THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

385.06
V E
1904

LIBRARY
UNIVERSITY OF ILLINOIS
URBANA

ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierundvierzigster Jahrgang.

1904.

BERLIN.
Verlag von Julius Springer.
1904.

Reklamationen. Über deren Behandlung. 225.
Rentabilität der Linien der sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1903. 1493.
Rettungswesen bei den sächsischen Staatseisenbahnen. 1251. 1265.
Rheinauhafen bei Mannheim. 274.
Rhein. Benutzung seiner Wasserkräfte u. Schiffbarmachung von Basel aufwärts. 969.
Riviera-Schnellzug (Côte d'Azur-Rapide). 1550.
Rückblick auf das Jahr 1903. 1.
Rückgewinnung der für das Bremsen der Züge aufgewendeten elektrischen Energie. 1013. 1237.
Rußland. Außerordentliche Ausgaben des Ministeriums der Verkehrsanstalten nach dem Etat für 1904. 65.
„ Neuer Tarif für Beförderung von Reisenden in IV. Wagenklasse. 459.
„ Die Eisenbahnen u. das Heizmaterial. 953.
„ Lagerung von 91 000 Wagenladungen Getreide auf d. Stationen. 1564.

Sachsen. Etat der Eisenbahnen. 630.
„ Selbstkosten des Personenverkehrs der Bahnen. 609. 628.
„ Desgl. einschl. der Verzinsung des Anlagekapitals. 781.
Sächsische Staatsbahnen. Verkehr in 1903. 1000.
„ Statistischer Bericht für 1903. 1042.
„ Erholungsheim der Arbeiterpensionskasse. 1107.
„ Rettungswesen. 1251. 1265.
„ Rentabilität der Linien in 1903. 1493.
Schantungbahn. 375. 681.
Schneepflug für vollspurige Bahnen zum Gebrauch bei Schneeverwehungen bis zu 2 m Höhe. 1425.
Schnellbahn (elektr.) Berlin-Hamburg. 933.
Schnellbetrieb auf Hauptbahnen. 735.
Schnellfahrten mit der $^2/_5$-gekuppelten Schnellzuglokomotive der badischen Staatsbahnen. 625.
Schnellfahrten. Verhandlungen d. Vereins Deutscher Maschinen-Ingenieure hierüber. 245.
Schnellste Eisenbahnzüge der Welt. 1355.
Schnellster Zug der Erde. 968.
Schnellzüge. Betrieb mit hoher Fahrgeschwindigkeit. 1379.
Schulen für die mittleren Eisenbahnbeamten. 29. 48. 67.
Schwedens und Norwegens Eisenbahnen. 832.
Schweizer. Bundesbahnen. 1533. 1585.
„ Budget und Eisenbahnfragen. 16.
Selbstentladung der Kohlenwagen. 1266.
Selbstfahrerwesen. Entwicklung auf den englischen Eisenbahnen im Jahre 1903. 405.
Selbstkosten des Personenverkehrs der sächs. Staatsbahnen. 609. 628.
„ desgl. einschl. der Verzinsung des Anlagekapitals. 781.
Selbsttätige Kupplungen. Versuche an Eisenbahnfahrzeugen. 1475.
Semmeringbahn. 50jähriges Jubiläum. 662. 722.
Sibirien. Allerlei über dieses und von der Sibirischen Bahn. 1041. 1329.
Sibirische E. Maßnahmen zur Beschleunigung der Truppentransporte. 705.
Sicherungseinrichtungen auf deutschen Bahnen. 1295.
Signalgebung an einem Mast für mehrere Fahrwege. 62.
Signalmittel. Mit Luft- oder Gasdruck betriebene. 505.
Signalordnung (neue) für die Haupt- und Lokalbahnen Österreichs. 1396.
Sommerfahrplan der preuß.-hessischen Staatsbahnen. 389.
Splügenbahnprojekt. 49.
Spreebrücken (Umbau) bei den Berliner Ringbahnhöfen Jungfernheide und Treptow. 1191.
Spurweite der ostafrikanischen Bahnen. 477. 593.
Spurweite von 75 cm. 816.
Staatsbahnsystem und III. Wagenklasse in den italienischen Schnellzügen. 921.
Städtisches Schnellverkehrswesen. Entwicklung seit Einführung der Elektrizität. 1167. 1183.
Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für 1902. 111.
Stoßfangschiene und die preußischen Staatsbahnen. 641.
Straßenbahnen. Wirtschaftlichkeit. 196. 786.
Stubaitalbahn. 1580.
Stückgüterbewegung auf den Güterböden. 4.
Stückgutverkehr. Verschleppungen. 246.

Tarif (neuer) für die Beförderung von Reisenden in der IV. Wagenklasse auf den russischen Bahnen. 459.
Tarifierung von Papier und Pappe. 1027.
„ von Zucker und Melasse. 864.
Techniker. Ausbildung und Dienststellung im mittleren Dienst der württemb. Verkehrsanstalten. 260.
Technische Ausbildung der Zugbegleitungsbeamten. 1039.
„ desgl. des Eisenbahnpersonals. 845.
Togo. Bahnbau. 830.
Truppentransporte auf der Sibirischen Eisenbahn. Maßnahmen zur Beschleunigung. 705.

Überfahren der Haltsignale. 1095.
Überhitzter Dampf. Anwendung bei Lokomotiven. 749. 766.
Umgehungsbahn am Baikalsee und die Eisenbahn auf dem Eise des Baikalsees. 583.
Umladebahnhof der Chicago- und Nordwestbahn in Chicago. 1435.
Umleitung im Güterverkehr. Stellung der badischen Staatsbahnverwaltung. 752.
Unfallgefahr für die Bediensteten der österr. Eisenbahnen. 163.
Ungarische Staatsbahnen. 1327.
„ Ausstand der Bediensteten. 524.
„ Verwendung einer neuen, zum Fernsprechen gleichzeitig benutzbaren, für Wechselstrom eingerichteten Glockensignaleinrichtung. 1311.

Verbesserung an Einzeleinrichtungen der Güterwagen. Vorschläge. 1505.
Verbund-Schnellzug-Tenderlokomotive ($^3/_7$-gekuppelte) für Gebirgsbahnen von Henschel & Sohn in Cassel. 1130.
Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Preisverteilung. 829.
„ Statistische Nachrichten von den Bahnen des Vereins für 1902. 848. 865. 881.
Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Betriebslänge der Vereinsbahnen. 975.
„ Versammlung in Danzig. 1051. 1124.
„ Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte. 1207.
Verein Deutscher Maschineningenieure. Verhandl. über Schnellfahrten. 245.
Vereinfachtes Abfertigungsverfahren im Güterverkehr. 1340. 1447.
Vereinfachtes Abrechnungsverfahren. 1254. 1579.
Vereinfachungen in der Abrechnung über den Güterverkehr der deutschen Eisenbahnen. 437.
Vereinigte Staaten von Nordamerika. Einheitsbewegung unter den Eisenbahnen. 64.
„ Neuere Untersuchungen über die Gütertarife. 141.
„ Eisenbahnjahr 1903. 227.
„ Elektrische Bahnen. 817.
„ Einiges über das Verkehrswesen. 1515.
Verfügungsrecht des Absenders in der Praxis. 421. 459.
Verkehrsordnung. Ein Kritiker derselben. 178.
„ Neue Fassung des § 21. 439.
„ Zu § 56. 704.
„ Auslegung des § 51 Abs. 2. 1463.
Verkehrsverbindungen der Insel Wangeroog. 526.
Verkehrswesen Nordamerikas. 1515.
Verladedienst. Die Sicherheit in diesem und das neue Abfertigungsverfahren. 1547. 1563.
Verschleppungen im Stückgutverkehr. 246.
Vorsignal mit wagerechtem Milchglasstreifen. 276.

Wagenbeleuchtung, elektrische. 305. 340.
Wagenwärter als Zugführer. 458.
Wangeroog. Verkehrsverbindungen. 526.
Wegeübergänge in Schienenhöhe bei den bayerischen Staatseisenbahnen. Beseitigung betr. 209.
Weichen. Schaltung auf Schutzstellung. 701.
Weltrekord in schneller Zurücklegung von Eisenbahnentfernungen von 1000 km und darüber. 1156.
Wettbewerbsbestrebungen im Eisenbahnverkehr. Betrachtungen über Entwicklung und Folgen. 1503.
Wider den Alkohol! 1534.
Winterfahrplan der preußisch-hessischen Staatsbahnen. 1128.
Wirtschaftlichkeit der Straßenbahnen. 196. 786.
„ im Lokomotivbetrieb. 917.
„ in der Eisenbahnverwaltung. 373.
Wormser Empfangsgebäude. Eröffnung. 440.
Württemberg. Eingaben um Erbauung neuer Bahnen. 785.
„ Rede des Ministers Frh. v. Soden über die Betriebsmittelgemeinschaft. 1521.
Württemberg. Staatsbahnen. Kassen- u. Rechnungswesen der Stationen. 521.

Zentralbahnhof in Leipzig. 33.
Zollbehandlung des Gutes am Bestimmungsorte. 1499.
Zucker, Tarifierung. 864.
Zugdeckung, selbsttätige. 77.
Zug, schnellster der Erde. 968.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 1. 2. Januar 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1903.

Die Stückgüterbewegung auf den Güterböden.

Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1902.

Nachrichten:

Deutschland: Anschreibung der Namen der Eisenbahnstationen. — Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn. — Zur Frage der Rentabilität der Kleinbahnen. — Kleinbahnprojekt Warmbrunn-Riesenbaude-Schneekoppe. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Verkehrsverbindung zwischen Hamburg und Helgoland. — Dienstanweisung für die Bahnmeister. — Umbau des Nürnberger Bahnhofs. — Ergebnisse der württembergischen Staatsbahnen usw. im Etatsjahr 1902.

Österreich: Versuchsweise Zulassung elektr. Minenzündungen zur Bahnbeförderung unter erleichternden Bestimmungen. — Ausladung von Borstenviehsendungen zum Zwecke der Nachklassifikation. — Österreichisch-preußischer Eisenbahnanschluß. — Umgestaltungsarbeiten auf den Linien der Südbahn in 1902 — Eisenbrücken der Alpenbahnen. — Ungarisch-galizische Eisenbahn. — Lokalbahnen in Niederösterreich. — Bezifferung der Nachnahmen im Frachtbrief. — Weihnachtsbescherungen.

Übrige europäische Länder: Haftpflicht der Eisenbahnen für Verlust und Beschädigung in Frankreich. — Regeln für die Beförderung von unbearbeiteten Fellen und Häuten auf den Eisenbahnen Rußlands.

Fremde Weltteile: Anatolische E. — Eisenbahnunfälle in Nordamerika — Zukünftiger Verkehr im Panamakanal.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen

Rückblick auf das Jahr 1903.

Ein Jahr erfreulichen Aufschwungs auf fast allen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens liegt in Deutschland hinter uns. Nicht sprungweise und schnell hat er sich vollzogen, sondern ebenso wie der Niedergang der Jahre 1900—1902 nur langsam und allmählich; aber gerade darin liegt eine Gewähr seiner Dauer, der Festigkeit seiner Grundlagen, seiner Gesundheit. Fast alle Industriezweige nehmen an diesem Aufschwung teil, vor allem diejenigen, die vielleicht am meisten gelitten hatten: die elektrotechnische und die Maschinenindustrie. An Beschäftigung, an Bestellungen fehlt es nirgends, nur über die Preise wird noch geklagt; doch auch da treten Besserungen mit der Vermehrung der Nachfrage ein. Die deutsche Ausfuhr an Industriewaren ist noch immer in steter Steigerung begriffen, obgleich in den großen Fragen der Handelsverträge das abgelaufene Jahr noch nirgends eine Entscheidung gebracht hat. Die Landwirtschaft hat im verflossenen Jahre eine im ganzen reichliche Ernte gehabt, auch bei ihr haben die Klagen etwas nachgelassen.

Ist so die Gütererzeugung überall in aufsteigender Bewegung, so ist es nur eine natürliche Folge, daß Handel und Verkehr dieselbe Richtung verfolgen. Von allen Maßstäben für die Bewegungen des gesamten Wirtschaftslebens hat sich keiner als empfindlicher und zuverlässiger erwiesen, als der der Roheinnahmen des Eisenbahnverkehrs, die auch den großen Vorzug haben, daß sie schnell und leicht zu ermitteln sind. Während wir in unserem Rückblick am Schluß des vorigen Jahres die Mehreinnahme der deutschen Eisenbahnen in den ersten 11 Monaten des Jahres 1902 mit $2\frac{1}{2}$ % gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres beziffern konnten, hat die Zunahme bei den Bahnen mit dem Rechnungsjahre vom 1. April bis 31. März in den vorliegenden acht Monaten nicht weniger als 6 %, bei den Bahnen mit dem Kalender-Rechnungsjahre in den vorliegenden 11 Monaten 5 % betragen, und besonders bezeichnend für den Fortschritt gegenüber dem Vorjahre ist, daß auch die kilometrische Einnahme seit Beginn des Rechnungsjahres um 2,2 % zugenommen hat, während im Vorjahre noch ein Zurückbleiben zu verzeichnen war. Die Zunahme der Betriebslänge betrug Ende November 1903 gegen das Vorjahr nur rund 700 km gegenüber einer Zunahme von 1000 km 1902 gegen 1901. Hierin ist natürlich kein Zeichen für mangelnde Bautätigkeit zu erblicken, sondern nur eine Nachwirkung der ungünstigen früheren Jahre, in denen die Freudigkeit zu neuen Unternehmungen durch die ungünstige Finanzlage beeinträchtigt wurde. Irren wir nicht, so ist die Länge der im kommenden Jahre voraussichtlich zur Eröffnung gelangenden neuen Strecken erheblich größer.

Die deutschen Staatsbahnen sind an dem Verkehrsaufschwung ziemlich gleichmäßig beteiligt; am stärksten ist er in den industriellen Gegenden des Westens, wie aus den Verkehrseinnahmen der dortigen Bahnen, namentlich aber aus den Wagengestellungsziffern der westlichen Kohlengebiete hervorgeht. Nach der letzten vorliegenden Nachweisung für die erste Hälfte des Dezember war der Kohlenversand des Ruhrreviers um 11,4 %, der des Saarreviers um 2,4 % höher, der des oberschlesischen Kohlenreviers um 3,5 % niedriger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Zum erstenmal ist vor kurzem die Tagesleistung einer Gestellung von 21 000 Wagen im Ruhrbezirk erreicht worden.

Die Blüte des wirtschaftlichen Lebens äußerte sich im verflossenen Jahre mehr in den Mehrleistungen und Ertragsbesserungen der vorhandenen Anlagen, Fabriken und Werke, als in Neugründungen. Auf letzterem Gebiete ist man glücklicherweise sehr vorsichtig gewesen. Dagegen machte die Erstarkung durch Zusammenschluß, Vereinigung, sogen. Trust- oder Syndikatsbildungen, auf allen Gebieten neue große Fortschritte. Die Ausdehnung dieser neuen Formen auf das Bankwesen ist eine Erscheinung der allerletzten Zeit; für die Eisenbahnen besonders wichtig ist die Erneuerung und teilweise Umbildung des Kohlensyndikats.

Wir wiesen schon im Rückblick auf das Jahr 1902 darauf hin, daß dieser Weg der Vereinigung unter Aufrechterhaltung der Selbständigkeit der einzelnen Verwaltungskörper auch im Eisenbahnwesen voraussichtlich erfolgreich beschritten werden

könnte, um dem in Deutschland immer lauter ertönenden Ruf nach stärkerer Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens zu entsprechen, diesem nationalen Gedanken Geltung zu verschaffen. Die deutschen Parlamente hallten auch im verflossenen Jahre von solchen Rufen wider; in Sachsen, in Württemberg und anderen Staaten ist davon die Rede gewesen. Nach außen sichtbare Fortschritte hat die Bewegung in diesem Jahre nicht gemacht. Auch die Verstaatlichung der Pfälzischen Bahnen, die zu Anfang des Jahres nahe schien und das bayerische Staatsbahnnetz um weitere 726 km vergrößert, seine Aufgabe aber wegen der völlig getrennten und von Wettbewerbslinien umgebenen Lage der Pfalzbahnen sehr verwickelt hätte, ist vorläufig vertagt. Doch kann die ganze Frage ihrer Natur nach nicht ruhen. Wir haben in einer Besprechung der bekannten, aus ausgezeichneter sächsischer Feder stammenden Broschüre „Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft?“ im Mai 1903 (siehe Nr 42 S. 655 d. Ztg.) als nächstes Ziel der innerhalb der deutschen Eisenbahnen zu treffenden Vereinbarungen die Schaffung eines gemeinschaftlichen Wagenparks, die Beseitigung der auf dem Wettbewerb beruhenden Umleitungen im Personen- und Güterverkehr, die weitere Vereinheitlichung der Tarife und in größerer Ferne vielleicht die Beseitigung gegenseittger Abrechnungen bezeichnet. Wir halten diese Ziele auch heute für ebenso erreichbar als erstrebenswert und hoffen, daß vielleicht das kommende Jahr Erfolge auf diesem Wege zeitigen wird. Rasch sind solche nicht zu erringen, denn die Vorbereitungen sind, wie jeder weiß, ungewöhnlich schwierig.

An Fortschritten des deutschen Eisenbahnwesens hat es im übrigen nicht gefehlt. Zahlreiche Verbesserungen der Fahrpläne, starke Vermehrungen des Wagenparks sind namentlich auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen zu verzeichnen; die Einrichtung der ersten deutschen Dampffährverbindung mit dem Ausland ist auf der Linie Warnemünde-Gjedser am 1. Oktober ins Leben getreten, die Durchführung eines vereinfachten Abrechnungsverfahrens im Güterverkehr ähnlich dem in Württemberg bestehenden unter Wegfall der Frachtkarte und Einführung der Freimarke in den Eisenbahndienst ist noch in den letzten Tagen des Jahres für das preußisch-hessische und das sächsische Staatseisenbahnnetz beschlossen worden. Auch die Schaffung eines besonderen bayerischen Verkehrsministeriums ist hier als eine der wichtigsten Organisationsänderungen des abgelaufenen Jahres zu nennen. Die Besserung und Beschleunigung des Stückgüterverkehres war ein Hauptgegenstand der Fürsorge der Verwaltungen.

Im Tarifwesen war es während des abgelaufenen Jahres recht still. Die Reform des Personentarifs ruhte. Auch der Ruf nach Verbilligung der Tarife, der in der Presse und in den Parlamenten so laut erhoben zu werden pflegt, war weniger scharf hervortretend. Man muß darauf gefaßt sein, daß diese Stille nicht andauert. Die bevorstehende Einbringung der sogen. wasserwirtschaftlichen Vorlage in Preußen, über die hoffentlich eine Verständigung zwischen Regierung und Landtag erfolgt, wird zahlreiche Wünsche nach Ermäßigung der Eisenbahnfrachten laut werden lassen.

Auf technischem Gebiet gebührt die Palme den Fortschritten in der Anwendung der Elektrizität auf den Eisenbahnverkehr. Der 6. Oktober 1903, an dem zum erstenmal die Stundengeschwindigkeit von 200 km auf der Strecke Marienfelde-Zossen der preußischen Militärbahn durch den elektrisch angetriebenen Motorwagen der Firma Siemens & Halske erreicht wurde, bildet einen deutlichen Merkstein in der Geschichte des Eisenbahnwesens. Später wurde die Geschwindigkeit bei der Fahrt des Wagens der Allgemeinen Elekrizitätsgesellschaft noch auf 210 km gesteigert. Niemals ist von einem menschlichen Wesen eine solche Geschwindigkeit erreicht worden, auch im Reiche der Tierwelt übertrifft sie den Flug des Adlers und der Taube. Dagegen erreicht sie nicht ganz die der Schwalbe, bei deren Flug eine Geschwindigkeit bis zu 67 m in der Sekunde = 240 km in der Stunde beobachtet worden ist.*)

Die Bedeutung des Ereignisses ist in den letzten Monaten von allen Seiten so gründlich erörtert und beleuchtet worden, daß es nicht leicht ist, neues über die Sache zu sagen. Wir möchten hier nur eins betonen: die führende Stellung, die Deutschland in der Elektrotechnik und im Eisenbahnwesen einnimmt, ist diesmal aller Welt klar gezeigt worden an einem Beispiel, bei dem durch ein völlig uneigennütziges, mit großen Opfern verbundenes Zusammenwirken staatlicher und privater Kräfte ein hohes Ziel erreicht wurde. Daß dies auf einer dem Militärfiskus gehörigen, militärisch betriebenen Bahn geschah, ist nicht zufällig. Nur auf dieser, hauptsächlich Lehrzwecken dienenden, durch den gewöhnlichen regelmäßigen Verkehr wenig belasteten Bahn ließen sich solche Versuche durchführen. Je sicherer es von vornherein war, daß unmittelbarer wirtschaftlicher Nutzen aus den sehr kostspieligen Schnellfahrten nicht entspringen, der Nutzen vielmehr zunächst nur der Wissenschaft zu gute kommen werde, um so höher ist das von allen Beteiligten gebrachte Opfer anzuschlagen.

Was nun die praktische Verwertung der gewonnenen Erfahrungen anlangt, so ist ein sicheres Urteil schon jetzt um so weniger möglich, als die wissenschaftliche Durcharbeitung der Ergebnisse der Versuchsfahrten noch nicht abgeschlossen, jedenfalls noch nicht veröffentlicht ist. Die volkstümliche Auffassung, daß nun sehr bald eine Schnellbahn mit 200 km regelmäßiger Fahrgeschwindigkeit (in 1½ Stunden von Berlin nach Hamburg!) folgen werde, ist ja natürlich eine Utopie. Von der erreichbaren Höchstgeschwindigkeit werden auch in Zukunft die erreichbaren Durchschnittsgeschwindigkeiten weit entfernt bleiben. Ist jene wirklich einmal für eine bestimmte Bahnanlage auf 200 km gestiegen, so wird diese doch gewiß über 150 km nicht hinausgehen. Ist doch auch bei den Versuchsfahrten die Streckenlänge, auf der mit 200 km und mehr gefahren wurde, nur gering. Nach dem, was wir bis jetzt wissen, ist die Anwendung so hoher Geschwindigkeiten höchst kostspielig; es kommen nicht nur die Betriebskosten, sondern namentlich die Baukosten in Betracht. In Deutschland liegen zur Zeit nirgends die Verkehrsbedingungen vor, die es ermöglichen, für die Anlage einer elektrischen Schnellbahn mit sehr hoher Geschwindigkeit eine den Kapitalsaufwand ermöglichende Rente herauszurechnen. Unsere Bevölkerung ist nicht dicht genug, unsere großen Städte sind nicht zahlreich genug und liegen zu weit auseinander. Auf der 310 km langen Linie London-Liverpool wohnen nur in den Städten London, Birmingham, Manchester, Liverpool zusammen rund 8 000 000 Menschen, auf der 285 km langen Linie Berlin-Hamburg, der denkbar günstigsten in Deutschland, in diesen beiden allein in Betracht kommenden Städten nur rund 3 000 000 Einwohner. Die Stärke des sich zwischen den genannten englischen Orten bewegenden Verkehrs ist vermutlich im Vergleich zu dem zwischen Berlin und Hamburg noch größer, als der Bevölkerungsziffer entspricht; sonach liegen dort die Verhältnisse für die Erbauung einer kostspieligen elektrischen Schnellbahn weit günstiger, als hier. Dennoch sind bekanntlich die Versuche, eine solche auf der Teilstrecke Manchester-Liverpool zustande zu bringen, bis jetzt gescheitert. Eher wird es dazu allem Anschein nach zwischen den großen belgischen Städten Brüssel und Antwerpen kommen, deren Größen und Entfernungen hierfür gleichfalls günstiger sind, als sie sich irgendwo in Deutschland vorfinden.

Hat es also mit der Erbauung reiner elektrischer Schnellbahnen für den Fernverkehr in Deutschland wohl noch gute Wege, so werden die Erfahrungen jener Versuche und das durch sie

---

*) Insofern müssen wir unsere Äußerungen in Nr 82 Seite 1236 d. Ztg., daß eine Geschwindigkeit von 200 km noch von keinem lebenden Wesen erreicht worden sei, berichtigen.

aufs lebhafteste angeregte Interesse der öffentlichen Meinung doch jedenfalls erneuten Antrieb zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf den bestehenden Bahnen geben, umsomehr als inzwischen auch der Dampfbetrieb große Fortschritte gemacht hat und eine Fahrgeschwindigkeit bis zu etwa 150 km bei verbesserten Lokomotiven und verbessertem Oberbau als Höchstmaß nicht mehr unerreichbar ist.

Daß der elektrische Betrieb sich des städtischen und Vorortverkehrs der großen Städte allmählich vollständig bemächtigen wird, darüber ist kein Zweifel mehr. Ebenso, daß die ausgezeichnete Bewährung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn und der Elberfelder Schwebebahn als städtischer Schnellverkehrsmittel zu erweiterten Anwendungen dieser Systeme in den großen Städten führen wird.

Die Verbesserung der Betriebseinrichtungen hat in Deutschland im abgelaufenen Jahre weitere Fortschritte gemacht. An allen Ecken und Enden wird hier ruhig weitergearbeitet; die Verstärkung des Oberbaues, die Ausdehnung des elektrischen Blocksystems, die Verbesserung der Fahrbetriebsmittel, Umbauten der Bahnhöfe unter Schaffung schienenfreier Übergänge, die allmähliche Beschleunigung der Züge, wie sie der Aufsatz in Nr 97 S. 1457 Jahrg. 1903 d. Ztg. zur Anschauung bringt, sind nur einige hier herausgegriffene Punkte.

Wenden wir uns zu unseren österreichischen und ungarischen Nachbarn, so springt zunächst in die Augen, daß dort der wirtschaftliche Aufschwung nicht entfernt so lebhaft war wie in Deutschland, und daß dementsprechend sich auch die Eisenbahneinnahmen nicht so günstig entwickelten. Namentlich in Österreich erwartet die Industrie immer noch von der Staatshilfe das Heil; auch im Eisenbahnbau ist es immer nur der Staat, der mit großer Kraft vorangeht und in der Verwirklichung des großartigen Bauprogramms von 1900 stetige Fortschritte macht. Hoffentlich wirkt in Österreich-Ungarn der nach langem schweren Kampf endlich zustande gekommene Ausgleich und die dadurch eingetretene Beruhigung auf Wirtschaft und Verkehr belebend, so daß der erfreuliche Fortschritt, den wir in Deutschland im abgelaufenen Jahre beobachten konnten und der sich im neuen Jahre allem Anschein nach fortsetzt, dort nun seinen Anfang nimmt.

Werfen wir einen Blick auf das europäische Ausland, so war das verflossene Jahr an wichtigen Ereignissen im Eisenbahnwesen ziemlich arm. In der Schweiz nahm die Durchführung der Verstaatlichung ihren Fortgang; der Jahresschluß brachte auch die endgültige Verstaatlichung des Jura-Simplonbahn-Unternehmens. In Italien bildete die Frage, ob nach dem bevorstehenden Ablauf der Betriebsverträge des Staates mit den großen Betriebsgesellschaften diese Verträge in mehr oder weniger veränderter Gestalt erneuert oder der Privatbetrieb ganz oder teilweise durch Staatsbetrieb ersetzt werden sollte, den Gegenstand leidenschaftlicher Erörterung, ohne daß bis zum Schluß des Jahres irgend eine Entscheidung erfolgt ist. Auch der neue Eisenbahnminister Tedesco scheint bis jetzt kein festes Programm zu haben. Inzwischen macht in Italien der elektrische Eisenbahnbetrieb auch auf Vollbahnstrecken glänzende Fortschritte.

In England ist im vergangenen Jahre ein größeres Eisenbahnunternehmen, die „Great Central Railway", vollendet. Der Ausbau der elektrischen Untergrundbahnen machte weitere Fortschritte.

Aus Frankreich ist als einziges wichtiges Ereignis des Jahres 1903 leider nur ein sehr trauriges zu nennen: das bekannte furchtbare Unglück auf der Pariser elektrischen Stadtbahn, das auch bei uns zu sorgfältiger Prüfung der Betriebssicherheit auf der Berliner Untergrundbahn mit einem glücklicherweise sehr beruhigenden Ergebnis geführt hat. Übrigens hat das traurige Ereignis die Blicke von neuem auf das an sich höchst großartige und in vielen Einzelheiten nachahmenswerte Pariser Verkehrsunternehmen gelenkt, dessen glänzende Dienste für den Verkehr von Paris schon jetzt nicht hoch genug zu veranschlagen sind, und dessen rasche Baufortschritte für Berlin wohl vorbildlich sein können.

Aus Schweden und Norwegen ist die Vollendung und Einweihung der nördlichsten Bahn der Erde, der Ofotenbahn, zu melden, durch die die Einfuhr der ausgezeichneten schwedischen Erze nach Deutschland zweifellos einen starken Aufschwung nehmen wird.

In den fremden Weltteilen gedenken wir zunächst der deutschen Kolonialbahnen; die Swakopmund-Windhuker Bahn scheint einige Kinderkrankheiten durchzumachen, ist aber für das Gedeihen der Kolonie von höchster Bedeutung. Die Usambarabahn wird hoffentlich im kommenden Jahr ihr vorläufiges Endziel Mombo erreichen; der Plan der ostafrikanischen Mittellandbahn wird den Reichstag im neuen Jahre wiederum, der der Togobahn Lome-Palime ihn neu beschäftigen, diesmal, wie zu hoffen ist, mit gutem Erfolg. Andere koloniale Unternehmungen, wie die Otavibahn und eine Bahn in Kamerun, sind in Vorbereitung. Auch das große Unternehmen einer Bahn von der Kamerunküste bis zum Tschadsee hat nach den Ergebnissen der neuesten Expedition Aussicht auf dereinstige Verwirklichung. So regt es sich hier überall, die Überzeugung von der Notwendigkeit der Kolonialbahnen als der sichersten Kulturträger wird immer allgemeiner; wir dürfen auf eine reiche Entwicklung im Laufe der nächsten Jahre hoffen.

Von deutschen Unternehmungen außerhalb Europas und unserer Kolonien sei zunächst der Schantungbahn gedacht; sie schreitet rüstig vorwärts und wird für das Land immer bedeutungsvoller, wie denn in China sich dem Eisenbahnbau ein noch ganz unabsehbares großartiges Feld öffnet. Die ersten Monate des Jahres brachten uns die Errichtung der Bagdadbahngesellschaft, die letzten die der Baugesellschaft für die erste Strecke dieser Bahn von Konia nach Eregli.

Auf der großen sibirischen Querbahn und der anschließenden chinesischen Ostbahn wurde mit dem 1. Oktober d. J. der regelmäßige durchgehende Postverkehr zwischen Europa und Ostasien eröffnet. Es ist das ein Ereignis von größter Bedeutung für den Weltverkehr, da dadurch die Dauer dieses Postwegs um 2 bis 3 Wochen verkürzt wird. Hoffentlich wird diese Errungenschaft nicht durch den Ausbruch neuer kriegerischer Wirren im fernen Osten gestört.

Haben wir nach der jetzigen Weltlage in Deutschland und im ganzen Gebiet des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gewiß Störungen des äußeren Friedens nicht zu fürchten, so fehlt es doch nicht an unerfreulichen Erscheinungen inneren Zwistes, der die Eisenbahnwelt besonders nahe berührt. In allen Ländern, und nicht am wenigsten in Deutschland, sucht die sozialdemokratische Partei die Massen namentlich der Arbeiter aufzuwiegeln, zu verhetzen und zwischen ihnen und den Arbeitgebern Unfrieden zu säen. Nach den Erfolgen, die diese Partei bei der letzten Reichstagswahl in Deutschland erzielt hat, ist ein verstärktes Auftreten der zersetzenden Einflüsse, der Begehrlichkeiten, der Unzufriedenheit zu besorgen.

Für die Eisenbahnverwaltungen, die überall zu den größten Arbeitgebern zählen, haben die Aufgaben der sozialen Fürsorge im weitesten Sinne des Worts von jeher zu den wichtigsten gehört. Je notwendiger die Bekämpfung aller umstürzlerischen Bestrebungen ist, um so dringender ist das Gebot, zugleich die Bemühungen für das Wohl des zahlreichen Personals unermüdlich fortzusetzen, überall bessernd und helfend einzugreifen. Auf diesem Felde liegen, so viel auch schon geschehen ist, noch zahlreiche und dankbare Aufgaben! Durch die Arbeit an ihrer Lösung wird der soziale Friede am sichersten befestigt.

Möchten wir in dem neuen Jahr einer Zeit ruhiger, friedlicher Entwicklung auf allen Gebieten entgegengehen!

v. Mühlenfels.

Die Stückgüterbewegung auf den Güterböden.

Das Bestreben auf Vereinfachung und Verbilligung auf dem vielseitigen, kostspieligen und, wie den neuesten Berechnungen der Selbstkosten des Stückgüterverkehrs zu entnehmen ist, zum Teil nicht gerade einträglichen Gebiet des Güterabfertigungsdienstes tritt immer lebhafter zutage; die württembergische Verwaltung ist mit einer einschneidenden Vereinfachung des Güterabfertigungsverfahrens bereits vor Jahren mit Erfolg vorangegangen, und allmählich haben sich auch weitere Verwaltungen zur versuchsweisen Einführung solcher Vereinfachungen entschlossen. So dürfte es jetzt von Interesse sein, die Aufmerksamkeit auf einen wegen seines Einflusses auf die Stückgüterbeförderung im allgemeinen und wegen seiner finanziellen Wirkung nicht unwichtigen Teil des Güterabfertigungsdienstes zu lenken. Wie aus der Überschrift zu ersehen ist, handelt es sich hierbei um die Stückgüterbewegung auf den Güterböden einschließlich der Verladerampen.

Mit dieser Erörterung soll nicht etwa bezweckt werden, das eine oder andere Verladesystem einer Beleuchtung zu unterziehen, nein, nur darum soll es sich handeln, welcher Lade- und Transportgeräte wir bedürfen, um eine zweckmäßige Abwicklung des Verkehrs auf dem Güterboden hinsichtlich der Fortbewegung der Güter zu ermöglichen. Wie die Industrie aus Wettbewerbsrücksichten darauf bedacht sein muß, sich zeitgemäße Transporteinrichtungen aller Art zu nutze zu machen, so zeigt sich auch auf dem Güterboden und zwar nicht nur im Interesse einer Verbilligung des Aufwandes, sondern auch, um den Anforderungen des sich steigernden Verkehrs und dem auf immer raschere Beförderung der Stückgüter hinzielenden Streben gerecht werden zu können, das Bedürfnis der Verwendung zeitgemäßer Lade- und Transportgeräte.

Welcher Geräte bedient man sich nun heute auf der überwiegenden Mehrheit von Güterböden? Beinahe überall, wo wir uns umsehen, begegnen wir neben einigen hölzernen oder eisernen zur Fortbewegung schwerer Güter dienenden Einzelrollen dem mit der Geschichte der Güterbeförderung eng verbundenen sogen. Sackkarren. Wir dürfen diesem Gerät seine hervorragende zweckmäßige und vielseitige Verwendbarkeit nicht absprechen, im Gegenteil, es ist und bleibt für alle Zeiten ein auf dem Güterboden durchaus unentbehrliches Transportmittel. Aber so viel dürfen und müssen wir doch behaupten, daß mit der ausschließlichen Verwendung von Sackkarren den heutigen Zeit- und Verkehrsverhältnissen nicht mehr gedient ist. Die Zeiten billiger Arbeitskräfte sind längst vorüber; heute handelt es sich um Überwältigung von Massenanfällen und vornehmlich darum, die Güter in kürzester Zeit ihrer Bestimmung zuzuführen. Dazu ist es in erster Linie nötig, die Fortbewegung der Güter auf den Güterböden, auf den Verladerampen, in die Güterwagen und aus ihnen in Formen zu leiten, die möglichst geringe Zeit und geringsten Kraftaufwand beanspruchen. Läßt sich nun mit der ausschließlichen Verwendung von Sackkarren ein zeitgemäßer Transportbetrieb ermöglichen? Diese Frage müssen wir auf Grund praktischer Erfahrungen mit einem entschiedenen „Nein" beantworten und zwar aus dem Grunde, weil der Sackkarrenbetrieb eine Unmenge leerer Fahrten, ein Hin- und Herbewegen toter Lasten, ein fortgesetztes Auf- und Niederlegen der Güter bedingt und demzufolge viel Zeit und Kraft verzehrt, eine zweckmäßige Ausnutzung der Arbeitskräfte also einfach unmöglich macht. Hierbei durfen wir nicht vergessen, daß gerade diese Bewegungen es sind, welche so häufig Veranlassung zu Güterbeschädigungen geben. Um den gesamten Transportverkehr auf dem Güterboden einschließlich der eigentlichen Verladegeschäfte in die vorhin angedeuteten Formen zu leiten, bedürfen wir außer dem Sackkarren weiterer zeitgemäßer Lade- und Transportgeräte. Nach den Erfahrungen derjenigen Stellen, bei welchen die verschiedenartigsten Transportgeräte im Gebrauch sind, erweisen sich die sogen. zwei- und dreirädrigen Magazinwagen, dreieckige Verladerahmen und die neuerdings angebotenen gesetzlich geschützten Verladerahmen mit doppelten Laufrollen als durchaus praktische und sind für den Güterboden besonders vorteilhaft. Beide Verladerahmen eignen sich als Ersatz für die hölzernen oder eisernen Einzelrollen vornehmlich zur Fortbewegung schwerer und umfangreicher Stücke.

Die mit festen und drehbaren Laufrollen versehenen Magazinwagen sind sehr handlich und in Rücksicht auf das Hin- und Herbewegen toter Lasten leicht und doch sehr fest gebaut. Sie finden sowohl auf dem Güterboden als auch beim Ein-, Aus- und Umladegeschäft eine vielseitige Verwendung und erfüllen ihre Zwecke in hohem Maße, weil durch sie der Hauptübelstand, bestehend in unwirtschaftlicher Ausnutzung der Arbeitskräfte, und das schwerfällige und zeitraubende Auf- und Niederlegen der einzelnen Güter wesentlich eingeschränkt wird und die Güter selbst viel eher vor Beschädigungen geschützt sind. Eine größere Anzahl zu ein und derselben Frachtbriefsendung gehöriger Stücke, wobei nur an Güter, wie Ofenteile, Eisenwaren, rohe Gußwaren, Maschinenteile, feuerfeste Steine, Zucker, Kaffee und eine Menge anderer Waren in unverpacktem Zustand oder in Kisten, Sack- oder Ballenverpackung erinnert zu werden braucht, verbleiben auf dem Magazinwagen beim Versand vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Lagerung im Eisenbahnwagen und beim Empfang vom Zeitpunkt des Ausladens bis zur Auslieferung an den Empfänger bezw. bis zum Aufladen auf das Fuhrwerk des Güterbeförderers, Rollfuhrunternehmers oder Selbstabholers. Auch bei der Abfertigung der Unterwegsgüterzüge an der Güterbodenrampe findet der Magazinwagen insofern vorteilhafte Verwendung, als das Bereitlegen und Verladen der für die einzelnen Kurswagen bestimmten Güter in denkbar einfachster Weise mittels des Magazinwagens sich ermöglichen läßt. Des weiteren läßt sich dieses Ladegerät auch in der Weise Zeit und Kraft ersparend ausnutzen, daß Güter, wie z B Ofenteile, Gußwaren und dergl., deren Ein- und Ausladung viel Zeit erfordert und die besonders beim Ein- und Ausladen erfahrungsgemäß häufig Beschädigungen erleiden, von der Übernahme an bis zur Bestimmungsstation auf dem Magazinwagen belassen werden. Auf der Bestimmungsstation können die Güter unter Umständen vom Magazinwagen aus direkt auf die Landfuhre verladen werden. Häufig wird der Magazinwagen mit Rückladung nach der Abgangsstation versehen werden können. Um das Ladegerät der Heimatstelle nicht zu lange der Verwendung zu entziehen, wird es bei diesem Verfahren in der Hauptsache nur im Verkehr mit in der Nähe liegenden Stationen verbleiben müssen.

Man wird nun einwenden, daß diese Ladegeräte den großen Nachteil im Gefolge haben, auf den ohnehin meist räumlich beschränkten Güterbodenräumen und Verladerampen zu viel Platz zu beanspruchen, und daß sie daher bei starkem Güterandrang die Gefahr einer Überfüllung und Geschäftsstockung fördern helfen. Nach den gemachten Erfahrungen ist aber gerade das Gegenteil der Fall, denn die ausgiebige Verwendung dieser Transportgeräte fördert in ganz erheblichem Maße die rasche Fortbewegung der Güter, trägt zu rascher Verladung, Ausladung und Abfuhr bei und bildet somit ein wertvolles Mittel zur Fernhaltung von Überfüllungen und Stockungen auf dem Güterboden. Auch wird durch das Niederlegen derjenigen Güter, für welche sich das Gerät besonders eignet, auf dem Güterboden weit mehr Platz beansprucht, als bei Lagerung auf dem Magazinwagen.

Gewiß könnte man noch manche andere Transporteinrichtung, z. B. das Rollbahnsystem, in den Kreis der Erörterung ziehen, aber die praktische Verwertung solcher Einrichtungen beschränkt sich nur auf einzelne größere örtliche Verhältnisse, und der Allgemeinheit kann damit nicht gedient sein.

Wo man Zeit und Kraft erspart, wird Geld gespart! Die Anschaffungskosten derartiger Geräte lohnen sich reichlich, ja man kann sogar die Behauptung aufstellen, daß auf Stellen größeren und mittleren Verkehrsumfangs mit der Indienststellung von etwa 20 Magazinwagen eine Arbeitskraft entbehrlich wird. Wir haben daher alle Ursache, allen Eisenbahnbehörden, die sich mit der Leitung und Beaufsichtigung des Güterbeförderungsdienstes zu befassen haben, wie auch allen Stations- und Güterstellenvorständen sowie Verladeunternehmern, Rollfuhrunternehmern, Güterbeförderern und dergl. zuzurufen: Schenkt der Stückgüterbewegung auf den Güterböden und Verladerampen hinsichtlich der Verwendung zeitgemäßer Lade- und Transportgeräte die gebührende Aufmerksamkeit, zumal gerade auf diesem Gebiet vieles einer den heutigen Verhältnissen sich anpassenden Umgestaltung bedürftig ist und gerade hier die Worte „kleine Mittel — große Erfolge" in vollstem Sinne zur Anwendung gebracht werden können.

Reutlingen, im Dezember 1903.

Güterverwalter Rüdinger.

Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1902.

Mit einer nicht genug anzuerkennenden Raschheit hat das Eisenbahnministerium vor kurzem die im statistischen Departement dieses Ministeriums bearbeitete „Statistik der in den im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder im Betriebe gestandenen Lokomotiveisenbahnen für das Jahr 1902" versendet.

Die Gesamtlänge (Baulänge) der dem öffentlichen Verkehre dienenden Lokomotiveisenbahnen in dem bezeichneten

Gebiete betrug Ende des Jahres 1902 rund 19 962 km, d. i. um 409 km oder 2,09 % mehr als im Vorjahre. Werden zu dieser Länge die im Auslande gelegenen Teilstrecken (28 km) hinzugerechnet, hingegen die ausländischen Bahnstrecken auf österreichischem Staatsgebiete (99 km) abgerechnet, so ergibt sich eine Baulänge der österreichischen Eisenbahnen von 19 891 km, von welcher 7744 km auf die Staatsbahnverwaltung und 12 147 km auf die Privatbahnen entfallen. Von den Staatsbahnen standen 113 km im fremden Betriebe und von den Privatbahnen 4120 km im Staatsbetriebe, so daß sich mit Ende des Berichtsjahres 11 751 km im Betriebe der Staatsbahnverwaltung und 8027 km im Privatbetriebe befanden. Die Gesamtlänge der zwei- und mehrgleisigen Strecken betrug 2948 km und erhöhte sich gegenüber dem Jahre 1901 um 100 km. Auf Eisenbahnen mit normaler Spurweite entfielen von der Gesamtlänge der Bahnen 95.05 %. Unter den Privatbahnen besitzen das größte Netz die Südbahn, deren österreichische Linien eine Länge von 1528 km haben, die Österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft (1364 km) und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (1309 km).

Am dichtesten ist das Bahnnetz in Böhmen, wo 1 km Eisenbahn auf 8,41 qkm, und in Schlesien, wo 1 km Eisenbahn auf 8 69 qkm entfallen. Am wenigsten Eisenbahnen hat das Kronland Dalmatien (1 km Eisenbahnen auf 69,29 qkm). Gegen das Jahr 1882 ergibt sich die größte prozentuale Zunahme des Bahnnetzes in der Bukowina (351,29 %) und in Galizien (130,93 %).

Von besonderem Interesse sind die Mitteilungen über die Entwicklung des Lokalbahnwesens. Die Länge der Lokalbahnen stieg von 14,4 km am Schlusse des Jahres 1880 auf 2480 km im Jahre 1890, auf 5960 km im Jahre 1900 und auf 6605,8 km im Jahre 1902. Das größte Lokalbahnnetz entfällt auf Böhmen (2092 km) und auf Galizien (965 km), das kleinste auf Kärnten (105 km).

Von der mit 741 km nachgewiesenen Gesamtlänge der im Staatseigentume stehenden Lokalbahnen befinden sich 731 km im Staatsbetriebe und 10 km im Privatbetriebe.

Unter der mit 5859 km ausgewiesenen Gesamtlänge der im Privateigentume stehenden Lokalbahnen befinden sich 1170 km Lokalbahnen im Eigentume von Hauptbahnen und 4689 km im Eigentume von Lokalbahnunternehmungen, von welch letzteren sich 3466 km Lokalbahnen im Staatsbetriebe und 1223 km im Privatbetriebe befinden. Unter den im Privatbetriebe stehenden 1223 km Lokalbahnen befinden sich 27 km Zahnradbahnen und 111 km Dampftramways. Eine besondere Beteiligung an der Kapitalbeschaffung hat bei den im Eigentume von Hauptbahnen stehenden Lokalbahnen sowie bei den Zahnradbahnen und Dampftramways nicht stattgefunden.

Bauliche Anlagen. Von der Gesamtlänge des Bahnkörpers einschließlich der Bahnhöfe entfielen 21,16 % auf horizontale und 78,94 % auf geneigte Strecken, die Länge der geraden Bahnstrecken betrug 61,79 % und jene in Krümmungen 38.21 %. Am Schlusse des Berichtsjahres waren 2937 Bahnhöfe, 1584 Haltestellen, 3143 Telegraphenstationen mit Schreib- und Sprechapparaten, 1628 Wohngebäude für Beamte, Diener und Arbeiter, 3214 Aufnahmegebäude und 12 348 Wächterhäuser vorhanden. Die während des Jahres 1902 für die Erhaltung und Umgestaltung der baulichen Anlagen der Eisenbahnen aufgelaufenen Kosten betrugen 51 806 360 Kr., d. i. für das Kilometer Baulänge 2621 Kr.

Das für die Staatsbahnen und für die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen aufgebrachte Anlagekapital bezifferte sich mit Ende des Jahres 1902 auf 2364 Millionen Kronen (gegenüber dem Vorjahre + 0,21 %). Dieser Betrag setzt sich zusammen aus: Baudotationen und Kaufpreis für erworbene Bahnen 477 Millionen, Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen 475 Millionen, zur Selbstzahlung übernommene Prioritätsobligationen 1087 Millionen, kapitalisierte Rente 286 Millionen und sonst beschafftes Kapital 39 Millionen Kronen. Von der vorbezifferten Gesamtsumme des aufgebrachten Anlagekapitals sind 169 Millionen Kronen (+ 5,99 %) getilgt. Das aufgebrachte Anlagekapital der Privatbahnen im Privatbetriebe und der vom Staate auf Rechnung der Eigentümer betriebenen Lokalbahnen bezifferte sich auf 4295 Millionen Kronen (+ 1,57 %), wovon mit Ende 1902: 382 Millionen (+ 5,37 %) getilgt waren. Dieses Anlagekapital bestand aus 928 Millionen Kronen Stammaktien, 78 Millionen Prioritätsaktien, 3109 Millionen Prioritätsobligationen und 180 Millionen Kronen anderweit beschaffter Beträge.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel erfuhr im Berichtsjahre neuerdings eine nicht unwesentliche Vermehrung. Gegenüber der Zunahme der Gesamtbetriebslänge um 2,14 % erhöhte sich der Stand der Lokomotiven um 3,53 %, der Personenwagen um 2,23 % und der Lastwagen um 2,73 %. Im ganzen waren vorhanden: 5721 Lokomotiven (hierunter 2839 bei den Eisenbahnen im Staatsbetriebe), 12 084 (6205) Personenwagen und 126 449 (50 159) Lastwagen. Die Beschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel betrugen Ende 1902: 935 560 000 Kr. (hierunter Staatsbetrieb 434 380 000 Kr.); gegenüber dem Vorjahre ergibt sich eine Steigerung um 4,08 %. Für die Erhaltung und Umgestaltung der Fahrbetriebsmittel wurden im Berichtsjahre im ganzen 49 830 000 Kr. (gegen 1901 + 1,27 %) verausgabt.

Von großem Interesse sind die den Eisenbahnverkehr betreffenden Angaben. Im Berichtsjahre wurden im ganzen 173 620 000 Personen (hiervon 91 340 000 auf den Bahnen im Staatsbetriebe) befördert. Die geförderten Personenkilometer betrugen 5518 Millionen, so daß das Kilometer Betriebslänge durchschnittlich von 281 524 Personen (Staatsbetrieb 236 007, Privatbetrieb 347 531) befahren wurde. Gegenüber dem Jahre 1901 wurden um 2,38 % (Staatsbetrieb 2,93 %, Privatbetrieb 1,78 %) mehr Personen befördert, d. i. für 1 km Betriebslänge + 0,57 % (Staatsbetrieb 0,70 %, Privatbetrieb 0,94 %). Von der Gesamtzahl der beförderten Personen entfielen auf die I. Klasse 0.69 %, auf die II. Klasse 7,01 %, auf die III. Klasse 89.53 %, auf die IV. Klasse (nur bei den süddalmatinischen Staatsbahnen und der Eisenbahn Lemberg-Belzec bestehend) 0,11 % und auf Militärpersonen 2,66 %.

Im Güterverkehr wurden im Jahre 1902 im ganzen 119 360 000 t (hiervon Staatsbetrieb 41 470 000 t) befördert und 11 084 000 Tonnenkm zurückgelegt; jedes Betriebskilometer wurde durchschnittlich von 561 466 t (Staatsbetrieb 407 271 t, Privatbetrieb 783 483 t) befahren. Gegenüber dem Jahre 1901 ergibt sich hinsichtlich der beförderten Gütermenge eine Abnahme von 0,96 % (Staatsbetrieb + 0,90 %, Privatbetrieb — 1,92 %); auf 1 km Betriebslänge wurde um 2,50 % (Staatsbetrieb 1,22 %, Privatbetrieb 2,71 %) weniger befördert. Desgleichen ist die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer — absolut genommen — um 0,66 % (Staatsbetrieb + 0,24 %, Privatbetrieb — 1,33 %) und für 1 km Betriebslänge berechnet um 2,37 % (Staatsbetrieb 1,86 %, Privatbetrieb 14,61 %) gefallen.

Die gesamten Betriebseinnahmen beliefen sich auf 645 000 000 Kr. (= 32 668 Kr. für 1 km), wovon 272 000 000 Kr. (23 308 Kr. für 1 km) auf die Eisenbahnen im Staatsbetriebe und 373 000 000 Kr. (= 46 084 Kr. für 1 km) auf jene im Privatbetriebe entfielen.

Die Betriebsausgaben betrugen im ganzen 443 000 000 Kr. (Staatsbetrieb 209 000 000 Kr., Privatbetrieb 234 000 000 Kr.). Gegenüber dem Vorjahre erfuhren die Betriebseinnahmen eine Steigerung um 1.78 % und die Betriebsausgaben eine Verminderung um 0,26 %. Der mit 202 000 000 Kr. bezifferte Betriebsreinertrag der Eisenbahnen ergibt für jedes Kilometer Betriebslänge 10 229 Kr. (Staatsbetrieb 5408 Kr., Privatbetrieb 17 152 Kr.) gegen 9743 Kr. (Staatsbetrieb 5038 Kr., Privatbetrieb 16 428 Kr.) im Jahre 1901 und entspricht einer durchschnittlichen Verzinsung des verwendeten Anlagekapitals von 3,07 % (Staatsbahnen und Bahnen auf Rechnung des Staates 2,17 %, Privatbahnen 3,66 %) gegen 2.95 % (Staatsbahnen und Bahnen auf Rechnung des Staates 2,04 %, Privatbahnen 3,54 %) im Jahre 1901.

Die Gesamtzahl der im Berichtsjahre beim Eisenbahnverkehr vorgekommenen Unfälle stellte sich auf 1876 (— 199 gegenüber dem Jahre 1901). Bei diesen Unfällen verunglückten 206 Reisende (unverschuldet 98, infolge eigener Schuld 108), von welchen 11 getötet wurden. Auf je 1 000 000 Reisende entfielen 1,19 Verunglückungen und auf je 1 000 000 Personenkm 0,04 verunglückte Reisende.

Die Anzahl der bei sämtlichen Eisenbahnen Angestellten (Beamte, Unterbeamte, weibliche Bedienstete und Diener) betrug 98 623; Arbeiter im Taglohne waren im Jahresdurchschnitt 104 913 beschäftigt.

Für Besoldungen, Löhne und sonstige Bezüge wurden im ganzen 247 040 000 Kr. verausgabt.

An Wohlfahrtseinrichtungen für die Bediensteten bestanden 26 Pensions-, 24 Kranken- und 27 sonstige Wohlfahrtskassen, deren Vermögen sich im ganzen auf 147 120 000 Kr. belief. An Ausgaben bestritten die Pensionskassen 18 540 000 Kr. für Pensionen und Provisionen und die Krankenkassen 3 750 000 Kr. für Krankengelder, Arzneikosten und Unterstützungen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anschreibung der Namen der Eisenbahnstationen.** Da darüber geklagt worden ist, daß die Namen von Stationen der preußischen Staatsbahnen oft durchweg mit großen Buchstaben bezeichnet werden und deshalb schwerer lesbar sind, als wenn nur der Anfangsbuchstabe mit einem großen, im übrigen aber der Name mit kleinen Schriftzeichen in der für die Deutlichkeit erforderlichen Größe dargestellt wird, so soll laut einer Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten in Zukunft bei Herstellung neuer Stations- und anderer Anschriften in der

letzteren Weise verfahren werden. Im übrigen bleibt die Bestimmung bestehen, daß die Anschriften in schwarzer Blockschrift auf weißem Grunde herzustellen sind.

— **Die Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn** ist durch Kauf aus dem Besitz der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn-Gesellschaft in das Eigentum und den Betrieb des Kreises Eckernförde übergegangen. Das „E.-V.-Bl." veröffentlicht in seiner Nr 57 die dem genannten Kreise erteilte Allerhöchste Konzessionsurkunde, durch welche die der Schmalspurbahn-Gesellschaft unter dem 29. Juni 1887 erteilte Konzession außer Kraft gesetzt wird. Das für den Ankauf der Bahn erforderliche Kapital (Anlagekapital), welches auf 370 500 ℳ festgesetzt ist, soll im wesentlichen durch eine Kreisanleihe beschafft werden. Mit der Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts über die nunmehrige Eckernförder Kreisbahn ist als ständiger Kommissar auch fernerhin der Präsident der Eisenbahndirektion zu Altona betraut worden.

— **Zur Frage der Rentabilität der Kleinbahnen.** Angesichts der neuerdings stärker hervorgetretenen Notwendigkeit, zuverlässigere Unterlagen für die Beurteilung der Ertragsfähigkeit staatlich zu unterstützender Kleinbahnen zu gewinnen, bedarf es zur Begründung der Einzelansätze in den Rentabilitätsberechnungen der Beibringung von Verkehrsübersichten, die tunlichst von den Orts- und Kreisbehörden zu begutachten sind.

Bei Aufstellung und Benutzung dieser Verkehrsübersichten zur Veranschlagung der Einnahmen empfiehlt es sich, wie der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten in einem Runderlaß ausführt, im allgemeinen folgendes zu beachten:

1. Hinsichtlich des Personenverkehrs. Es ist ein Verzeichnis der einzelnen im Verkehrsbereiche der neuen Bahn liegenden Ortschaften unter Angabe ihrer Einwohnerzahl beizubringen. Ferner sind die Entfernungen der einzelnen Orte von der nächsten Station, die Erwerbsverhältnisse der Einwohner, deren größere oder geringere Wohlhabenheit, die Nähe von Fabriken, von größeren Orten, Märkten usw., ein etwaiger neben dem allgemeinen Verkehr zu erwartender besonderer Verkehr, z. B. Arbeiter-, Touristen- und Vergnügungsverkehr, Besuch von Bädern, Wallfahrtsorten u. dergl. anzugeben und gebührend zu berücksichtigen. In geeigneten Fällen kann es auch von Wert sein, die nach den obwaltenden Verhältnissen zu erwartende Anzahl von Reisen der Einwohner und die voraussichtliche kilometrische Länge der Reisen sowohl für die geplante Neubaulinie, wie für etwaige bereits vorhandene Strecken desselben Unternehmens, soweit den letzteren ein vermehrter Verkehr zufließt, schätzungsweise anzugeben. Einen Anhalt für die Veranschlagung können die Ergebnisse gewähren, die auf gleichartigen, bereits im Betriebe befindlichen Kleinbahnstrecken des eigenen oder benachbarter Bezirke mit ähnlichen Verkehrs- und Erwerbsverhältnissen der berührten Gegend erzielt worden sind.

2. Hinsichtlich des Güterverkehrs. Es ist zusammenzustellen, in welchem Umfange und auf welche Entfernungen die Güter — nach Art und Menge —, welche bisher auf dem Land- bezw. Wasserwege oder auf bereits vorhandenen Schienenverbindungen befördert wurden, demnächst voraussichtlich dem neuen Bahnwege zufallen und auf etwaige ältere Strecken desselben Unternehmens übergehen werden. Ferner ist zu ermitteln und zu verzeichnen, welcher neue Verkehr infolge der besseren Erschließung der beteiligten Gegenden (infolge Vergrößerung bestehender oder Begründung neuer gewerblicher Unternehmungen, durch gesteigerten Versand oder Empfang land- und forstwirtschaftlicher Erzeugnisse, erhöhten Bedarf an landwirtschaftlichen Hilfsstoffen und Maschinen und dergleichen) mit genügender Bestimmtheit in den ersten Jahren nach der Betriebseröffnung zu erwarten ist, und auf welche Durchschnittsentfernung er sich voraussichtlich auf der neuen Bahn und auf den älteren Strecken desselben Unternehmens bewegen wird.

In diesen Zusammenstellungen sind die hauptsächlich in Frage kommenden Wagenladungsgüter nach ihren Mengen und den durchschnittlichen Transportlängen besonders hervorzuheben. Die Rückwirkungen auf die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr der etwa schon vorhandenen Strecken desselben Unternehmens sind unter Berücksichtigung der Betriebskosten tunlichst ziffernmäßig zu ermitteln. Die in Aussicht genommenen tarifarischen Einheitssätze für den Personen- und Güterverkehr sind anzugeben und nach Lage der maßgebenden wirtschaftlichen Verhältnisse zu begründen.

Solche Übersichten sollen fortan in allen Fällen mit den von den Kleinbahnunternehmern zu beschaffenden ausführlichen Vorarbeiten, bestehend in einem Bauplan nebst Kostenanschlag und Rentabilitätsberechnung, vorgelegt und von den beteiligten Königlichen Eisenbahndirektionen geprüft werden.

— **Für eine Kleinbahn von Warmbrunn nach der Riesenbaude und Schneekoppe** ist der Firma Hüttner, Walter & Cie zu Hamburg die Erlaubnis zur Ausführung der Vorarbeiten erteilt worden, und es hat der Bezirksausschuß zu Liegnitz auf Grund des § 5 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 angeordnet, daß die Besitzer von Grundstücken, vorbehaltlich der Vergütung etwaiger Beschädigungen, diejenigen Handlungen auf ihrem Grund und Boden geschehen lassen müssen, die zur Vorbereitung des Unternehmens erforderlich sind. Ob und wie weit diese Vorarbeiten tatsächlich zur Ausführung gelangen und zu einer Verwirklichung des oft genannten Projektes führen werden, ist, wie die Schles. Ztg. dazu bemerkt, abzuwarten.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. Dezember 1903 in 6 Arbeitstagen 122 697 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 20 450 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 112 021 und auf den Arbeitstag 18 670 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. Dezember 1903 auf den Arbeitstag 1780 und im ganzen 10 676 Doppelwagen oder 9,5 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk entfiel in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte auf den 19. Dezember mit 21 130 Wagen gegen 18 669 am 20. Dezember 1902.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. Dezember 1903: 22 912 Doppelwagen zu 10 t (gegen 24 099 Doppelwagen vom 8. bis 15. Dezember 1903).

Nach dem Dortmunder Hafen kamen in derselben Zeit 47 gegen 15 Doppelwagen mit Kohlen zum Versand.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16 bis 22. Dezember 1903 20 355 offene Wagen gegen 12 782 in derselben Zeit im Jahre 1902, mithin in dem letztgenannten Zeitraum des Jahres 1903: 7573 oder 59,2 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Verkehrsverbindung zwischen Hamburg und Helgoland.** Die Schnellzüge zwischen Hamburg und Cuxhaven, die bisher nur Dienstags und Freitags nach Cuxhaven und Mittwochs und Sonnabends nach Hamburg abgelassen wurden, werden jetzt auch Sonntags und Montags nach bezw. von Cuxhaven im gleichen Fahrplan verkehren. Im Anschluß an diese wird auch der Dampfer Silvana Sonntags (11.15) und Montags (12.00) nach bezw. von Cuxhaven eine Fahrt unternehmen.

— **Dienstanweisung für die Bahnmeister.** Am 1. d. M. ist im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung die kürzlich vom zuständigen Staatsministerium genehmigte Dienstanweisung in Wirksamkeit getreten. Sie ist in folgende vier Hauptabschnitte zergliedert: I. Allgemeine Vorschriften. Diese verbreiten sich über die Dienstpflichten im allgemeinen; über die Dienstanweisungen und Dienstbehelfe, welche den Bahnmeistern zuzuteilen sind; über deren Vorgesetzte und Untergebene; über die zugeteilten Streckenbezirke und Stationen; über die Dienstregelung der Bahnmeister, und zwar hinsichtlich deren Dienstzeit, Verlassen des Stationsortes, der vorgeschriebenen Bahnbegehungen, Überwachung der Streckenarbeiten und dergl.; über Dienstkleidung und Ausrüstung; über das zu führende Dienstbuch und Reisetagebuch; über das Verfahren bei Auffinden von Gegenständen auf der Bahnstrecke durch den Bahnmeister selbst oder von Bahnwärtern und Arbeitern sowie bei Gegenständen von naturwissenschaftlichem Interesse oder geschichtlichem Werte, wie solche zuweilen bei Erd-, Kies- oder sonstigen Förderungsarbeiten zutage kommen, und endlich über das Verfahren bei Entdeckung von Schienen-, Achs- und Radreifbrüchen. — II. Unterhaltung und Bewachung der Bahn. Erhaltung der Bahnstrecken in betriebssicherem Zustand, Arbeiten in Tunneln, Säuberung der Bahnanlagen bei Schneefällen, Glatteis usw.; Freihaltung sämtlicher Gleise von Gerüstteilen, baulichen Anlagen und lagernden Gegenständen, wie Schienen, Schwellen usw. mindestens bis zur Umgrenzung des lichten Raums; Bestimmungen bei außergewöhnlicher notwendiger Begehung und Bewachung der Bahn behufs Wahrung der Fahrsicherheit; Aufzählung der verschiedenartigsten Dienstverrichtungen bei der Streckenbegehung, wie Beobachtung der Telegraphen-, Fernsprech- und Streckenblockleitungen, der Schranken, der Weichen, des Ober- und Unterbaues der Bahn, der Wasserabzugsgräben, der Kunstbauten, Hochbauten, Gas- und Wasser-

leitungen und dergl.; Überwachung handbewegter Fahrzeuge, wie Rollwagen, Draisinen; Reinhaltung und Schmierung der Signale, Weichen, Stellwerksanlagen und Blockapparate sowie Überwachung der Wärter in dieser Beziehung; Prüfung der Spurweiten bei Weichen und Kreuzungen sowie der Signale und dergl. — III. Bahnpolizei und Unfälle. Dieser Abschnitt enthält die besonderen Bestimmungen über Maßnahmen bei Betriebsunfällen, bei eintretender Feuersgefahr, bei Auffinden von Leichen auf dem zugeteilten Bahngebiete und dergl. — IV. Verwaltungsdienst und Rechnungswesen. Hierin sind behandelt die Angelegenheiten des zugehörenden Personals; Aufsicht über die zugewiesenen Betriebsmaterialien, über das Inventar und Oberbaumaterial, die Führung der Materialbücher usw.; Bestimmungen über Anfertigung von Lohnlisten, Bestellscheinen und Kostenberechnungen; über Auszahlungen und Geldeinhebungen; über Verkäufe und Versteigerungen von Altmaterial, wie Schwellen, Abfallholz, Alteisen, und endlich über Führung des Geschäftstagebuches, des Terminkalenders und der Registratur.

Zu bemerken ist noch, daß vorstehende Dienstanweisung nicht nur für die Bahnmeister Gültigkeit hat, sondern auch für jene Bauzeichner, Bauaufseher und Streckenwärter, welchen die Stellvertretung eines Bahnmeisters übertragen ist, sowie ferner für die Bauaufseher im Bereiche der Lokalbahnen insoweit, als die einzelnen Bestimmungen auf den Betrieb der Nebeneisenbahnen überhaupt anwendbar und hierfür Sonderbestimmungen nicht getroffen sind.

— **Der Umbau des Nürnberger Bahnhofs.** Bezüglich des Bahnhofsumbaues in Nürnberg ist nun eine Änderung insofern vorgesehen, als eine Hebung der Bahngleise um 3,27 m stattfindet, während ursprünglich nur eine Hebung um 1 m in Aussicht genommen war. Diese Änderung des Projekts bietet zunächst den Vorteil, daß die Bahnsteigtunnel in gleicher Höhe mit dem Empfangsgebäude zu liegen kommen, wodurch für die Reisenden ein bequemer Verkehr von und zu den Bahnsteigen geschaffen wird. Sie ermöglicht aber auch eine weit günstigere Anlage der Allersberger Straßenunterführung. Bei Hebung der Schienen um nur 1 m hätten nämlich die 3prozentigen Rampen dieser Unterführung um 76 m weiter ausgreifen müssen, was für die Grunderwerbung einen Mehraufwand von über 1 000 000 Mark zur Folge gehabt hätte, während die Kosten für Erdarbeiten nach dem neuen Projekt nur um 524 000 ℳ höher zu stehen kommen, so daß dasselbe, abgesehen von dem nicht zu unterschätzenden Vorteil für das reisende Publikum und dem Gewinn für Verbesserung der Straßenführung, auch vom finanziellen Standpunkt aus den Vorzug verdient. Im ausführlichen Entwurf ist auch noch die Möglichkeit einer künftigen Vierspur von Nürnberg nach Fürth berücksichtigt worden.

— **Ergebnisse der württembergischen Staatseisenbahnen und der württembergischen Bodensee-Dampfschiffahrt im Etatsjahre 1902.** Dem soeben im Druck erschienenen Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1902 (1. April 1902 bis 31. März 1903) ist folgendes zu entnehmen:

1. Beim Eisenbahnbetrieb haben betragen: die Gesamteinnahmen 58 575 794 ℳ (gegen 56 924 058 ℳ im Vorjahre), die Gesamtausgaben 41 642 682 (41 643 349) ℳ. Hiernach ergibt sich ein Reinertrag von 16 933 112 (15 280 709) ℳ. Der Einnahmeüberschuß wurde an die Staatshauptkasse abgeliefert, und zwar 16 300 000 ℳ zur laufenden Verwaltung und 633 112 ℳ zum Reservefonds der Staatseisenbahnen.

Auf 1 km Betriebslänge kommen

	1902	1901
Einnahmen aus dem		
Personen- und Gepäckverkehr .	10 669 ℳ	10 674 ℳ
Güterverkehr	17 472 „	16 861 „
Betriebsausgaben	19 444 „	19 717 „
Reinertrag	9 608 „	8 786 „

Das Anlagekapital der von Württemberg betriebenen Bahnen im durchschnittlichen Betrage von 604 094 503 ℳ hat sich verzinst zu 3,03 (2,77) %. Die eigentliche verzinsliche Eisenbahnschuld betrug am 1. April 1902: 456 659 206 ℳ, der Zinsenbedarf für diese Schuld im Rechnungsjahre 1902: 16 960 917 ℳ. Nach der baren Ablieferung von 16 933 112 ℳ ergibt sich ein Minderbetrag des Reinertrags der Eisenbahnen von 27 805 ℳ (gegenüber einem Minderbetrag von 1 088 112 ℳ im Vorjahre). Durch den erzielten Betriebsüberschuß wird das noch zu verzinsende Anlagekapital zu 3,7 (3,4) % verzinst, wenn ein Beitrag aus Betriebsüberschüssen zur Tilgung der Eisenbahnschuld nicht in Rechnung genommen wird.

2. Beim Betrieb der Bodensee-Dampfschiffahrt haben im Jahre 1902 betragen: die Gesamteinnahmen 366 165 (371 549) ℳ, die Gesamtausgaben 348 187 (329 358) ℳ. Hiernach ergibt sich ein Reinertrag von 17 978 (42 191) ℳ, 7098 ℳ mehr als im Etat vorgesehen. Das Anlagekapital der Bodensee-Dampfschiffahrt ist berechnet zu 1 807 896 ℳ.

Österreich.

— **Versuchsweise Zulassung elektrischer Minenzündungen zur Bahnbeförderung unter erleichternden Bestimmungen.** Mit Rücksicht auf wiederholt aus Interessentenkreisen vorgebrachte Wünsche hinsichtlich der Erleichterung der Verpackungsvorschriften für die Bahnbeförderung von elektrischen Minenzündungen hat das Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem ungarischen Handelsministerium mit Erlaß vom 19. November 1903, abweichend von den Bestimmungen der Handelsministerialverordnung vom 1. August 1893, elektrische Minenzündungen — mit Ausnahme der Abeggschen Zünder — zur Beförderung auf den österreichischen Eisenbahnen mit Gültigkeit vom 1. Januar d. J. versuchsweise bis auf weiteres unter nachstehenden Bedingungen zugelassen, und zwar: 1. Die elektrischen Zündungen mit kurzen Drähten oder festem Kopfe sind in starke Blechbehälter, von welchen jeder nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, aufrecht gestellt zu verpacken. Die Behälter sind mit Sägemehl oder ähnlichem Material vollständig auszufüllen. Statt der Blechbehälter können auch Schachteln aus starkem und steifem Pappendeckel oder kleine Holzkistchen von mindestens 3 mm Wandstärke zur Verwendung kommen. Die gefüllten Behälter sind in eine hölzerne Kiste zu verpacken, deren Wandstärke nicht unter 22 mm betragen darf. 2. Die elektrischen Zündungen an langen Guttaperchadrähten oder Bändern sind zu höchstens 50 Stück in Schachteln aus starkem und steifem Pappendeckel derart zu verwahren, daß die Zünderköpfe durch aufgeschobene Kartonhülsen oder durch sorgfältige Verwahrung in Holzwolle oder ähnlichem Material vor jeder Erschütterung geschützt sind und abwechselnd an das eine und an das andere Ende der Behälter zu liegen kommen. Höchstens 20 solcher gefüllter Pappschachteln, welche durch Bindfäden oder Papierschleifen gut verschlossen sein müssen, sind in einer Holzkiste, deren Wandstärke mindestens 22 mm betragen muß, zu verpacken. Die Zwischenräume sind mit Heu, Stroh oder ähnlichem Material dicht auszufüllen. 3. Die elektrischen Zündungen an Holzstäben sind in Pakete zu vereinigen, von welchen keines mehr als 50 Stück Zündungen enthalten darf. Höchstens 20 solcher Pakete sind, zusammengebunden, in starkes Papier verschnürt, in einer Holzkiste derart zu verpacken, daß die Zünderköpfe abwechselnd an das eine und an das andere Ende der Kiste zu liegen kommen. Diese Kiste, welche höchstens 1000 Stück Zündungen enthalten darf, ist mit Heu, Stroh oder ähnlichem Material auszufüllen und in eine hölzerne Überkiste zu verpacken, deren Wandstärke nicht unter 25 mm betragen darf.

— **Ausladung von Borstenviehsendungen zum Zwecke der Nachklassifikation.** Von dem Ministerium des Innern ist an die politischen Landesstellen in Ansehung der Ausladung von Schweinesendungen in der Versandstation zum Zwecke der Nachklassifikation die Weisung ergangen, die Ausladung von bereits verladenen Schweinesendungen zum Zwecke der bahnamtlichen Nachklassifikation der Tiere ohne Vermittlung des zuständigen staatlichen Viehbeschauorganes nur dann zuzulassen, wenn diese noch in der Aufgabestation und im Verlaufe von wenigen Stunden nach der vollzogenen veterinär-polizeilichen Beschau auf derselben Rampe, welche zur Verladung der Tiere benutzt wurde, vorgenommen wird. Hierbei muß jedoch bahnseits verbürgt werden, daß bei der bezüglichen Bahnamtshandlung jede Ansteckungsgefahr ferngehalten und die Übereinstimmung der einzuladenden Tiere mit den ausgeladenen durch Bahnorgane sichergestellt wird. Sollte dagegen die Ausladung unterwegs erfolgen, so ist diese nur im Beisein des für die in Frage kommende Station bestellten Viehbeschauorganes statthaft. In letzterem Falle hat auch das Bahnärar, in dessen Interesse die Ausladung geschieht, für die Deckung der dem Beschauorgan zukommenden Gebühren aufzukommen.

— **Österreichisch-preußischer Eisenbahnanschluß.** In der ersten Hälfte dieses Monats werden in Wien zwischen Vertretern der österreichischen und der preußischen Regierung Verhandlungen über die Vereinbarung eines Staatsvertrages wegen des Anschlusses der Eisenbahnlinie Troppau-Landesgrenze nächst Bauerwitz an das preußische Eisenbahnnetz stattfinden. Der auf preußischem Gebiet gelegene Teil der Anschlußstrecke soll als Staatsbahn gebaut werden, wegen der österreichischen Anschlußstrecke bleibt die Entscheidung der Frage zunächst noch offen. Der Betrieb der ganzen Anschlußstrecke dürfte von den preußischen Staatsbahnen übernommen werden.

— **Umgestaltungsarbeiten auf den Linien der Südbahn im Jahre 1902.** Die Südbahnverwaltung hat auch im Jahre 1902 eine umfassende Tätigkeit im Interesse der Erhöhung der Betriebssicherheit auf den gesellschaftlichen Linien und deren größerer Leistungsfähigkeit entfaltet... Was insbesondere den Unterbau anbelangt, so wurden bei einer größeren Anzahl von

eisernen Brücken Verstärkungsarbeiten auf Grund der Verordnung des Handelsministeriums vom 15. September 1887 und zum Teile auch unter Bedachtnahme auf den Verkehr schwererer Maschinen durchgeführt. In der bisher eingleisigen Strecke Sterzing-Grasstein (11,24 km) der Linie Kufstein-Ala wurde das zweite Gleis gelegt. Der Abräumung brüchiger Lehnen wurde volle Aufmerksamkeit gewidmet, und sind an solchen Stellen, wo dies im Interesse des Bahnbestandes und Betriebes lag, umfassende Abräumungen von Lehnen und Untermauerungen von überhängenden oder losen Felspartien ausgeführt worden. Ebenso wurden durch Anlage von Stütz- und Futtermauern sowie durch Ausführung von Entwässerungsanlagen und sonstigen Sicherungsmaßnahmen die zu Rutschungen geneigten Lehnen und Dämme entsprechend befestigt und auch an jenen Bahnstellen, wo Steinstürze zu befürchten standen, geeignete Vorkehrungen zum Schutze der Bahn angeordnet.

— **Eisenbrücken der Alpenbahnen.** In Vertretung der österreichischen Brückenbauanstalten ist am 17. Dezember 1903 eine Abordnung bei dem Eisenbahnminister erschienen, um ihm für die beschleunigte Ausschreibung der großen Eisenbrückenlieferung für die Alpenbahnen und die hierdurch neuerlich betätigte Berücksichtigung der Industrie den Dank auszusprechen.

— **Ungarisch-galizische Eisenbahn.** Mit Rücksicht darauf, daß die Gesetzesvorlage wegen Einlösung der ungarisch-galizischen Eisenbahn nicht zur parlamentarischen Verhandlung gebracht werden konnte, ergibt sich die Notwendigkeit, wegen Verlängerung des Übereinkommens neuerliche Verhandlungen einzuleiten.

— **Lokalbahnen in Niederösterreich.** Der niederösterreichische Landesausschuß ist vor kurzem um die Einleitung von Konzessionsverhandlungen in Ansehung der Linie Mank-St. Leonhard beim Eisenbahnministerium eingeschritten. In der jüngsten Landtagstagung ist weiter auch die Gewährung der Landesgarantie für die Verlängerung dieser Linie nach Wieselburg zum Anschluß an die gleichfalls den Gegenstand eines bereits gefaßten Landtagsbeschlusses bildende Lokalbahn Wieselburg-Gresten, und zwar für 70 % des veranschlagten Kapitals unter der Voraussetzung genehmigt worden, daß die restlichen 30 % des Kapitals von den Interessenten beziehungsweise dem Staate beigesteuert werden. Was die Linie Kirchberg-Mariazell anbelangt, so ist schon in der vorletzten Tagung die Landesgarantie beschlossen und diese in der jüngsten Tagung auf die Verlängerung dieser Linie von Mariazell nach Gußwerk ausgedehnt worden. Die Einleitung der Verhandlungen wegen Konzessionierung der Eisenbahnlinie Kirchberg-Mariazell-Gußwerk, für welche das Land Niederösterreich eine einheitliche Konzession zu erwirken beabsichtigt, ist demnächst zu gewärtigen.

— **Bezifferung der Nachnahmen im Frachtbrief.** Bei den österreichischen Eisenbahnen ist mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1903 eine Bestimmung in Kraft getreten, derzufolge Nachnahmebeträge auf Frachtbriefen nur in Beträgen angegeben werden dürfen, welche durch fünf teilbar sind. Diese Bestimmung hat in der Geschäftswelt aus dem Grunde Anfechtung erfahren, weil sich bei Anwendung dieser Bestimmung Unstimmigkeiten zwischen dem Nachnahmebetrag und den von dem Absender mit dem Adressaten zu verrechnenden Rechnungsbetrag ergeben können. Dem Vernehmen nach hat das Tarifkomitee der österreich-ungarischen Eisenbahndirektorenkonferenz bereits den Beschluß gefaßt, der Direktorenkonferenz die Aufhebung der in Frage stehenden Bestimmung zu empfehlen.

— **Weihnachtsbescherungen.** Am 19. Dezember 1903 hat in der Gepäckhalle des Westbahnhofes in Wien eine Weihnachtsbescherung für 670 Kinder von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen stattgefunden. Der erhebenden Feier wohnten der Eisenbahnminister sowie zahlreiche Beamte des Eisenbahnministeriums und der österreichischen Staatsbahnen bei. Nach einem Prolog stimmte ein Männerchor des aus Bediensteten der Staatsbahnen bestehenden Gesangvereins „Stephenson“ ein Weihelied an, worauf der Pfarrer des Kirchsprengels, zu welchem der Bahnhof gehört, eine Ansprache an die Anwesenden hielt. Der Vorstand der Abteilung für Personal- und Humanitätsangelegenheiten der Staatsbahndirektion Wien dankte dem Minister sowie allen, die zur Feier beigetragen haben, mit warmen Worten für die werktätige Unterstützung der Zwecke des Weihnachtsbescherungs- und Ferienkolonienvereins von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen und brachte ein Hoch auf den Kaiser aus, in das die Versammlung begeistert einstimmte. Ein Damenausschuß nahm sodann die Beschenkung der Kinder mit Kleidungsstücken und Eßsachen vor.

Am 20. Dezember 1903 fand die vom Christbaumverein der Südbahnbediensteten in Wien veranstaltete Christbaumfeier unter Mitwirkung des Männergesangvereins „Südbahnbund“ statt. Zu der Feier hatte sich u. a. auch der Generaldirektor Dr v. Eger eingefunden. 82 Kinder von Südbahnbediensteten wurden mit vollständiger Winterkleidung und Eßsachen bedacht.

Übrige europäische Länder.

— **Haftpflicht der Eisenbahnen für Verlust und Beschädigung in Frankreich.** Bei internationalen Transporten gelten in Verlust- und Beschädigungsfällen auf den französischen Bahnen die Bestimmungen der Art. 30 und 31 des Internationalen Übereinkommens; dagegen steht für den inneren Verkehr dort noch der Art. 103 des Code de commerce in Kraft, welcher den Eisenbahnen, wie allen Frachtführern, die volle Haftpflicht für unmittelbaren und mittelbaren Schaden, soweit er nicht durch höhere Gewalt oder durch die eigene Natur des Gutes herbeigeführt wurde, auferlegt. Jedoch ist es den Bahnen unbenommen, diese Haftpflicht mit Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde durch Tarifbestimmungen einzuschränken, und von dieser Befugnis haben sie in den Spezialtarifen einen ausgiebigen Gebrauch gemacht, indem sie die Gewährung der in diesen enthaltenen Frachtermäßigungen davon abhängig machten, daß sich die Versender mit der Befreiung der Eisenbahn von der Haftung für Verlust und Beschädigung während der Dauer des Transports einverstanden erklärten, abgesehen allerdings von dem Falle, wo ein Verschulden der Bahn oder ihrer Angestellten nachweisbar ist. Von den Verkehrsinteressenten hat sich nun bereits seit Jahren gegen dieses Vorgehen der Bahnen eine Bewegung entwickelt, die im Jahre 1897 in der französischen Kammer zu einem Antrage des Abg. Rabier führte, welcher den Frachtführern jede Einschränkung der gesetzmäßigen Haftpflicht verbieten sollte. Damals gelangte dieser Antrag nicht zur Verhandlung; im Jahre 1902 aber ist er vom Abg. Rabier in der Weise erneuert worden, daß dem gedachten Art. 103, welcher besagt: „Der Frachtführer haftet für den Verlust der zu befördernden Gegenstände, ausgenommen die Fälle höherer Gewalt; er haftet für die Beschädigungen, welche nicht von der Natur des Gutes oder von höherer Gewalt herrühren“ — der folgende Zusatz gegeben werden möge: „Jede gegenteilige Bedingung in den Frachtbriefen, Tarifen oder in irgend einem anderen Schriftstück ist nichtig.“ Dieser Antrag ist von der französischen Kammer am 20. März 1902 zum Beschlusse erhoben worden und liegt seitdem dem Senate vor.

Wie nun die Zeitschr. f. d. Int. Eisenbahntransport, der wir diese Mitteilungen entnehmen, erfährt, soll sich der vom Senate mit der Angelegenheit betraute Ausschuß dem Rabierschen Antrage zustimmend ausgesprochen haben. Dagegen haben jetzt auch die Eisenbahnen dem Antrage gegenüber Stellung genommen, und in einem Schreiben, welches die Verwaltungen der sechs großen Bahnen im Oktober 1903 an den französischen Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet haben, sprechen sie sich u. a. wie folgt aus:

„Die Lösung der Frage ist durchaus nicht einfach. Die Bedingung der Spezialtarife, welche die Verantwortlichkeit der Eisenbahnen einschränkt, ohne sie aufzuheben, ist stets als der Gegenwert der in diesen Tarifen zugestandenen Ermäßigungen betrachtet worden. Über diesen Punkt hat immer Übereinstimmung mit der oberen Verwaltung bestanden. . . . . Es ist in der Tat klar, daß die Tarifermäßigungen und die Beschränkung der Verantwortlichkeit untrennbar sind. . . . . Die genehmigten Spezialtarife bilden einen Vertrag, welcher den Staat und die Gesellschaften bindet. Ihr rechtlicher Bestand ist abhängig von der Beachtung der bei ihrer Einführung bestandenen Gesetze, und der Vertrag geht unter, wenn später eine der Vereinbarung entgegenstehende neue Gesetzesbestimmung ins Leben tritt. Dann würde sich der Verkehr wieder nur den Bestimmungen der Allgemeinen Tarife gegenüber befinden.“ Jedoch halten auch die Bahnverwaltungen es für bedenklich, diese äußerste Schlußfolgerung zu ziehen, und sie erklären sich daher bereit, die in den Spezialtarifen gewährten Ermäßigungen bestehen zu lassen, wenn die Versender, welche von ihnen die Übernahme der gemeinrechtlichen Haftpflicht auch bei denjenigen Gütern verlangen, die auf Grund der Spezialtarife befördert werden, einen dem wirtschaftlichen Durchschnittswerte dieser Verpflichtung entsprechenden Frachtzuschlag zahlen. Dieser Zuschlag wird im „Bulletin des transp.“ vom 1. November 1903 auf 1 bis 5 % je nach Verschiedenheit der Güter veranschlagt, und die Zeitschr. f. d. Int. Eisenbahntransp. erachtet jenen Antrag für durchaus annehmbar und der Sachlage entsprechend, indem sie zugleich daran erinnert, daß laut Protokoll der Tarifkommissionen der deutschen Eisenbahnen deutsche Gießereien für den Fall des Verzichts auf die Beschränkung der Haftpflicht im Sinne des § 77 (4) der deutschen

Verkehrsordnung [= Art. 31 (4) Int. Üb.] für Eisengußwaren, welche als Stückgut unverpackt oder unvollständig verpackt zur Beförderung gelangen, den Eisenbahnen einen Frachtzuschlag bis zu 10 % angeboten haben.

Wir nehmen hierbei auf unsere Ausführungen in Nr 8 S. 108 f. Jahrg. 1903 d. Ztg. Bezug, wo wir einen ähnlichen Vorschlag in gleichem Sinne besprochen haben.

— **Regeln für die Beförderung von unbearbeiteten Fellen und Häuten auf den Eisenbahnen Rußlands.** Der Eisenbahnbeirat hat, wie die amtliche „Torg. Prom. Gas." berichtet, anerkannt, daß die Regeln vom Jahre 1901 allzu scharf und für den Handel mit Fellen zu drückend sind. Wir haben s. Z. auch die damals aufgestellten Regeln, gegen die sich von allen Seiten Widerspruch und die größten Bedenken erhoben, mitgeteilt. Es wurde namentlich hervorgehoben, daß die außerordentlich starke Verpackung Kosten mit sich bringe, die von dem Handel nicht ohne Schädigung der Wettbewerbsfähigkeit getragen werden können. Dies scheint an leitender Stelle anerkannt worden zu sein, und gegenwärtig hat der Eisenbahnbeirat beschlossen, daß sehr große trockne und gefrorene Felle, wie Kameel, Büffel- und Seehundsfelle, stückweise unverpackt und unverschnürt befördert werden dürfen. Die übrigen trocknen und gefrorenen Felle müssen wenigstens verschnürt befördert werden. Die rohen und naßgesalzenen Felle aber müssen verpackt sein, wobei die Verpackung wenigstens darin bestehen muß, daß die zu befördernden Felle in eines der Felle derart verpackt sein müssen, daß der ganze Ballen von der Haarseite des Felles umgeben ist; ferner muß der Ballen verschnürt sein, braucht aber nicht im Matten eingenäht zu werden. Dieser Beschluß muß noch vom Minister der Verkehrsanstalten bestätigt werden.

Fremde Weltteile.

— **Die Anatolische Eisenbahngesellschaft** hat, wie aus Konstantinopel gemeldet wird, bei den Howaldtswerken in Kiel drei neue Dampfer für den Verkehr zwischen Haidar-Pascha und Konstantinopel bestellt. Ferner soll ein großer neuer Bahnhof in Haidar-Pascha auf dem durch die Hafenarbeiten gewonnenen Gelände gebaut werden.

— **Eisenbahnunfälle in Nordamerika.** Aus Amerika kommt wieder einmal die Meldung von einem schweren Eisenbahnunfall, bei welchem nicht weniger als 35 Personen ihr Leben einbüßten. Die Münchener Allg. Ztg. teilt hierüber folgendes Nähere mit: Es handelte sich um einen Expreßzug, der am 24. Dezember 1903 von Baltimore nach Ohio fuhr und etwa 8 Meilen von Connellsville in Pennsylvanien auf einen Haufen Bauholz stieß, das auf ganz unbegreifliche Weise auf die Schienen geraten war. Die meisten der Fahrgäste, die den Tod fanden, befanden sich in dem Rauchwagen dicht hinter der Maschine, und die Unglücklichen wurden von dem Dampf der Maschine vollständig verbrüht. 20 weitere Reisende wurden schwer verletzt und die meisten der anderen Wagen des Zuges wurden bedenklich schwer beschädigt. Einem anderen Bericht zufolge sollen sogar 63 Menschen ihr Leben verloren haben, die meisten seien „aber" Ausländer und Neger gewesen, und außerdem sollen sich unter den Verletzten auch noch mindestens zwei befinden, bei denen keinerlei Hoffnung auf Erhaltung des Lebens vorhanden ist. Diesem Bericht zufolge soll das Holz von einem Güterzug heruntergefallen sein, der gerade vor dem Expreßzug herfuhr, und das Unglück wäre dadurch bedeutend verschlimmert, daß der Schnellzug mit einer ganz außerordentlichen Geschwindigkeit fuhr. Ein weiteres Telegramm meldet, daß einige der hinteren Wagen auf die vorderen fuhren und der ganze Haufen dann einen steilen Abhang in den Youhioghaneyfluß buchstäblich hinunterrollte. — Am selben Tage stießen in Grandrapids im Staate Michigan, in der Nähe von Eastparis, 6 Meilen von da, zwei Personenzüge zusammen. Nach den Aussagen der Bahnbeamten wurde der Unglücksfall dadurch verursacht, daß ein heftiger Wind die Signallampen ausgelöscht hatte. Zwei Lokomotiven und mehrere Wagen wurden zertrümmert. 18 Personen wurden getötet und 31 verletzt.

— **Der zukünftige Verkehr im Panamakanal** ist durch die von den Vereinigten Staaten eingesetzte Isthmian Canal Commission auf Grund der europäischen und nordamerikanischen Hafenstatistik in sehr sorgfältiger Weise veranschlagt worden. Dabei ist man, wie ein im österreichischen „Handelsmuseum" veröffentlichter Aufsatz ausführt, zu dem Ergebnis gekommen, daß bereits in dem voraussichtlichen Eröffnungsjahre 1914 ein Verkehr von rund 7 000 000 Nettoregistertonnen zu erwarten steht, während im Suezkanal der Verkehr im Jahre 1883 auf 5 660 000 t und erst im Jahre 1893 auf 7 660 000 t gestiegen ist. Als Gebühr für die Durchfahrt durch den Kanal ist von der Regierung nur ein Betrag von 1 D. (4 ℳ) für 1 t in Aussicht genommen, während die Kanalgebühr im Suezkanal bei beladenen Schiffen 8,5 Fr. (6,8 ℳ) und bei unbeladenen Schiffen 7 Fr. (5,6 ℳ) für 1 t beträgt. Durch den Eindollarsatz soll vor allem der Wettbewerb der zwar längeren und nicht ungefährlichen, aber gebührenfreien Kap Horn-Fahrt (Magellanstraße) auf das südlichste Chile (bis zum 40. ° südl. Br., Hafen von Valdivia) beschränkt und der Wettbewerb des Panamakanals mit dem Suezkanal um den ostasiatisch-europäischen Schiffsverkehr erleichtert werden. Ein solcher Verkehr würde aber bei einer Gebühr von 1 D. für 1 t nicht nur die dreiprozentige Verzinsung von 170 000 000 D. (ein hoch bemessener Betrag der noch aufzubringenden Baukosten des Kanals) abwerfen, die nur 5 100 000 D. ausmacht, sondern auch einen namhaften Betrag für die Betriebskosten übrig lassen. Hierzu kommen noch die Einkünfte aus dem gewiß auch sehr bedeutenden Personenverkehr. Dieser ist im Suezkanal mit einer Gebühr von 10 Fr. für 1 Person belastet und umfaßte dort im Jahre 1901: 270 221 Personen.

Beim Suezkanal ist nun im ersten Jahrzehnt seines Bestehens der Jahresverkehr um 105 % gestiegen, und es ist daher gewiß keine unvorsichtige Schätzung, wenn man eine 60prozentige Steigerung des Panamakanalverkehrs von etwa 7 000 000 t im Jahre 1914 auf 11 200 000 t im Jahre 1924 annimmt. Sollte sich dies bewahrheiten, so würde der Panamakanal nicht nur ein großartiges und für den Weltverkehr nützliches Bauwerk werden, sondern auch den Bauherrn, die nordamerikanische Regierung, in den Stand setzen, in absehbarer Zeit zwischen großen Einnahmen oder starken Herabsetzungen der Kanalgebühren unter den Satz von 1 D. für 1 t wählen zu können.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 31. Dezember 1903 dem öffentlichen Verkehr übergebene 25,45 km lange Strecke Landau a. I.-Arnstorf der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen sowie die am 16. Dezember 1903 von der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Betrieb genommene 28,619 km lange Strecke Grobelno-Rohitsch sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.

Der Betrieb der 37,6 km langen Lokalbahn Cilli-Wöllan nebst der 1,7 km langen Zweigbahn Hundsdorf-Skalis ist am 1. Januar d. J. von der k. k. priv. Südbahngesellschaft auf die k. k. österreichischen Staatsbahnen übergegangen. Die vorgenannten Strecken sind infolgedessen den Vereinsbahnstrecken der k. k. priv. Südbahngesellschaft ab- und den Vereinsbahnstrecken der k. k. österreichischen Staatsbahnen zugerechnet worden.

Eröffnung der Neubaustrecke Rheinhausen-Trompet-Mörs.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Die den Vereinsbahnstrecken — Nr 99 Jahrg. 1903 S. 1499 d. Ztg. — zugerechnete Strecke Rheinhausen-Trompet-Mörs ist nicht — wie dort angegeben — am 18., sondern am 23. Dezember 1903 dem Betriebe übergeben worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 1. Januar d. J. ist der an der Bahnstrecke Altenhundem-Fredeburg zwischen den Stationen Altenhundem und Langenei gelegene Haltepunkt Kickenbach für den Personenverkehr eröffnet worden. Die Entfernung des neuen Haltepunktes von der Station Altenhundem beträgt 2,8 km und von der Station Langenei 1,2 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Der an der Bahnstrecke Bünde i/Westf.-Bassum zwischen den Stationen Gestringen und Rahden neu angelegte Haltepunkt Espelkamp wird am 4. Januar d. J. für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden. Espelkamp ist von Gestringen 4,5 km und von Rahden 4,9 km entfernt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. Januar d. J. ist die zwischen den Stationen Louisenhain und

Gondek an der Bahnstrecke Posen-Jarotschin gelegene Haltestelle Kreising, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. — Vergl. Bekanntmachung in Nr 101 Jahrg. 1903 Inser.-Nr 3229 d. Ztg. — Vom gleichen Tage ab ist die im Güterverkehr der Haltestelle Karzec — an der Bahnstrecke Lissa i/P.-Krotoschin — bestehende Beschränkung, daß Sendungen nach der Haltestelle nur frankiert, von der Haltestelle nur unfrankiert, in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden dürfen, in Wegfall gekommen. Die Abfertigung von lebenden Tieren, Eil- und Frachtstückgütern sowie Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auch fernerhin bis auf weiteres ausgeschlossen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Am 21. Dezember 1903 ist die an der Linie Wien-Triest zwischen den Stationen Ponigl und St. Georgen gelegene Personenhaltestelle Grobelno als Station für den Gesamtverkehr eröffnet worden.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Befugnisse der an der Lokalbahn Zauchtel-Bautsch zwischen der Halte- und Ladestelle Tschirm und der Station Bautsch gelegenen Halte- und Ladestelle Schwansdorf haben vom 1. Januar d. J. ab in bezug auf den Frachtgutwagenladungsverkehr eine Erweiterung erfahren. Von diesem Tage an können in Schwansdorf, sofern die Fracht mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen bezahlt wird, Frachtgüter schlechtweg, gleichviel ob die Beförderung in offen oder gedeckt gebauten Wagen stattzufinden hat, zur Aufgabe und Abgabe gelangen.

Ausgeschlossen von der Auf- und Abgabe in Schwansdorf bleiben auch fernerhin:

a) explosive Güter,
b) Güter, welche über eine Wagenlänge hinaus reichen,
c) Güter, deren Gewicht 750 kg für das Kollo übersteigt,
d) lebende Tiere, Equipagen und sonstige Straßenfahrzeuge, zu deren Aufladung oder Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen u. dergl.) erforderlich sind, und
e) Flüssigkeiten in Kesselwagen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Budapest-Zágráb zwischen den Stationen Körös und Vrbovec gelegene Station Gradec, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr eingerichtet war, ist auch für den Eilgut- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden. Die Auf- und Abgabe von lebenden Tieren ist auch fernerhin ausgeschlossen.

Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Krimpenfort.

Großherzogl. oldenburgische Staatsbahnen. Für die auf der Haltestelle Krimpenfort zur Aufgabe kommenden Güter- und Tiersendungen wird vom 15. Februar dieses Jahres ab Frankierung und Nachnahmebelastung ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Die Station Horn-Meinberg an der Strecke Herford-Altenbeken führt fortan die Bezeichnung Horn-Bad Meinberg.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr II 471 vom 19. Dezember 1903 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Wahrnehmbarkeit der Lokomotivpfeifensignale (abgesandt am 21. Dezember 1903).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Für die auf unseren Haltestellen Hagen (Oldbg.) und Krimpenfort zur Aufgabe kommenden Güter- usw. Sendungen wird vom 15. Februar n. J. ab Frankierung und Nachnahmebelastung ausgeschlossen.

Oldenburg, den 30. Dezember 1903. (1)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1904 gelangt zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895 für die k. b. Staatseisenbahnen (für sämtliche Haupt- und Vizinalbahnstationen) der XXVI. Nachtrag zur Einführung.

München, den 28. Dezember 1903. (2)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1904 werden die an der Neubaustrecke Homburg-Scheidt gelegenen Stationen Kirkel-Neuhäusel und Limbach-Altstadt der Pfälzischen Eisenbahnen für den gesamten Güterverkehr eröffnet und gleichzeitig in obengenannten Verkehr einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft. (3)

St. Johann-Saarbrücken, 28. Dez. 1903.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. Januar 1904 treten zu dem Gütertarife (Heft Nr 1) der Nachtrag 2, (Heft Nr 2) der Nachtrag 12, (Heft Nr 3) der Nachtrag 2, (Heft Nr 4) der Nachtrag 2, (Heft Nr 5) der Nachtrag 21 und (Heft Nr 6) der Nachtrag 7 in Kraft. Außer den bereits veröffentlichten Tarifmaßnahmen enthalten sie die Erweiterung des direkten Verkehrs der Eisern-Siegener, Teutoburger Wald- und Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn, ferner die Aufnahme einiger Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg in den direkten Verkehr und die Aufnahme der Station Eisern in den Ausnahmetarif für Gießerei-Roheisen, sowie sonstige Änderungen und Ergänzungen.

Abdrücke der Nachträge sind bei den beteiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Münster, den 28. Dezember 1903. (4)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Gütertarif.

Der Ausnahmetarif L für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern wird vom 1. Januar 1904 ab auf den Verkehr von Woldegk (Station der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn) nach Hamburg B., mit einem Frachtsatz von 0,69 ℳ für 100 kg, ausgedehnt.

Altona, den 28. Dezember 1903. (5)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Auf 1. Januar 1904 werden die württembergischen Stationen Hausen a. d. Fils und Mühlhausen-Gruibingen in den Tarif für den vorbezeichneten Güterverkehr aufgenommen.

Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den Stationen zu erfahren.

Stuttgart, den 23. Dez. 1903. (6)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1904 tritt unter vorstehender Bezeichnung ein neuer Tarif in Kraft, der Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover, Münster i/Westf. sowie der Farge-Vegesacker, Hoyaer und Kreis Oldenburger Eisenbahn einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M., Mainz sowie der Ilmebahn, der Cronberger Eisenbahn und der Kerkerbachbahn anderseits enthält.

Neben Frachtermäßigungen treten durch diesen Tarif einzelne Frachterhöhungen ein, über die das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung auf Anfordern Auskunft erteilt. Die Frachterhöhungen werden vom 16. Februar 1904 ab gültig.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:

1. der Gruppen-Wechseltarif IV/VI für den nordwestdeutsch - hessischen Güterverkehr vom 1. April 1897;
2. der Gruppen-Wechseltarif IV/VIII für den nordwestdeutsch - linksrheinischen Güterverkehr vom 1. August 1900;
3. der Gütertarif für den rheinisch-westfälisch - südwestdeutschen Verband, Abt. D, Hefte 4 und 5 vom 1. April 1899, sowie Seehafen - Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1901;
4. der Gütertarif für den norddeutsch-hessisch - südwestdeutschen Verband, Heft X 1 vom 1. Juni 1896;
5. der Gütertarif für den westdeutschen Privatbahnverkehr, Heft 1 vom 1. September 1899 und Heft 2 vom 1. März 1896;
6. der Gütertarif für den rheinisch-niederdeutschen Verband vom 1. April 1899;

7. der Gütertarif für den niederdeutschen Verband vom 1. November 1902,

sämtlich bezüglich derjenigen Stationsverbindungen, für die Bestimmungen und Frachtsätze in dem vorliegenden Tarife enthalten sind.

Der Tarif ist durch die beteiligten Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Cassel, den 28. Dezember 1903. (7)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den sächsischen Staatseisenbahnen.

Die im Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr in Abteilung II enthaltenen ermäßigten Frachtsätze für Ebersbach trans. und Warnsdorf trans. kommen auch im Jahre 1904 für Sendungen nach Stationen der böhmischen Nordbahn schon bei Aufgabe der Transporte zur Anwendung.

Breslau, den 29. Dezember 1903. (8)

Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Die im Jahre 1903 für den Elbumschlag in Dresden und Riesa gewährten Vergünstigungen bleiben im Jahre 1904 mit der Ausnahme in Kraft, daß für Roheisensendungen von Riesa-Elbkai nach Holoubkau, Miröschau, Pilsen, Pilsen-Skodawerke, Pilsenetz, Zbirow und Zbirow Haltestelle keine Frachtvergünstigung gewährt wird. Zu den Anlagen der Tarifbestimmungen werden Zusammenstellungen durch unsere Wirtschaftsverwaltung ausgegeben, welche die eingetretenen Änderungen und Ergänzungen enthalten.

Dresden, am 29. Dezember 1903. (9)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet usw. nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen.

Am 1. Januar 1904 erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 15. Oktober 1899 der Nachtrag XI, welcher u. a. neue Frachtsätze nach den Stationen Bork, Bruchhausen, Derne, Dortmund D. G. E., Drolshagen, Eichen, Eving, Hützemert, Lüdinghausen, Lünen, Preußen und Selm, ferner anderweite ermäßigte Frachtsätze von Stationen des Direktionsbezirks Cöln nach Attendorn Finnentrop, Gerlingen, Grevenbrück, Kraghammer, Lenhausen, Listernohl, Olpe und Rothemühle sowie anderweite, teils ermäßigte Frachtsätze von den Stationen Derne, Eving und Preußen enthält.

Mit Einführung dieses Nachtrags, von welchem Abdrücke bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben sind, treten die betreffenden Frachtsätze des Binnengütertarifs der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn vom 1. Juni 1899 und des Ausnahmetarifs 6 für den westdeutschen Privatbahn-Kohlenverkehr vom 1. Dezember 1899 außer Kraft.

Essen, den 22. Dezember 1903. (10)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr, Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. vom 1. April 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1904 ab wird die Station Voorthuizen der niederländischen Zentralbahn mit den um 1,10 ℳ für 10 t erhöhten Sätzen der Station Barneveld Dorf in den Ausnahmetarif A aufgenommen.

Essen, den 21. Dezember 1903. (11)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb treten mit Gültigkeit vom 1. Januar 1904 ab nachstehende Ausnahmesätze in Kraft:

von Sundwig nach Ruhrort Hafen .	0,24 ℳ	für 100 kg
von Sundwig nach Völklingen . . .	0,56 „	
von Schandelah nach Vienenburg	0,16 „	

Essen, den 23. Dezember 1903. (12)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher, Reichsbahn-Staatsbahn- und süddeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. Januar 1904 wird die Station Dankmarshausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 24. Dezember 1903. (13)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für die übrigen beteiligten Eisenbahnen.

„Deutsch-belgischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. August 1891.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. wird die Station Bruges der belgischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 26 für Verblendsteine einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 23. Dezember 1903. (14)

Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verbands-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1904 gelangt zum Tarifheft B 3 (Mainz-Baden) der Nachtrag IX zur Einführung.

Derselbe enthält neben bereits im Verfügungswege eingeführten Entfernungen und Frachtsätzen hauptsächlich Entfernungen für verschiedene neu einbezogene Stationen des Direktionsbezirks Mainz und der badischen Staatseisenbahnen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. Februar 1904 ab gültig.

Näheres bei den Güterabfertigungen.

Frankfurt a/M., den 24. Dez. 1903. (15)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Unter Aufhebung der in den Heften D 1 bis 4 des Gütertarifs vom 1. April 1895 nebst Nachträgen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Bottrop Nord, Kirchhellen und Osterfeld Nord sowie der bezüglichen Entfernungen und Frachtsätze des Gütertarifs vom 1. Juli 1896 nebst Nachträgen I bis III für den niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr treten am 1. Januar k. J. die Nachträge X zu den Heften B 1, B 3, B 4 und XI zum Heft B 2 des Gütertarifs vom 1. April 1895 in Kraft. Dieselben enthalten Frachtsätze für die Stationen Bork, Bottrop Nord, Derne, Dortmund D. G. E., Eving, Kirchhellen, Lüdinghausen, Lünen, Osterfeld Nord, Preußen und Selm des Direktionsbezirks Essen, anderweite teilweise ermäßigte Frachtsätze für die Station Enschede der niederländischen Staatsbahn, Frachtsätze für die Stationen Enschede Nord und Enschede Süd der Holländischen Eisenbahn, Einbeziehung der Station Eerde der Nordbrabant-deutschen Bahn, Frachtsätze für den Eil- und Stückgutverkehr der Station Essen Segeroth, eine Bestimmung über die Abfertigung der für die Station Maastricht (Wyk) der niederländischen Staatsbahn bestimmten Sendungen, neue Assimilationsverzeichnisse, Ergänzung der Ausnahmetarife 6 (Kaffee), 7 (Heringe), 10 (Blei), 11 (Eisen und Stahl) und 13 (Eisenerz), Frachtsätze für Stückgut im Verkehr mit den nur für den Wagenladungsverkehr eröffneten Stationen Derne und Preußen, Änderung von Stationsnamen, Bestimmungen über die Eröffnung der Station Segeroth für den Stückgutverkehr und Schließung der Station Essen Nord für den Freiladeverkehr, Änderung der Anmerkung wegen Berechnung der Eilgutfracht im Verkehr mit der Station Hoek van Holland transit, anderweite Festsetzung der Übergänge im Verkehr mit verschiedenen Stationen der niederländischen Staatsbahn und den Stationen Enschede H. B. und Oldenzaal H. B. der Holländischen Bahn sowie Berichtigungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Februar 1904 in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen des Direktionsbezirks Essen, durch deren Vermittlung auch Abdrücke der Nachträge X zum Heft B 1 zu 40 ₰, XI zum Heft B 2 zu 70 ₰, X zum Heft B 3 zu 50 ₰ und X zum Heft B 4 zu 20 ₰ das Stück zu beziehen sind.

Elberfeld, den 26. Dezbr. 1903. (16)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Eine anderweite Regelung des Verfahrens beim Umschlagen der Güter in Hamburg macht es notwendig, daß den auf Grund des Tarifes für obigen Verkehr abgefertigten Sendungen in Zukunft zwei Frachtbriefe beigegeben werden. Deshalb erhält die Tarifvorschrift im Artikel 7, Absatz (1) mit Gültigkeit vom 15. Februar k. J. ab folgende Fassung:

„Jede Sendung muß von zwei gleichlautenden Frachtbriefen nach dem in der Anlage C abgedruckten Muster begleitet sein, welches durch die Güterabfertigungsstellen zum Preise für deutsche Frachtbriefe zu beziehen ist."

Altona, den 24. Dezember 1903. (17)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.

Verlängerung der Gültigkeit der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr 5 A für Stamm- und Stangenholz.

Die Gültigkeit der im Elbeumschlagstarife für Westösterreich vom 1. April 1901 und in den hierzu gehörigen Nachträgen I—III im Ausnahmetarife Nr 5 A enthaltenen Frachtsätze für Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen) sowie Scheit-, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2,5 m lang, wird bis zum 29. Februar 1904 erstreckt.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr 5 C im Nachtrage IV zum vorbezeichneten Tarife finden sohin, insoweit Frachterhöhungen eintreten, erst ab 1. März 1904 Anwendung.

Ob, in welchem Umfange und für welche Dauer die ersterwähnten er-

mäßigten Frachtsätze noch über den 1. März 1904 Anwendung finden, bleibt besonderer Verlautbarung vorbehalten

Wien, am 23. Dezember 1903. (18)

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn, namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Kohle und Koks aus dem Kladnoer Reviere nach Jenbach.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904, werden für Kohle, mineralische, bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach	Frachtsätze in Hellern für 1000 kg
Strebichowitz-Winaritz	Jenbach	1532

Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Achenseebahn oder der Zillerthalbahn bestimmt und an eine Dienststelle dieser Verwaltungen adressiert sein.

Das Abladen der Sendungen obliegt der Südbahn.

Wien, am 22. Dezember 1903. (19)

Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Österreichischer Grenzverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1904 treten die nachstehenden Frachtsätze unter gleichzeitiger Aufhebung der für dieselben Stationsverbindungen und Ausnahmetarife gegenwärtig bestehenden Frachtsätze, enthalten im Tarif, Teil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im österreichischen Grenzverkehre, gültig vom 1. Januar 1902, in Kraft und zwar:

	Ausnahmetarife	
	26	27
	Pfennige pro 100 kg	
Mittelwalde-Bodenbach B. N. B.	77	67
Mittelwalde-Liebau	49	—
Mittelwalde-Reichenberg S. N. D. V. B.	66	58
Mittelwalde-Seidenberg	73	57
Mittelwalde-Tetschen Ö. N. W. B.	77	67
Wichstadtl-Lichtenau-Bodenbach B. N. B.	76	70
Wichstadtl-Lichtenau-Liebau	52	—
Wichstadtl-Lichtenau-Reichenberg	65	61
Wichstadtl-Lichtenau-Seidenberg	72	60
Wichstadtl-Lichtenau-Tetschen Ö. N. W. B.	76	70

Wien, am 26. Dezember 1903. (20)

Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in dem oben bezeichneten Tarife für unseren Bezirk vom 15. Juli 1900 die besonderen Bestimmungen zur Zus.-Best. II zu § 11 der E.-V.-O., betr. Zeitkarten für die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn dahin geändert, daß Ausgabe der Zeitkarten künftig ohne Hinterlegung einer Sicherheit stattfindet. Nähere Auskunft erteilen die Fahrkartenausgabestellen.

Die Änderungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Altona, den 29. Dezember 1903. (21)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verdingungen.

K. württemb. Staatseisenbahnen.

Lieferung von Kleineisenzeug.

Die Lieferung der nachstehend verzeichneten Materialien ist mit Lieferungstermin bis 31. März 1905 zu vergeben, und zwar:

Laschenbolzen, Schienennägel, Krampen, Unterlagsplatten, Laschen, Federringe, Schwellenschrauben, Klemmplatten, Spurplatten und Hakenschrauben.

Zeichnungen, Bedingungen und Sortenverzeichnis liegen bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht auf und werden auf Verlangen an lieferungslustige Werke abgegeben; in etwaigen hierauf bezüglichen Gesuchen sind die Materialien, welche geliefert werden wollen, anzugeben. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Kleineisenzeug" versehen, spätestens bis

9. Januar 1904, vormittags 11 Uhr,

bei der unterzeichneten Stelle einzureichen; anschließend hieran findet die Öffnung der Angebote statt. Die Bieter bleiben bis zum 6. Februar 1904 an ihre Angebote gebunden.

Heilbronn, den 19. Dez. 1903. (22RM)

K. Oberbaumaterialverwaltung.

Die Anfertigung und Lieferung verschiedener Betriebsinventarien soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen werden von unserem Zentralbureau, Claaßenstraße Nr 12 hierselbst, gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in bar für jede Gruppe, und zwar:

Gruppe I: Werkzeuge und Eisenwaren,
„ II: Laternen, Kannen und Büchsen,
„ III: Signalgeräte, Ledertaschen etc.

an die Bewerber portopflichtig abgegeben.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Betriebsinventarien, Gruppe I (bezw. II oder III)" versehen bis zum 16. Januar 1904, vorm. 11 Uhr, an das genannte Bureau portofrei einzureichen.

Breslau, den 18. Dezember 1903. (23)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 46 210 m Segeltuch, 9 75 m Feder- und Polsterleinwand, 5870 m Gazeleinwand, 1265 m Drillichleinwand, 8070 m Wachstuch, 1760 m Ledertuch, 3190 qm Linoleum, 480 qm Lincrusta und 10 360 m Hanfschläuche für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Segeltuch usw." versehen bis zum 22. Januar 1904, vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist 22. Februar 1904, nachmittags 6 Uhr. Die vorgeschriebenen Proben sind bis zum 22. Januar 1904, vorm. 10½ Uhr, porto- und bestellgeldfrei an die Werkstätteninspektion C.-Nippes zu senden.

Cöln, den 23. Dezember 1903. (24)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Unsere gegenwärtigen Vorräte an Altmaterialien, als

Gußeisen, Schmelzeisen, eis. und stähl. Drehspäne, Radreifen, Satzachsen, Rotguß-, Kupfer- und Weißmetall-Drehspäne, Eisenblech, Stahlgußbremsklötze, Eisen- und Stahlschienen, eis. und stähl. Flachlaschen, eiserne Unterlagsplatten, Schienenstühle, Zwangschienen, Herzstücke, Schrott, Kupfer- und Messingabfälle, Zinkblech, Zinkschlamm usw., insgesamt etwa 67 Wagenladungen,

werden hiermit zum Verkauf gestellt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichnissen der Mengen und Lagerorte der Materialien können gegen Einsendung von 50 ₰ Schreibgebühren vom Hauptbureau der Großherzoglichen General-Eisenbahndirektion bezogen werden.

Angebote, verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Altmaterial" versehen, sind unter Wiederanschluß der unterschriftlich anzuerkennenden Bedingungen bis zum

18. Januar 1904 mittags

an die Großherzogliche General-Eisenbahndirektion zu Schwerin i. M. einzureichen.

Schwerin, den 23. Dezember 1903. (25)

Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Die in den Hauptwerkstätten Harburg, Neumünster und Wittenberge befindlichen ausgemusterten 9 Lokomotiven mit Tender sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden. Die Verdingungsunterlagen können gegen kostenfreie Einsendung von 50 ₰ in bar von unserem Zentralbureau bezogen werden. Angebote sind bis zum 15. Januar 1904, vormittags 11 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf ausgemusterter Lokomotiven" versehen an uns (Zimmer 118) einzusenden.

Altona, den 27. Dezember 1903. (26)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 2. 6. Januar 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Der elektrische Betrieb auf den italienischen Eisenbahnen, insbesondere auf der Veltlin-Eisenbahn.

Das Budget der schweizerischen Bundesbahnen und schweizerische Eisenbahnfragen.

Eröffnung des bayerischen Verkehrsministeriums.

Nachrichten:

Deutschland: Fracht für Futter- und Streumittel. — Einspruch der Straßenbahn gegen Hoch- und Untergrundbahnen über und unter städtischen Straßen. — Umgangnahme von der regelmäßigen Nachwiegung aufgelieferter Stückgüter. — Murnau-Oberammergau und Aibling-Feilenbach. — Pfälzische Bahnen und preußische Staatsbahnen. — Preisaufgabe zum Schinkelfest 1905 auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues. — Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg. — Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrat Oskar Gerlach. — Personalnachrichten.

Österreich: Die Frage des verstärkten Schienenprofils. — Elbeverkehr der Aussig-Teplitzer Bahn in 1903. — Die Ergebnisse der Betriebskrankenkassen der österr. Privatbahnen in 1902. — Schleppbahn Nürschan-Hermannshütte. — Motorwagen im Eisenbahnbetriebe.

Ungarn: Gehaltsregelung bei den Staatsbahnen. — Die Revision des Eisenbahn-Betriebsreglements. — Ausbau der Kleinbahnen.

Übrige europäische Länder: Belgische Vizinalbahngesellschaft. — Einnahmen der französ. Eisenbahnen in 1903. — Das Gesetz betr. die großen französ. Wasserbauten. — Pariser Stadtbahn. — Eisenbahnbau Chamounix-Martigny. — Einnahmen der russ. Privatbahnen. — Ausbau des russ. Eisenbahnnetzes. — Der zweite Kongreß in Angelegenheiten des russ.-chinesischen Verkehrs.

Fremde Weltteile: Chinesische Bahnen. — Kongobahn. — Ein Bahnbau im Britisch-Zentralafrika. — Wasserstandsgläser. — Privatwagen auf Eisenbahnen. — Die Herstellung von Lokomotiven in Neu-Südwales.

Amtliche Bekanntmachungen.

Der elektrische Betrieb auf den italienischen Eisenbahnen, insbesondere auf der Veltlin-Eisenbahn.

Auf italienischem Boden sind bisher, wenigstens wenn wir uns auf Europa beschränken wollen, die größten Fortschritte im Betriebe elektrischer Vollbahnen zu verzeichnen. Über den ersten großen Versuch dieser Art, den die Mittelmeergesellschaft zwischen Mailand und den oberitalienischen Seen unternommen und erfolgreich durchgeführt hat, ist in dieser Zeitung früher ausführlich berichtet. Hier soll von diesem Netz, das 130 km Ausdehnung besitzt und nach dem amerikanischen Thomson-Houston-System durch eine Verbindung von Dreh- und Gleichstrom betrieben wird, nur noch vergleichsweise die Rede sein. Unter völlig anderen Betriebsverhältnissen stehen die beiden elektrischen Bahnen, von denen hier eingehender berichtet werden soll, die sogen. Veltlinbahn der Adriatischen Eisenbahngesellschaft und die Linie Bologna-S. Felice. Da auch von diesen beiden Bahnen jede nach einem besonderen System betrieben wird und alle drei genannten Linien, als Ausführungen der jüngsten Zeit, den heutigen Stand der Technik verbildlichen, so haben sie nicht nur für Italien, sondern für den gegenwärtigen Stand der Eisenbahntechnik überhaupt eine Bedeutung als Probe, was der elektrische Betrieb im ganzen und was dieses oder jenes System im besonderen zu leisten vermag.

In Italien liegen bekanntlich die Verhältnisse für die Benutzung der Elektrizität zum Antrieb von Eisenbahnen ähnlich wie in Schweden oder in der Schweiz, d. h. wesentlich günstiger als in kohlenreichen Ländern. Dem italienischen Parlament hat ja neuerdings sogar ein Gesetz vorgelegen, wonach die noch nicht verkauften oder verpachteten Wasserkräfte stets zuerst den Eisenbahngesellschaften angeboten werden müssen und erst, wenn diese darauf verzichten, an Dritte vergeben werden dürfen. Diese Rücksicht legte natürlich anderseits den Eisenbahngesellschaften die Verpflichtung auf, auch ihrerseits mit der Einführung des elektrischen Betriebes Ernst zu machen. Die Mittelmeerbahn hat als ersten Versuch im Großen die vorerwähnten Linien im Mailänder Bezirk ausgewählt, die Adriatica bestimmte aus mehreren Gründen ihre am tiefsten in die Alpentäler eindringenden Linien, Colico-Sondrio und Colico-Chiavenna, nebst der Anschlußbahn von Lecco nach Colico, für den elektrischen Betrieb.*)

Gerade diese Linien erschienen für einen Versuch im großen Maßstabe recht geeignet. Ihr Verkehr ist stark aber wechselnd, teils Güter-, teils Lokalverkehr der Ortschaften im Veltlin und am Comersee, teils Touristenverkehr, der in den Sommermonaten stark anschwillt. Die Stilfser-Jochstraße und der Berninapaß von und nach Osten, Splügen und Maloja von Norden münden in die beiden Arme der Veltlinbahn ein und bilden ihre Zubringer. Die oft hervorgehobene Anpassungsfähigkeit des elektrischen Betriebes an die Verkehrsstärke hatte also hier Gelegenheit, sich zu bewähren, und hat auch, wie gleich vorausgeschickt werden mag, alle Erwartungen gerechtfertigt. Auch in technischer Hinsicht bietet die Veltlinbahn vielerlei Schwierigkeiten. Steigungen und Gefälle, Tunnel mit engem Durchgangsprofil, Krümmungen von kleinem Radius sind auf allen drei Armen des Netzes in großer Zahl vorhanden. Besonders zeichnet sich aber in dieser Hinsicht die Linie von Lecco nach Colico aus. An dem steilen Ostufer des Comersees entlang geführt, hat sie fortwährend vorspringende Berge zu umgehen oder zu unterfahren, und entsprechend der mäßigen Geschwindigkeit der bisherigen Dampfzüge auf diesen übrigens nur eingleisigen Strecken sind die Kurven durchweg von ziemlicher Schärfe. Zwischen Lecco und Colico liegen beinahe 20 km, d. i. die Hälfte der ganzen Entfernung, in Krümmungen, ungefähr 13 km in zahlreichen Tunneln; die Steigungen sind ebenfalls stark und anhaltend. Rampen von 10 ‰ Steigung kommen in bedeutender

*) Vergl. Cserháti und v. Kandó: „Elektrische Vollbahnen mit hochgespanntem Drehstrom". Berlin. Julius Springer, 1903. Preis 6 ℳ.

Länge vor, die stärkste Steigung beträgt 20 ‰ oder 1:50. Eben diese erschwerenden Umstände machen die elektrische Ausstattung der Linie als Versuch um so wertvoller. Allerdings sind große Geschwindigkeiten ausgeschlossen, sowohl der Steigungen als der zahlreichen Kurven wegen; immerhin konnte nach dem Umbau für den Betrieb der Personen- und Schnellzüge (bezw. Lokal- und durchgehenden Züge) eine Grundgeschwindigkeit von 60 km festgesetzt werden, die infolge der kurzen Anfahrwege der elektrischen Wagen auch bei geringen Stationsabständen erreicht werden kann. Vorbedingung war bei der Vergebung der Ausführung, daß nicht nur der Personen-, sondern der gesamte Verkehr auf elektrischem Wege unter Ausschluß der Dampfkraft bewältigt werde, und daß die ausführende Gesellschaft bis zum Nachweis des völligen Gelingens der Versuche die ganze Anlage auf eigene Gefahr herstelle.

Die Firma Ganz & Cie in Budapest, mit welcher die Adriatica behufs Ausführung der elektrischen Einrichtungen in Verbindung trat, ging die erstere Verpflichtung ein, da sie durch Versuchsanlagen und ausgeführte elektrische Bahnen Erfahrungen genug gesammelt hatte, um sich für einen ungestörten Betrieb auf elektrischer Grundlage verbürgen zu können. Dagegen mußte sie die zweite Bedingung ablehnen, und es wurde durch das Zusammentreten italienischer und deutscher Bankhäuser eine besondere Baugesellschaft begründet, die den Bau des elektrischen Kraftwerkes im Veltlin und die elektrische Ausrüstung der Strecke auf ihre Rechnung übernahm, um das vollendete Werk nach dem Erweis der Betriebsfähigkeit an die Adriatische Eisenbahngesellschaft gegen Erstattung der eigenen Kosten abzutreten. Selbst in dem ganz unwahrscheinlichen Falle des Mißlingens würde diese Gesellschaft in der elektrischen Zentrale, deren Leistung weit über die Bedürfnisse der Veltlinbahnen hinausgeht, ein wertvolles Objekt in Händen behalten haben.

Nachdem dergestalt die Schwierigkeiten der Begründung überwunden waren, konnte im Jahre 1900 mit den Arbeiten begonnen werden, deren Fertigstellung im August 1902 erfolgte. Seitdem sind die Züge der Veltlinbahn über ein Jahr elektrisch betrieben worden, und in dieser Zeit hat sich keine Schwierigkeit und keine nennenswerte Betriebsstörung geltend gemacht, die gegen die weitere Ausdehnung des elektrischen Betriebes spräche. Die Firma Ganz & Cie schlug als vorteilhafteste Betriebsart die direkte Verwendung von Drehstrom vor, der mit hoher Spannung erzeugt und einer Reihe von Unterstationen zugeführt werden, dort auf niedrige Spannung umgeformt und in die Arbeitsleitung übermittelt werden sollte. Obwohl von den bestehenden elektrischen Bahnen abweichend, fand dieser Vorschlag Zustimmung und ist darauf als erster erfolgreicher Versuch auf neuer Grundlage ausgeführt worden. Bevor wir zu einer Vergleichung zwischen dieser und den älteren italienischen Bahnen mit elektrischer Triebkraft schreiten, seien einige Einzelheiten der Veltlinbahn mitgeteilt.

Das Kraftwerk, unter die bedeutendsten des Alpengebietes zählend, ist bei Morbegno erbaut und nutzt ein 30 m hohes Gefäll der Adda durch einen Seitenkanal aus. Da die ganze Gefällstrecke, im Flußbett gemessen, nur 5 km mißt, so geht schon daraus hervor, daß der Fluß hier noch völlig die Eigenart des Gebirgswassers hat, dessen bedeutende Druckkraft und Schotte führung besondere Schutzmaßregeln für das Wehr und den Kanal nötig machten. An der Entnahmestelle bei der Brücke von Desco teilt sich die Adda in zwei Arme, von denen der eine ganz abgedämmt und trocken gelegt ist. Der andere wurde dagegen dem Mittel- und Hochwasser ganz freigegeben und erhielt nur ein so niedriges Stauwehr, daß bei kleinem Wasserstand eine Absperrung stattfindet. Durch zwei große Bogenöffnungen tritt das Wasser in den Zuführungskanal, und zwar sofort in die erste 770 m lange Tunnelstrecke, an welche sich, getrennt durch kurze offene Rinnen, 14 andere kürzere Tunnel anschließen. Der Querschnitt des Kanals, der in den gemauerten Strecken glatte Zementauskleidung besitzt, beträgt überall reichlich 10 qm, was einer Wasserführung von 25 cbm in der Sekunde oder einer Energie von 7500 PS entspricht. Im letzten Tunnel verbreitert sich der überall 4 m breite Kanal auf 7 m und gleichzeitig verdoppelt sich auch die Tiefe, so daß das Wasser unter Absatz der letzten etwaigen Schlammführung zum Stehen kommt und ohne Strudel in die beiden gewaltigen Druckrohre von 2,5 m Durchmesser stürzt, die zum Turbinenhause hinabführen. Jedes Rohr teilt sich unten in zwei Ausläufe, so daß vier Turbinen angeschlossen werden können. Drei davon mit je 2000 PS Höchstleistung sind vorläufig aufgestellt, werden aber vom Bahnbetrieb bei weitem nicht beansprucht. Jede Turbine sitzt mit der zugehörigen Dynamomaschine auf derselben Welle, die Zahl der Umdrehungen beträgt 150 in der Minute, die bei normaler Belastung auf die Dynamoachse übertragene Kraft rund 1500 PS, die Spannung des erzeugten Dreiphasenstroms 20 000 Volt. Für den Fall des Stillstandes der ganzen Zentrale ist vor dem letzten kurzen Tunnel, der als Wasserkammer dient, ein glatter, schräg in den Unterwasserlauf führender Freilauf angeordnet, der nach dem Aufziehen der Schützen die ganze Wasserführung aufnehmen kann.

Der hochgespannte Strom wird von dem Kraftwerk durch je drei blanke Weichkupferdrähte von 7 bis 8 mm Stärke in den Richtungen der drei Flügel der Veltlinbahn fortgeleitet, also nach Sondrio, Chiavenna und Lecco. Die Urleitung erreicht indessen keinen dieser drei Endpunkte, sondern nur je die letzte, davor liegende Umformerstation. Letztere sind in Abständen von rund 10 km angeordnet und bilden die Knotenpunkte für die Verteilung des Stromes auf die Fahrdrähte. Diese hängen neben, also nicht, wie bei der Zossener Versuchsstrecke, über einander, zwischen rohen Pfosten aus Lärchenholz, die nur innerhalb der Stationen durch eiserne Säulen ersetzt sind. Die Hochspannungsdrähte dagegen sind über einander, mit 60 cm Abstand, an einer der Säulenreihen mittels sehr guter Isolatoren geführt. Nur wo die Eisenbahn einen Tunnel durchfährt, trennt sich die Hochspannungsleitung von den Fahrdrähten und wird über den Berg an besonderen hohen Pfosten bis zum jenseitigen Tunnelportal geführt.

Die Hochspannungsdrähte haben Abzweigungen zu allen Umformern, die in kleinen Häusern, getrennt von den Schalt- und Sicherungsapparaten, in wohlverschlossenen Kammern stehen. Der Strom tritt aus den Umformern als Dreiphasenstrom von 3000 Volt Spannung in die Fahr- oder Arbeitsleitungen, von denen zwei in 6 m Höhe über den Schienen ausgespannt sind. Als dritte Leitung dienen die durch Kupferleitungen untereinander verbundenen Schienen selbst. Die Fahrleitung besteht aus 8 mm starkem hartgezogenen Kupferdraht, von welchem der Strom nicht durch Schleifbügel, sondern durch Rollen, die auf Kugeln laufen, abgenommen wird; die Rollen sind indessen so lang, daß sie auch bei beträchtlichen Verschiebungen den Draht nicht verlieren können. Die Fahrdrähte vor und hinter den Stationen können durch einen besonderen Stationsausschalter jederzeit stromlos gemacht werden, ohne daß damit der Strom in den übrigen Teilen der Fahrleitung unterbrochen wird. Diese Ausschalter sind mit den Ein- und Ausfahrtsignalen zwangläufig verbunden, so daß die Stationsstrecke nur bei geöffneten Signalen Strom erhalten kann. Dadurch werden Züge, die ein Haltsignal überfahren, von selbst stromlos und kommen bald zum Stehen oder so weit zur Verlangsamung, daß der Führer aufmerksam werden muß.

Der 3000 voltige Arbeitsstrom wird in die Motoren mit seiner vollen Spannung eingeführt, tritt jedoch nur in den feststehenden Teil des Motors ein, während der kreisende Anker nur die induzierte Spannung von 300 Volt führt. Da die Drehstrommotoren nur bei einer bestimmten Umdrehungszahl ökonomisch arbeiten, wird die erforderliche Veränderlichkeit der Umdrehungsziffer durch das Zusammenwirken von je zwei Motoren an jedem Drehgestell bewirkt, die beim Anfahren in der sogen. Kaskadenschaltung hintereinander arbeiten, wobei die Umdrehungszahl nur die Hälfte der regelmäßigen beträgt.

Über die weiteren Einzelheiten der elektrischen Einrichtung können wir uns hier nicht verbreiten, indessen werden einige

Mitteilungen über die Fahrzeuge willkommen sein. Sowohl die Personen- als die Güterzüge werden aus einem elektrischen Fahrzeug und einer Anzahl von Anhängewagen zusammengestellt, und zwar dienen zum Antrieb der Güterzüge eigentliche elektrische Lokomotiven, zur Beförderung der Personen- und Eilzüge starke und geräumige Motorwagen der bekannten, auch auf einigen anderen Bahnen gebräuchlichen Art. Jeder von diesen Wagen enthält vorn und hinten einen Führerraum, außerdem einen Gepäck- und einen kleinen Apparateraum. Das Innere ist bei 5 Wagen luxuriös nach Art der modernen Salonwagen ausgestattet; diese Fahrzeuge sollen den Schnellzügen, die übrigen, einfacher ausgestatteten den Personenzügen zum Antrieb dienen. Die Zugkraft ist, entsprechend der Anordnung von vier Motoren an jedem Wagen, bei 53 t Wagengewicht, sehr bedeutend; es können Züge von 5 bis 7 leichten zweiachsigen Personenwagen mit 65 km Geschwindigkeit selbst auf Steigungen bis 10 ‰ gefahren werden. Die Güterzuglokomotiven wiegen nur 46 t und sind für eine Normalgeschwindigkeit von 30 km gebaut, die auch in den meisten Steigungen beibehalten werden kann. Jede der vier Achsen ist mit einem Hochspannungsmotor von 150 PS versehen; der Führerstand und Apparateraum befinden sich hier in der Mitte, während die Enden der Lokomotive keilartig abgeflacht sind, wie dies auch bei den Maschinen der großen deutschen Elektrizitätsgesellschaften mehrfach geschehen ist. Die Güterzuglokomotiven können Züge von 450 t über Steigungen bis 10 ‰ ungeteilt, wenn auch mit verlangsamter Fahrt, befördern. Es sind indessen bereits für den Personen- und Güterverkehr stärkere Lokomotiven in Aussicht genommen, die Eil- und Lokalzüge von 250 t mit 60 bis 70 km, Güterzüge von 400 t mit 30 bis 35 km über 10 ‰ Steigung bewegen können. Zu erwähnen wäre noch, daß jeder Motorwagen oder jede Lokomotive einen kleinen Umformer trägt, der einen Teil des 3000 voltigen Betriebsstroms auf 100 Volt umwandelt. Dieser niedriggespannte Strom dient zur Beleuchtung und Heizung sowie zum Antrieb der Motoren für die Luftpressung der Westinghouse-Bremsen und für die Ventilatoren.

Als Vorzüge des hier gewählten direkten Drehstrombetriebs gegenüber dem Drehstrom-Gleichstrombetrieb der italienischen Mittelmeergesellschaft*) werden folgende angeführt. Die Fahrleitung kann weit dünner und wohlfeiler ausgeführt werden, da die Drehstrommotoren eine höhere Spannung vertragen. Bei den Versuchen der Berliner Studiengesellschaft sind ja sogar versuchsweise 8000 bis 10 000 Volt Spannung direkt in die Motoren eingeführt, so daß von der Umformung des Kraftstroms ganz abgesehen werden konnte. Aber auch wenn Streckenumformer, wie bei der Veltlinbahn, benutzt werden, ist es doch viel einfacher, billiger und kraftsparend, durch ruhende Umformer Drehstrom von hoher in solchen von niedriger Spannung zu verwandeln, als durch sich drehende Umformer Drehstrom in Gleichstrom zu verwandeln. Da die Stromstöße oder wechselnden Beanspruchungen, welche der Betrieb mit sich bringt, von den ruhenden Umformern weit besser ausgehalten werden, können diese sich dem mittleren Kraftverbrauch mehr nähern, als bei Gleichstromantrieb. Endlich aber ist das frühere Vorurteil gegen die Drehstrommotoren, was ja auch durch die Berliner Versuche wieder bestätigt wurde, nicht mehr aufrecht zu erhalten. Ihr Wirkungsgrad ist ein mindestens ebenso günstiger, nach Professor W. Kübler sogar besserer als derjenige der Gleichstrommotoren. Auch bieten sie eher die Möglichkeit, bei der Talfahrt und beim Auslauf der Züge Energie zurückzugewinnen.

Während nun die Mailand-Gallarate-Eisenbahn und die Veltlinbahn Gelegenheit bieten, das Thomson-Houston-System (Erzeugung von hochgespanntem Drehstrom und Umformung in niedrigvoltigen Gleichstrom) und das System Ganz & Cie (Umformung des hochvoltigen in niedrigvoltigen Drehstrom) zu vergleichen, kommen für den Fernbahnbetrieb noch einige andere Systeme ebenfalls in Frage. Die schweizerische Bahn Burgdorf-Thun ist im Betrieb der Veltlinbahn ähnlich, doch wird der 16 000 voltige Urstrom hier bis auf 900 Volt in der Arbeitsleitung herabgesetzt, was sehr starke Fahrdrähte und eine ziemlich dichte Anordnung der Umformerstationen (mit 3 km Abstand) bedingte. Die Versuche der Berliner Studiengesellschaft haben zwei Wege gezeigt, mit hochgespanntem Drehstrom und dünnen Leitungen, aber ganz ohne Umformstationen zu arbeiten. Die beiden ersten Schnellwagen waren mit Umformern auf der Maschine versehen, die neue Hochspannungslokomotive der Siemens & Halske-A.-G. dagegen verarbeitete den Hochspannungsstrom direkt so, wie er von der Leitung kam. Dies wird wohl der einfachste und billigste Weg sein, elektrische Eisenbahnen in Zukunft zu betreiben, vorausgesetzt, daß der Hochspannungsmotor sich bis 10 000 Volt oder noch darüber hinaus dauernd bewährt. Da der Bau gerade dieser Motoren ohne Zweifel noch sehr entwicklungsfähig ist, kann man das wohl annehmen, und da die frühere Besorgnis vor der Anwendung hoher Spannungen im öffentlichen Verkehr erst jetzt allmählich zu schwinden anfängt, so käme ja ein solcher Fortschritt auch noch völlig zur rechten Zeit.

Da übrigens die Verhältnisse, unter denen elektrische Bahnen betrieben werden, so mannigfaltig sind, wie die Verkehrsbedingungen und örtlichen Voraussetzungen überhaupt, so ist es sehr erfreulich, daß ein Versuch mit dem Sammlerbetrieb in größerer Ausdehnung — ebenfalls in Italien — es möglich macht, auch die Vorzüge dieses Systems für weitere Entfernungen näher zu prüfen. Es handelt sich dabei um die Linie Bologna-San Felice, die im Zentralblatt der Bauverwaltung (17. Mai 1902) nach italienischen Quellen in ihrer Ausführung und Bedeutung gewürdigt wurde. Die genannte Linie ist 42,5 km lang und verbindet zahlreiche kleine Ortschaften ländlichen Charakters mit der Bezirkshauptstadt Bologna. Der Verkehr ist im ganzen nur gering, ungefähr 180 Reisende und 40 Stückgutsendungen bilden oder bildeten wenigstens beim Beginn des Betriebes den täglichen Durchschnitt, der vielleicht steigerungsfähig ist, aber wenigstens vorläufig eine größere Bahnanlage nicht rechtfertigte. Hier schien eine Gelegenheit, den Betrieb mit Sammlerwagen zu erproben, gegeben zu sein, ein System, das sowohl dem Dampfbetrieb, als den übrigen Arten der elektrischen Beförderung durch seine geringen Anlagekosten überlegen ist.

Die Sammlerwagen sollen sowohl Personen und Gepäck, als Frachtsendungen kleineren Umfangs befördern; die Antriebskraft braucht, da nur mäßige Steigungen und wenig Kurven vorkommen, keine bedeutende zu sein. Die Wagen, deren zunächst vier gebaut wurden, sind 17,5 m lang und sehr geräumig. Sie haben in der Mitte einen Packraum, davor eine Abteilung mit 20 Plätzen I., dahinter eine solche mit 32 Plätzen III. Klasse, zwei Führerstände und zwei Vorplätze mit je 8 Stehplätzen. Die Fahrzeuge sind natürlich ziemlich schwer, das Betriebsgewicht beträgt einschließlich der Batterie von 288 Zellen rund 50 t und ruht auf zwei zweiachsigen Drehgestellen. Jedes Drehgestell ist mit einem kräftigen Motor versehen, und beide Motoren hintereinander geschaltet, erteilen dem Wagen in einer Minute die normale Geschwindigkeit von 45 km/Std. Die Stromstärke, die beim Anfahren 300 Amp. beträgt, sinkt dann bei der Fahrt auf 60—80 Amp.; um die Fahrgeschwindigkeit auf 70 km/Std. zu steigern und zu erhalten, war jedoch ein dauernder Stromverbrauch von 200 Amp. nötig.

Auffällig und unbedingt als ein wesentlicher Fortschritt zu bezeichnen ist die lange Fahrtdauer, die mit einer Ladung erreicht wird. Der Wagen vermag trotz oftmaligen Anhaltens 100 km mit einmaliger Ladung zurückzulegen; da ein Hin- und Rückweg über die ganze Linie nur 83 km beträgt, werden demnach die Zellen nicht völlig erschöpft. Die Beleuchtung wird hier, wie auch bei der elektrischen Bahn Mailand-Monza, aus einer besonderen Sammlerbatterie gespeist. Es befindet sich stets nur

*) Vergl. Th. Köhn: „Der elektrische Betrieb mittels Dreiphasen-Drehstrom auf den italienischen Vollbahnlinien im Valtellina“ 1903.

ein Wagen unterwegs, während der zweite geladen wird, was 2 Stunden 40 Minuten dauert. Ein dritter Wagen steht in geladenem Zustand bereit, um bei Betriebsstörungen einzuspringen, und der vierte wird nachgesehen oder ausgebessert, wenn es nötig ist.

Viel Kraft wird naturgemäß durch das oftmalige Anhalten und Anfahren verbraucht. An der Strecke liegen drei Stationen und 10 Haltepunkte, die nach Bedarf berücksichtigt werden. Beim Anhalten auf allen 13 Haltestellen dauert die Fahrt 1 Stunde 20 Minuten, worauf der Wagen nach 10 Minuten Pause zurückkehrt. Die Züge bestehen nur aus dem Motorwagen und fahren in dreistündiger Folge.

Der Ladestrom wird in einer kleinen an der Abfahrtstelle gelegenen Unterstation durch eine Gleichstrom-Dynamomaschine von niedriger Spannung geliefert. Zum Antrieb der Dynamomaschine dient ein Drehstrommotor, der die 3000 voltige Leitung des Elektrizitätswerkes in Bologna speist. Bei größerer Ausdehnung des Eisenbahnbetriebes würde wohl auch hier Wasserkraft zur Erzeugung der Elektrizität verfügbar sein.

W. Berdrow.

Das Budget der schweizerischen Bundesbahnen und schweizerische Eisenbahnfragen.

Die Beratung des Budgets der schweizerischen Bundesbahnen ist im verflossenen Jahre wieder eine recht ausgedehnte gewesen und hat sich neben den ganz oder vorwiegend finanziellen auch auf eine Reihe von grundsätzlichen Fragen erstreckt. Es ist das bei einer Neueinrichtung, wie sie eben erst in den letzten Jahren die Schweiz mit ihrer Eisenbahnverstaatlichung geschaffen, die also noch in der ersten Entwicklung ist, natürlich. Aus den Erörterungen verdient zunächst etwas hervorgehoben zu werden, was man nicht oder nur in verschwindendem Maße darin findet, nämlich keine Anfechtung der Verstaatlichung, des Staatsbahnsystems überhaupt, wie sie heutzutage z. B. im preußischen Landtage noch vorkommt, obwohl die preußischen Staatsbahnen durch ein Vierteljahrhundert sich finanziell und verkehrspolitisch doch wahrlich bewährt haben. Es scheint also der Verstaatlichungsgedanke in der Schweiz, nachdem die Durchführung des Rückkaufs allerdings lange Zeit schweren Hindernissen begegnete, nun doch schnell allgemein sich eingebürgert zu haben. Das benimmt nicht, daß föderalistische Bestrebungen immer noch mit den zentralistischen wetteifern und auch in Zukunft das tun werden. Interessant ist ferner allgemein, wie das parlamentarische System sich mit dem Staatsbahnsystem abfindet. Im Jahre 1902 fiel es auf, daß die Kommission des Ständerats in ihrer Mehrheit ganz auf das parlamentarische Recht gegenüber der Bundesbahnverwaltung verzichten wollte. Von diesem Standpunkt wurde angeführt, daß das Parlament doch nicht genügend Einblick und Urteil in diesen Eisenbahnsachen gewinnen könne, also über Dinge beschließe und für sie Verantwortung übernehme, von denen man nicht genug verstehe; anderseits habe das Budget der Bundesbahnen schon durch so viele Instanzen zu gehen, daß eine weitere kaum nötig sei. Diese Anschauung drang aber nicht durch. Im Dezember 1902 verwarf der Ständerat mit starker Mehrheit den Vorschlag seiner Kommission. Jetzt macht sich im Ständerat sogar ein Bestreben nach weiterer Ausdehnung des parlamentarischen Budgetrechts betreffs der Bundesbahnen geltend. So wurde eine Einflußnahme auch auf die Verwendung der bewilligten Baukredite angeregt, in dem den eidgenössischen Räten auch die Genehmigung von Bauverträgen zustehen sollte. Den Anlaß gab der Umstand, daß der Bau des Rickentunnels an eine französische Firma vergeben ist, was in schweizerischen Kreisen Mißfallen erregte. Ein Redner aus dem Hause entgegnete, die Vergebung von Arbeiten sei in die Zuständigkeit des Verwaltungsrats gelegt. Der Präsident des Verwaltungsrats v. Arx äußerte sich entgegenkommender; es sei nicht richtig, daß den Räten nicht grundsätzlich Gelegenheit gegeben worden sei, sich über die Bauten der Rickenbahn auszusprechen. Das hätten sie bei der Behandlung des Budgets für 1903 tun können. Übrigens habe der Verwaltungsrat der Bundesbahnen den Bundesrat befragt und dieser in seiner Antwort es als selbstverständlich erklärt, daß der Verwaltungsrat die ganze Arbeit des Rickentunnels auf einmal vergeben könne.

Wir fügen ein, daß auch die Frage der rechtlichen Natur der Bundesbahnen nicht genau feststehend erscheint. In einem Urteil vom 3. Juni 1903 hat das Bundesgericht allerdings ausgesprochen, daß die Bundesbahnen nicht eine mit eigener juristischer Persönlichkeit ausgestattete öffentliche Anstalt, sondern nur ein Zweig der Bundesverwaltung seien. Zur Begründung verwies das Bundesgericht auf das Rückkaufsgesetz vom 15. Oktober 1897, wonach der Bund die Eisenbahnen für sich erwirbt und betreibt, die Verwaltung der Bundesbahnen eine besondere Abteilung der Bundesverwaltung bildet, der Bund auch für alle Verbindlichkeiten der Bundesbahnen haftet usw. Daraus gehe deutlich hervor, daß die Gesetzgebung die Voraussetzungen, welche die eigene juristische Persönlichkeit ausmachen, bei den Bundesbahnen nicht habe schaffen wollen. Dem wird z. B. entgegengehalten, daß auf die Beschwerde der Bundesbahnen in Sachen der Bahnhofswirtschaft in Bern der Bundesrat entschieden habe. Hätten die Bundesbahnen nicht die Eigenschaft einer juristischen Person bezw. „Korporation“ gemäß Artikel 178 des Organisationsgesetzes, sondern wären sie nur ein „Zweig der Bundesverwaltung“, so hätte nicht der Bundesrat, sondern das Bundesgericht den betreffenden Streit zu schlichten gehabt. In dieser Beziehung wird also wohl noch einmal ganz klare Bahn geschaffen werden müssen. In der Sitzung des Nationalrats vom 21. Dezember 1903 hob jetzt der Berichterstatter hervor: Nach dem Rückkaufsgesetz ruhe die Verantwortung für die Bundesbahnen nicht beim Eisenbahndepartement bezw. Bundesrat, sondern bei der Bundesbahnverwaltung, die bewußt ihre selbständige Stellung erhalten habe. Nun seien aber Schwierigkeiten infolge der bestehenden Organisation nicht ausgeblieben. Der Bundesrat sei betreffs der Bundesbahnen nur Kontrollinstanz und doch bringe er ihr Budget ein und vertrete es vor dem Parlament.

Überhaupt sind die Fragen der Organisation und Zuständigkeit noch nicht als abgeschlossen zu betrachten. So hat jetzt das eidgenössische Parlament mit Zustimmung des Bundesrats, also der Regierungs-Zentralstelle, ein „Postulat“ angenommen, wonach der Bundesrat prüfen soll, ob nicht mit Rücksicht auf die durchgeführte Verstaatlichung der Hauptbahnen eine Reorganisation des Eisenbahndepartements (des Bundesrats) im Sinne der Vereinfachung vorzunehmen sei und bis zur Lösung dieser Frage etwaige neue Stellen im Eisenbahndepartement nur provisorisch zu besetzen seien. Zur Begründung bemerkte der Berichterstatter, vor dem Rückkauf habe das Eisenbahndepartement die Kontrolle über vier Hauptbahnen und etwa 120 größere und kleinere Nebenbahnen zu versehen gehabt; den jetzt anders gewordenen Verhältnissen müsse sich auch die Kontrolle anpassen. Keineswegs solle nun die Kontrolle über die Bundesbahnen mit dem nassen Finger weggewischt werden; aber eine mit so großem Apparat arbeitende Kontrolle sei nicht nötig und könne nur zu unersprießlichen Reibungen führen. Der oben erwähnte Berichterstatter Brosi bemerkte in ähnlicher Richtung über die zu großen Kosten für die allgemeine Verwaltung: Nachdem man neben Generaldirektion und Verwaltungsrat aus „demokratischen“ Gründen auch noch fünf Kreisdirektionen und Kreiseisenbahnräte geschaffen, solle man sich nicht wundern, wenn die Verwaltungskosten über Erwarten größere geworden seien. Einzelne Redner hatten noch Ausstellungen zu machen über die Zuständigkeit der Kreiseisenbahnräte bei Bauten bis zu einem gewissen Kostenpunkt; das Verlangen wurde ausgesprochen, daß die eidgenössischen Räte mit den Bundesbahnen direkt, nicht erst durch Vermittlung des Bundesrats, in Verkehr treten könnten, daß die Protokolle der Parlamentsverhandlungen über Bundesbahnangelegenheiten der Bundesbahnverwaltung zwecks besserer Fühlungnahme zwischen beiden mitzuteilen seien usw. Das Bundesbahnbudget hat folgenden ausgiebigen Instanzenzug zu durchlaufen: es wird bearbeitet und beraten von den Kreisdirektionen, den Kreiseisenbahnräten, der Generaldirektion der Bundesbahnen, der ständigen Kommission des Verwaltungsrats, dem Verwaltungsrat, dem Eisenbahndepartement, dem Bundesrat, den beiden Kommissionen des Nationalrats und des Ständerats und von diesen beiden Parlamentskörperschaften selbst. Der ganze Weg braucht etwa $^3/_4$ Jahre.

Was das eigentliche Budget der Bundesbahnen anlangt, so waren die Vertreter der Regierung und Bahnverwaltung sowie das Parlament ziemlich darin einig, daß mit weiteren Ansprüchen aus Rücksicht auf die Finanzlage sehr zurückgehalten werden müsse. Der Berichterstatter Usteri hob hervor, das Budget von 1904 stehe unter der Wirkung der drei großen Gesetze über die Anstellungs- und Dienstverhältnisse des Personals, ferner unter der Wirkung der Herabsetzung von Personen- und Gütertarif. Namentlich die Personalausgaben haben sich überaus stark erhöht. Alles zusammen mache das Budget zu einem recht gespannten. Dasselbe betonte v. Arx mit dem Hinzufügen, vor allem sei die Tatsache daran schuld, daß die

Privatbahnen für die Instandhaltung der Strecken, der Bahnhöfe und des Materials nicht genug getan hätten. Als tröstlich wurde die starke Verkehrssteigerung im Jahre 1903 angeführt. Präsident v. Arx wies darauf hin, daß seit Einführung der niedrigeren Fahrpreise ein außerordentlicher Zuwachs der beförderten Personen, im Durchschnitt täglich um 17 000, stattgefunden habe. Aber man stimmte dahin überein, daß die vielfach und übermäßig noch an die neue Bundesbahnverwaltung herantretenden Wünsche betreffs Abonnements, Tarife, Bauten usw. nur sehr vorsichtig zu behandeln seien. Ohnedies muß der Bund in den nächsten Jahren für Bauten 250 000 000 Fr. ausgeben. Von den Einzelheiten möchten wir einen Punkt hervorheben, der auch in Deutschland Beachtung verdient: die überaus kräftigen Worte, welche gegen die maßlose Festmeierei fielen. Die Kommission des Ständerats ermahnte nämlich die Bundesbahnen, dem Überhandnehmen der „Festseuche", die am Mark der Volkskraft zehre, nicht durch allzu großes Entgegenkommen in Fahrpreisermäßigungen Vorschub zu leisten. Mit mehr Zurückhaltung würden sie der Volkswohlfahrt und gleichzeitig der Betriebssicherheit einen Dienst erweisen.

Von den ferner in der Budgetberatung vorgebrachten Angelegenheiten erwähnen wir kurz: Der infolge des Unfalls von Palézieux gegebenen Anregung, sich gegen derartige Unfälle durch Rückversicherung zu decken, glaubte Präsident v. Arx keine Aussichten machen zu können, weil keine Versicherungsanstalt über den verhältnismäßig geringen Betrag von 150 000 Fr. hinausgehen wollte. Die fünf schweizerischen Hauptbahnen hätten früher ein Übereinkommen zur gemeinsamen Tragung der Unfallskosten getroffen, das jetzt noch bis 1905 zwischen Bundesbahnen und Gotthardbahn bestehe. Bis dahin sei weiteres zu erwägen. Dem Vorschlag der Bundesbahnverwaltung, daß nicht nur das Anlagekapital der verstaatlichten Linien innerhalb 60 Jahren getilgt werden soll, sondern auch der nach der Verstaatlichung durch Neubauten erfolgte Zuwachs, stimmte das Parlament zu. — Der Antrag, die Dringlichkeit eines zweiten Gleises Winterthur-St. Gallen zu prüfen, fand Annahme. Die Kosten dieser Anlage schätzte Präsident v. Arx auf 15 bis 20 000 000 Fr. Von der Seite, woher die Anregung kam, wurde betont, es handle sich nicht nur um lokale Interessen, sondern darum, der drohenden Gefahr der Umfahrung der Schweiz von Norden vorzubeugen. Die durch den Bundesrat erfolgte Abweisung des „Rekurses" der Regierung des Kantons Bern wegen Aufhebung der Verfügung, wonach die Berner Bahnhofswirtschaft wie andere Wirtschaften zur Polizeistunde geschlossen werden sollte, wurde gebilligt. Die Bundesversammlung stellte sich auf den Standpunkt, daß Bahnhofswirtschaften zum Bahnbetrieb gehören.

Das Budget der Bundesbahnen wurde schließlich vollständig genehmigt. Im Betriebsbudget sind die Einnahmen auf rund 113 000 000 Fr., die Ausgaben auf etwa 77 000 000 Fr. veranschlagt, so daß sich ein Einnahmenüberschuß von 35 bis 36 000 000 Franken ergeben würde. Das Baubudget umfaßt 32 000 000 Fr. Die Bundesbahnen betreiben gegenwärtig ein Netz von 2608 km.

Dr Ballerstedt.

Eröffnung des bayerischen Verkehrsministeriums.

Am Neujahrstage ist das neue Verkehrsministerium ins Leben getreten. Am Abend des 31. Dezember 1903 hatten sich der nunmehrige Chef dieses Ministeriums v. Frauendorfer und die übrigen Beamten, soweit sie der bisherigen Verkehrsabteilung des Ministeriums des Äußern angehört hatten, von dessen Chef, dem Ministerpräsidenten Freiherrn v. Podewils, und damit auch von der bisherigen Stätte ihres Wirkens verabschiedet, bevor sie ihre Übersiedelung in die neuen, als Provisorium dienenden Ministerialbureaus im Gebäude der Generaldirektion der Staatseisenbahnen an der Prielmayerstraße vollzogen. Hier ging nun am 1. d. M. vormittags in einfachwürdigem Akte die formelle Eröffnung des neuen Verkehrsministeriums vor sich. Die Referenten hatten dafür gesorgt, daß das Empfangs- und das Arbeitszimmer des Ministers mit Blumen und Blattpflanzen geschmackvoll ausgestattet waren, und in diesen Räumen fanden sich nun zunächst die Referenten und Hilfsreferenten des Ministeriums mit dem Staatsrate Generaldirektor v. Ebermayer an der Spitze zur Begrüßung ihres neuen Chefs, des Ministers v. Frauendorfer, ein.

Staatsrat v. Ebermayer richtete an diesen folgende Begrüßungsansprache:

„Euer Exzellenz! Einen wichtigen Abschnitt in der Geschichte des Verkehrswesens unseres engeren Vaterlandes Bayern bildet der jetzige Jahreswechsel, denn mit dem ersten Tage des neubegonnenen Jahres ist eine tiefgreifende Änderung in der höchsten Leitung des staatlichen Verkehrswesens dadurch eingetreten, daß für die Verkehrsangelegenheiten ein besonderes Ministerium errichtet worden ist. Zum erstenmal in Bayern hat das Verkehrswesen, das früher immer nur als Teilgeschäft einem der bestehenden Ministerien zugewiesen war, seine oberste Leitung in einem eigenen Ministerium gefunden und ist damit sowohl seitens der Regierung als der Landesvertretung dem außerordentlichen Umfang wie der ungewöhnlichen Wichtigkeit dieser Geschäfte in wirtschaftlicher und finanzieller Beziehung Rechnung getragen. Kann doch heute niemand mehr im Zweifel sein, wie der den Erdball umspannende Verkehr alle menschlichen Verhältnisse in einer Weise durchdringt und beherrscht, daß man nicht zu viel sagt mit der Behauptung, jeder bedeutende Fortschritt des Verkehrs stelle zugleich einen Fortschritt der ganzen menschlichen Kultur dar. Um so wichtiger und schwieriger ist die Leitung einer so sehr in den Vordergrund des Verkehrslebens gerückten Stelle, wie es das Ministerium für Verkehrsangelegenheiten ist.

Durch das Allerhöchste Vertrauen Seiner Königlichen Hoheit, unseres in Ehrfurcht geliebten Regenten, an die Spitze des neuen Ministeriums berufen, treten Euer Exzellenz heute Ihr schweres, verantwortungsreiches Amt an. Wir alle hier, die Ihnen als Mitarbeiter zur Seite stehen sollen und in deren Namen ich das Wort zu führen die Ehre habe, fühlen das Bedürfnis, heute Euer Exzellenz die Versicherung entgegenzubringen, daß wir mit ganzer Kraft und mit bestem Willen die Aufgaben, welche uns von Euer Exzellenz gestellt werden, zu lösen bestrebt sein wollen. Mit vollem Vertrauen auf die tatkräftige Leitung unseres neuen Chefs treten wir heute in das neue Ministerium ein, an das sich so viele, viele berechtigte und wohl auch so manche schwer oder gar nicht zu erfüllende Erwartungen knüpfen mögen. An den Mitarbeitern soll es nicht fehlen, zur Befriedigung der Erwartungen, soweit dieselben von Euer Exzellenz als erfüllbar erachtet werden, ihr ganzes Wissen und Können zur Verfügung zu stellen. Wenn wir an diese Versicherung auch eine Bitte knüpfen dürfen, so ist es die, uns das bisher geschenkte Vertrauen auch weiter zu gewähren; es ist die Bitte um geneigtes Wohlwollen und um freundliche Nachsicht, wo nicht sogleich und ganz das von Euer Exzellenz Gewünschte getroffen werden sollte.

Mögen Euer Exzellenz gestatten, am ersten Tage des neu begonnenen Jahres auch zu diesem unsere ehrerbietigen Glückwünsche auszusprechen, die darin gipfeln, daß es, wie wohl sicher, ein Jahr strenger Arbeit, so auch ein Jahr reicher Erfolge werden möge. Diese Arbeit zu fördern wird aller Beamten des neuen Ministeriums eifrigstes Bestreben sein, und so glaube ich im Sinne aller hier anwesenden Kollegen und auch zur Genugtuung Euer Exzellenz nicht besser schließen zu können, als mit der wiederholten ernstesten Versicherung: Wir alle wollen tüchtig zusammengreifen!"

Der Minister v. Frauendorfer erwiderte hierauf das folgende:

„Die liebenswürdigen Worte, die Euer Exzellenz im Namen der verehrten Kollegen an mich zu richten die Güte hatten, haben mich hoch erfreut und befriedigt; erfreut wegen der freundlichen Gesinnung, die mir daraus entgegentritt, und befriedigt, weil ich daraus die verstärkte Überzeugung schöpfe, daß ich auf Ihre und der verehrten treuen Kollegen Mitarbeiterschaft zu rechnen haben werde.

Dem mit dem heutigen Tage ins Leben tretenden Verkehrsministerium obliegt nach Inhalt und Umfang eine Reihe der bedeutsamsten aber auch schwierigsten Aufgaben. Abgesehen von der Frage der Reorganisation der Verkehrsanstalten, insbesondere der Staatseisenbahnen, einer Frage, die vorerst nur in ihren Grundzügen gezeichnet ist, die demnächst aber durchgearbeitet, eingeleitet und durchgeführt werden muß, abgesehen weiter von den zahlreichen Fragen, die in fortwährender Bewegung täglich an uns heranrollen, muß es unser Hauptaugenmerk sein, die bayerischen Verkehrsanstalten nicht nur auf der Höhe des heutigen Standes zu erhalten, sondern in wirtschaftlicher, kommerzieller und technischer Hinsicht noch zu einem weiteren Grade der Vervollkommnung zu entwickeln.

Unsere Verwaltung umfaßt ein außerordentlich zahlreiches Personal. Es bedarf nur dieses Hinweises, um Ihnen vor Augen zu führen, welch schwierige Aufgaben wir hier zu lösen haben werden, um nicht nur die weitere Ausbildung, sondern auch die materielle Besserstellung der Angehörigen unserer Anstalten zu fördern. Wir müssen uns stets vor Augen halten, daß auch der schwächste und ärmste Angehörige unserer Verkehrsanstalten ein notwendiges Glied des Gesamtkörpers ist und darauf Anspruch hat, daß die Verwaltung schützend und schirmend ihre Hand über ihn halte. Dabei obliegt uns aber, der finan-

ziellen Sicherstellung unserer staatlichen Verkehrsanstalten die ernsteste Sorge zuzuwenden. Es ist keine geringe Aufgabe, das Erfordernis der Hebung der materiellen Lage unseres Personals und das andere Erfordernis einer gesunden finanziellen Bewirtschaftung unserer Staatseisenbahnen in richtigen Einklang zu bringen. Nicht zuletzt möchte ich auf die sozialpolitischen Fragen hinweisen, die eine von Tag zu Tag steigende Bedeutung gewinnen und deren Behandlung wir uns demnach mit vollem Ernst angelegen sein lassen müssen.

Sie sehen, meine Herren, es tut sich vor uns ein weites Feld der Tätigkeit auf, und es bedarf gewiß des Zusammenfassens aller Kräfte, um das Ziel zu erreichen, das uns gesteckt ist. Es versteht sich von selbst, daß ich meine Stellung als Minister nur betonen werde, insoweit es die Führung der Geschäfte und die Dienstordnung erheischt. Im übrigen beanspruche ich nichts mehr und nichts weniger, als Ihr Freund und Kollege zu sein, der eine offene, gerade und ehrliche Aussprache in allen Fragen nicht nur verträgt, sondern geradezu für notwendig erachtet und herzlich darum bittet, weil er erkennt, daß sie die Grundlage des beiderseitigen Vertrauens bildet, ohne welches ein voll gedeihliches Zusammenarbeiten nicht möglich ist. Insbesondere bitte ich Se Exzellenz den Herrn Staatsrat, in dem ich das Musterbild eines bayerischen Beamten verehre, der die gute Tradition unserer Staatseisenbahnverwaltung in sich verkörpert, mir sein volles Vertrauen entgegenbringen zu wollen. Ich werde ehrlich bestrebt sein, es mir zu verdienen. Was die übrigen Herren Kollegen betrifft, so erübrigt mir nach dieser Richtung eine ausdrückliche Bitte: Wir sind durch langjährige gemeinsame Arbeit so eng aneinander gefügt und durch langes Vertrauen so eng aneinander gebunden, daß ich nicht zweifeln kann, es werde sich dieses glückliche Verhältnis unverändert fortsetzen.

Meine Herren! Ich verhehle nicht, daß mich namentlich in den letzten Tagen manchmal etwas wie Verzagtheit angewandelt hat; heute aber, da ich einen Kreis von so treubewährten, tüchtigen, pflichttreuen Männern um mich sehe, fühle ich mich gehoben und gestärkt und ich rufe mir und Ihnen zu: ‚Frisch voran!' Sempre avanti! Die Devise des Savoyischen Königshauses sei auch unser Wahlspruch! Wir werden den Erfolg haben, wenn wir ihn wollen! Wir wollen ihn, also werden wir ihn auch erzwingen! Und zuletzt, meine Herren: ich glaube, wir dürfen diesen bedeutsamen Augenblick nicht verrinnen lassen, ohne unsere Blicke auf die ehrwürdige Gestalt unseres allgeliebten Prinz-Regenten zu lenken, der, nicht gedrückt von der Bürde seiner Jahre, in voller Frische des Geistes und Körpers uns voranleuchtet als ein glänzendes Muster der strengsten Auffassung und ernstesten Erfüllung seiner hohen Pflichten. Seiner wollen wir jetzt in treuester Liebe und tiefster Ehrfurcht gedenken, indem wir einstimmen in den Ruf: Seine Königliche Hoheit der Prinz-Regent Luitpold von Bayern lebe hoch!"

Der Begrüßungsakt machte auf alle Teilnehmer tiefen und nachhaltigen Eindruck. Es erschienen sodann bei dem Minister wiederum Staatsrat v. Ebermayer, diesmal in seiner Eigenschaft als Generaldirektor mit den Abteilungsvorständen der Generaldirektion der Staatseisenbahn, und Generaldirektor v. Ringer mit den Abteilungsvorständen der Generaldirektion der Posten und Telegraphen, ferner das Personal des formellen Dienstes, und schließlich meldeten sich die Ministerialboten zum Dienst.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Fracht für Futter- und Streumittel.** Der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" entnehmen wir folgendes: Im Jahresbericht über die Tätigkeit des Vereins Deutscher Großhändler in Dünge- und Kraftfuttermitteln, welcher in der Generalversammlung des Vereins am 15. November 1903 zum Vortrag kam, wird folgendes ausgeführt: „Einen unerwarteten nachträglichen Erfolg hatten unsere früheren Bestrebungen, den Notstandstarif für Futter- und Streumittel auch dem Handel zukommen zu lassen. Auf eine neuerliche diesbezügliche Eingabe einer Landwirtschaftskammer hat nämlich der gegenwärtige Eisenbahnminister geantwortet, daß nach den mit dem letzten Notstandstarife gemachten schlechten Erfahrungen von einem solchen, abgesehen von Maßnahmen bei lokalen Katastrophen, wie z. B. verheerenden Überschwemmungen usw., künftighin ein- für allemal Abstand genommen werden müsse, da dieselben zu zahlreichen großen Unzuträglichkeiten geführt hätten. Wir finden ein solches Verfahren durchaus gerechtfertigt. In der allgemeinen Herabsetzung landwirtschaftlicher Tarife, nicht in örtlich und zeitlich begrenzten sogen. Notstandstarifen liegt der wahre Vorteil für die Landwirtschaft."

— **Einspruch der Straßenbahn gegen Hoch- und Untergrundbahnen über und unter städtischen Straßen.** Es ist bekannt, daß die Große Berliner Straßenbahn sich gegen die Weiterführung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn gewendet hatte, indem sie geltend machte, daß ihr Schadenersatzansprüche gegen die Stadtgemeinden zustehen würden, falls diese Verkehrsunternehmungen in den städtischen Straßen zulassen würden, die ihr Wettbewerb bereiten würden. Zur Frage dieser Ansprüche, die u. a. bei den Verhandlungen über die Fortführung der Untergrundbahn vom Potsdamer Bahnhof unter dem Leipziger Platz nach dem Spittelmarkt zur Sprache gekommen sind, liegt jetzt folgendes vor. Der Magistrat von Charlottenburg, welcher gegenwärtig mit den Einzelunternehmungen der Großen Berliner Straßenbahn über einen neuen Straßenbenutzungsvertrag verhandelt, hatte danach aus vielleicht übertriebener Vorsicht die Forderung gestellt, daß die Straßenbahngesellschaften ausdrücklich auf ihre etwaigen Schadenersatzansprüche für Schädigungen durch andere Konkurrenzunternehmungen, insbesondere Hoch- und Untergrundbahnen, Verzicht leisten. Diese Forderung ist, wie die Frankfurter Zeitung mitteilt, von den Gesellschaften rundweg abgelehnt worden, so daß der Charlottenburger Magistrat der dortigen Stadtverordnetenversammlung die Mitteilung machte, eine Einigung über den Verzicht auf das Konkurrenzverbot sei nicht zu erzielen gewesen, da die Gesellschaften grundsätzlich an dem Bestande dieses Verbots festhalten. Zugleich aber berichtet der Magistrat, daß seine Forderung gegenüber den Straßenbahngesellschaften fallen gelassen werden konnte, weil nach übereinstimmenden Rechtsgutachten ein Schadenersatzanspruch gegen die Stadt Charlottenburg aus der Zulassung von Konkurrenzunternehmungen nicht entstehen könne. „Es wäre kaum nötig gewesen, soviel Aufhebens von den vermeintlichen Ansprüchen der Straßenbahngesellschaften zu machen und einen so großen Apparat aufzubieten, da ja doch die Straßenbahnen nicht auf Rechte verzichten können, die ihnen gar nicht zustehen. Man halte sich doch einfach an die Tatsache, daß ein sogenannter Straßenbahnvertrag gar nichts anderes bedeutet und bedeuten kann, als daß er der betreffenden Gesellschaft ein Mitbenutzungsrecht der städtischen Straßen für ihre Schienenanlage nebst Zubehör und den Wagenverkehr auf dieser Schienenanlage gewährt. Nur in dem Falle, daß eine städtische Verwaltung dieses Mitbenutzungsrecht für bestehende städtische Straßen in einer gegen Recht und Billigkeit verstoßenden Weise durch die Zulassung von Konkurrenzunternehmungen auf Grund desselben Mitbenutzungsrechtes wertlos oder ganz illusorisch machen sollte, könnte die Herleitung eines Entschädigungsanspruchs in Frage kommen. Daß von einem derartig analogen Mitbenutzungsrechte bei Vertragsabschlüssen über Hoch- und Untergrundbahnen aber gar keine Rede sein kann, liegt auf der Hand. Zur Konzessionsverlängerung sei übrigens noch bemerkt, daß die Sache für die Stadt Berlin im Jahre 1919 keineswegs so ungünstig liegt, wie von den Interessenten verbreitet wird. Vor dem Eintritt in das sogenannte Ergänzungsverfahren hat nämlich der Bezirksausschuß nach der Ausführungsanweisung zu § 7 des Kleinbahngesetzes die ganze Frage der Ergänzung der Zustimmung der Stadtgemeinde in sein pflichtmäßiges Ermessen zu ziehen und insbesondere auch zu prüfen, ob nach Lage des Falles ausreichender Anlaß vorliegt, zwangsweise in das Verfügungsrecht des Unterhaltungspflichtigen einzugreifen. Die einfache Tatsache der vorliegenden Konzessionsverlängerung kann jedenfalls nicht ohne weiteres als ein derartiger ausreichender Anlaß angesehen werden."

Diese Auslassungen sind um deswillen bemerkenswert, weil sie der von den Verkehrssachverständigen vertretenen Auffassung auch rechtlich beistimmen, daß durch den Konkurrenzeinwand der Straßenbahn unmöglich die Entwicklung eines Verkehrsmittels unterbunden werden kann, das nach Zweck, Ausführung und Betriebsweise und der Art der Benutzung städtischen Grund und Bodens von der Straßenbahn grundverschieden ist.

— **Umgangnahme von der regelmäßigen Nachwiegung aufgelieferter Stückgüter.** Mit Rücksicht auf die bei einigen größeren Güterdienststellen in Bayern hauptsächlich erst in den Abendstunden erfolgende Auflieferung der Gütersendungen ist von einigen bayerischen Eisenbahnbetriebsdirektionen für eine Anzahl bekannter, vertrauensvoller Firmen bei diesen Stationen in widerruflicher Weise genehmigt, daß bei ihren zur Aufgabe kommenden Stückgutsendungen von einer regelmäßigen bahnseitigen Verwiegung durch das Annahmepersonal Umgang genommen werden kann. Bei der Aufgabe der betreffenden Sendungen werden daher fernerhin lediglich Stichproben vorgenommen und nur die Frachtbriefe der nachgewogenen Stückgüter mit dem Wägestempel versehen.

— **Murnau-Oberammergau und Aibling-Feilenbach.** Das bayerische Staatsministerium des Äußern hat der Lokalbahnaktiengesellschaft München die nachgesuchte Genehmigung zur Übernahme des Betriebes auf den vorgenannten Privatbahnen noch am letzten Tage des Jahres 1903 erteilt; die Lokalbahnaktiengesellschaft hat bereits den Betrieb übernommen.

— **Pfälzische Bahnen und preußische Staatsbahnen.** In letzter Zeit war in pfälzischen und außerpfälzischen Blättern die Nachricht verbreitet, daß die Verwaltung der preußischen Bahnen die zwischen ihr und den Pfalzbahnen über die Leitung des Güterverkehrs von Nord- und Süddeutschland links des Rheins bestehenden Verträge gekündigt habe. Demgegenüber meldet die Münchener Allgem. Ztg. aus Mannheim, es werde versichert, daß alle diese Nachrichten leere Vermutungen seien, vielmehr habe die Pfalzbahn mit der preußischen Staatsbahnverwaltung wegen der Güterleitung über die pfälzische strategische neue Linie Homburg-St Ingbert-Pfalzgrenze einen neuen Vertrag bereits abgeschlossen, der für die Pfälzischen Bahnen große finanzielle Vorteile bringe. Der Vertrag über den Personentransport auf dieser Linie sei noch nicht abgeschlossen, doch dürften die Verhandlungen in nicht allzu ferner Zeit ihren Abschluß finden.

— **Als Preisaufgabe zum Schinkelfest 1905 auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues** ist vom Berliner Architektenverein der Entwurf für die Herstellung eines dritten Gleispaares im Zuge der Berliner Stadtbahn gestellt worden. Der Verein ladet durch ein Ausschreiben seine Mitglieder ein, sich an der Bearbeitung dieser Aufgabe zu beteiligen und ihre Arbeiten bis zum 21. November d. J., nachmittags 2 Uhr, in der Geschäftsstelle des Vereins, Berlin W., Wilhelmstraße 92/93, einzuliefern. Zur Teilnahme am Wettbewerb sind alle Mitglieder berechtigt, die sich zur Aufnahme vor dem 31. März d. J. gemeldet haben. Für die Lösung der Aufgabe werden geliefert und sind durch die gedachte Geschäftsstelle zu beziehen ein Übersichtsplan in verzerrtem Maßstabe, ein Lageplan der Stadtbahn von Kilometer 2,7 bis Kilometer 3,7, ein Lageplan des Bahnhofs Charlottenburg von Kilometer 10 bis Kilometer 12,8. ein Lageplan der Strecke Charlottenburg-Spandau von Kilometer 12,8 bis Kilometer 15, ein Plan des Bahnhofs Alexanderplatz und ein Plan des Bahnhofs Börse. Das neue Gleispaar ist im Osten, bei Stralau-Rummelsburg, an die Personengleise des Südrings, im Westen, bei Charlottenburg, an die Personengleise des Südrings und an die von Charlottenburg nach Spandau abzweigenden Personengleise ohne Kreuzung in Schienenhöhe anzuschließen. Die neuen Anlagen sind für elektrische Betriebsweise einzurichten. Verlangt werden: 1. Darstellung des neuen Gleispaares mit den Anschlüssen und den Signalen in dem Übersichtsplan und den Lageplänen. 2. Die Entwürfe zu den Stationen Alexanderplatz, Börse und Charlottenburg (Grundrisse in 1:500, Ansichten und Schnitte in 1:200). 3. Entwurf zu den Sicherungsanlagen für die neuen Gleisanlagen auf Bahnhof Charlottenburg 4. Sonderentwurf zu der neuen Hochbahn zwischen Kilometer 3,33 und Kilometer 3,53 mit Berechnung der Standfestigkeit. Übersichtsplan im Maßstab 1:200. Die Brücke über den Kupfergraben und die Straße am Kupfergraben mit den auf jeder Seite anschließenden beiden Viaduktöffnungen 1:50, die Einzelheiten in 1:10. 5. Entwurf zum Abstellbahnhof in Grunewald (1:1000). 6. Entwurf zu einem Wagenschuppen für 12 Zugeinheiten auf dem Abstellbahnhof mit Betriebswerkstatt und den Diensträumen der Betriebswerkmeisterei (Grundriß 1:200, Ansichten und Schnitte 1:100). 7. Erläuterungsbericht, in dem auch anzugeben ist, wie der Bau ohne Störung des Betriebes ausgeführt werden kann.

— **Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg.** Diesem in der Versammlung „Eines Ehrbaren Kaufmanns" am 31. Dezember 1903 erstatteten Berichte entnehmen wir folgende das Eisenbahnwesen betreffenden Punkte von allgemeinerem Interesse: Über die Personentarifreform äußert sich der Bericht nach einer kurzen Übersicht über den Stand der Dinge dahin: „Die Eisenbahnverwaltungen befürchten aus jeder eingreifenden Ermäßigung der Personenfahrpreise Einnahmeausfälle, die sie bei der großen Rolle, welche die Eisenbahneinnahmen in den Staatsbudgets spielen, vermeiden müssen. Die Handelskammer vermag eine Dringlichkeit für eine Personentarifreform nicht anzuerkennen. Wichtiger als eine Ermäßigung der Fahrpreise erscheint ihr eine Verbesserung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen durch Vermehrung der Schnellzugverbindungen, Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, Verbesserung der Beleuchtung in den Wagen älterer Bauart u. dergl. m. Nach dieser Richtung hat die Handelskammer auch in diesem Jahre wiederholt Veranlassung gehabt, Anträge an die zuständigen Stellen zu richten."

Es werden dann die Anträge auf Einlegung neuer Schnellzugpaare auf den Strecken Hamburg-Bremen-Cöln sowie Hamburg-Hannover-Frankfurt a/M. besprochen. Von Hamburg müßten die beiden neuen Schnellzüge nicht vor 7 Uhr morgens abgehen. Das neue, seit 1. Mai 1903 verkehrende Nachtschnellzugpaar Hamburg-Vamdrup-Kopenhagen mit Anschlüssen über Frederikshavn nach und von Norwegen wird rühmend erwähnt. Über Warnemünde-Gjedser heißt es: „Mit der am 1. Oktober d. J. eröffneten neuen Dampffährenverbindung zwischen Warnemünde und Gjedser ist ein direkter Wagendurchgang von und nach Skandinavien ermöglicht und gegenüber der bereits bestehenden Fährenverbindung über Fredericia-Strib-Nyborg-Korsör eine erhebliche Wegabkürzung erreicht worden, die für den Güterverkehr von und nach dem nordöstlichen Deutschland wesentliche Frachtvorteile zur Folge hat. Wie die Lübecker Handelskammer, haben auch wir bei den beteiligten Eisenbahndirektionen beantragt, diese neue Verbindung für den Personenverkehr West- und Mitteldeutschlands nach und von dem skandinavischen Norden nutzbar zu machen, und zwar dadurch, daß direkte Verbindungen auf der Strecke Hamburg-Lübeck-Warnemünde-Gjedser Kopenhagen und in umgekehrter Richtung geschaffen und durchlaufende Wagen eingestellt würden, wie dies auf der Strecke Berlin-Kopenhagen der Fall ist."

Der Bericht geht dann auf den Bahnhofsbau in Hamburg über, äußert die Befriedigung der Bevölkerung über die Eröffnung des neuen Dammtorbahnhofs und erkennt die Bemühungen der Eisenbahnverwaltungen an, die mit dem großen Umbau und Neubau der gesamten Hamburger Bahnhofsanlagen verbundene schwierige Übergangszeit für den Verkehr so erträglich wie möglich zu machen. Nach einer Mitteilung des Senats werde man der Vollendung der neuen Bahnhofsanlagen im Laufe des Jahres 1906 entgegensehen können.

Weiter wird über die Maßregeln berichtet, die zur Verhütung der Wiederkehr jener Verkehrsstörungen getroffen sind, welche infolge des frühzeitigen Eintritts von Frostwetter im Jahre 1902 im Hamburger Bahnverkehr eintraten. Dahin gehört auch eine Änderung der besonderen Bestimmungen für den Eisenbahngüterverkehr in Hamburg und Altona, insbesondere bezüglich der sogen. Dispositionsgüter, das sind Wagenladungsgüter, über die erst nach Eintreffen von den Empfängern innerhalb einer bestimmten Frist zu verfügen ist. Über die von der preußischen Staatseisenbahnverwaltung getroffenen, in dieser Zeitung mehrfach ausführlich besprochenen Maßregeln zur Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen äußert sich der Bericht sehr befriedigt. „Jedenfalls", so heißt es dort, „ist es zu begrüßen, daß die Einführung größerer Güterwagen nach Raumgehalt und Tragfähigkeit von der Eisenbahnverwaltung ernstlich angestrebt wird. In der dadurch bei Massentransporten zu erzielenden Ersparnis an den Selbskosten im Betriebe läßt sich ein Vorteil erreichen, an dem auch die Verkehrsinteressenten durch entsprechende Ermäßigung der Frachtsätze ihren Anteil haben werden."

— **Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrat Oskar Gerlach,** vortragender Rat im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, ist mit dem 1. Januar d. J. in den Ruhestand getreten, nachdem er seines leidenden Zustandes wegen schon seit mehreren Monaten beurlaubt gewesen war. Geboren am 11. Februar 1846 zu Gardelegen, wurde er im Mai 1872 Gerichtsassessor, trat am 1. Mai 1873 zur Staatseisenbahnverwaltung über, wurde am 2. Dezember 1873 Regierungsassessor und am 1. Juli 1878 Mitglied der Königlichen Direktion der Ostbahn zu Bromberg. Hier war er hauptsächlich im Tarifwesen tätig und bearbeitete insbesondere die schwierigen und verwickelten Angelegenheiten der deutsch-russischen Verkehre. Bei der Verstaatlichung der Cöln-Mindener Bahn war er zunächst Ende 1880 als Mitglied der Königlichen Direktion dieser Bahn, später der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinisch) zu Cöln tätig. 1881 wurde er zum Regierungsrat ernannt und im Oktober 1886 als Hilfsarbeiter in die Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten berufen, anfangs 1887 zum vortragenden Rat ernannt, 1891 zum Geh. Ober-Regierungsrat und am 27. Juni 1903 zum Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrat befördert. In Anerkennung seiner Verdienste ist ihm jetzt bei seinem Ausscheiden der Kronenorden II. Klasse mit dem Stern Allerhöchst verliehen worden.

Im Ministerium hat Geheimerat Gerlach eine lange Reihe von Jahren hindurch die Personalien der höheren Beamten der preußischen Staatseisenbahnverwaltung bearbeitet, bei dem großen stets wachsenden Personal eines der verantwortungs- und mühevollsten Ämter. Es ist ihm gelungen, sich hierbei allseitiges Vertrauen zu erwerben. Hohe Gerechtigkeitsliebe, vollkommener Takt und großes persönliches Wohlwollen, verbunden mit umfassenden Kenntnissen in dem weitverzweigten Gebiet der Eisenbahnverwaltung, befähigten ihn besonders zu der schwierigen Aufgabe. Ein dauerndes Denkmal seiner Tätigkeit hat er sich durch die Schöpfung des Brandversicherungsvereins der preußischen Eisenbahnbeamten gesetzt, über dessen erfolgreiche und wohltätige Entwicklung wir mehrfach berichtet haben.

Mit herzlichem Bedauern wurde die Nachricht von Gerlachs verhältnismäßig frühem, durch körperliches Leiden bedingten Scheiden aus dem Dienst überall vernommen. Möge es dem liebenswürdigen und trefflichen Manne vergönnt sein, nach einem höchst arbeitsreichen Leben in der Muße die seit langer Zeit vermißte Gesundheit wiederzugewinnen und sich ihrer noch viele Jahre zu erfreuen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung sind ernannt: der Regierungsrat Kindermann, Mitglied der Eisenbahndirektion in Cassel, zum Geheimen Regierungsrat und vortragenden Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und die Regierungsbauführer Friedrich Büssing aus Freisenbruch, Kreis Hattingen, und Georg Warnecke aus Brockenem, Kreis Marienburg in Hannover (Eisenbahnbaufach), zu Regierungsbaumeistern. — Verliehen wurde dem Eisenbahndirektor Vockrodt, Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion 1 in Cassel, bei dem Übertritt in den Ruhestand der Charakter als Geheimer Baurat. — Versetzt sind: der Regierungsrat Reisewitz, bisher in Stettin, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Cassel, die Regierungs- und Bauräte Strasburg, bisher in Essen a. R., als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Frankfurt a. M. und Kayser, bisher in Königsberg i. Pr., als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Essen a. R.; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Schaeffer, bisher in Frankfurt a. M., als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Königsberg i. Pr., v. Borries, bisher in Altona, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 nach Frankfurt a. M., Ernst Schultze, bisher in Hannover, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Betriebsinspektion 5 nach Magdeburg, Laise, bisher in Olpe, zur Eisenbahndirektion in Elberfeld und Morgenstern, bisher in Coblenz, als Vorstand der Bauabteilung nach Deutz; der Eisenbahn-Bauinspektor Pieper, bisher in Danzig, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Maschineninspektion nach Glückstadt, der Regierungsassessor Mantell, bisher in Breslau, zur Eisenbahndirektion in Halle a. S., der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Rechnungsrat Barleben, bisher in Bielefeld, als Vorstand der Eisenbahn-Verkehrsinspektion nach Stolp sowie der Eisenbahn-Betriebskontrolleur Höffer, bisher in Cöln, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Verkehrsinspektion nach Bielefeld. — Der Kassenkontrolleur Reitsch ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes der Verkehrsinspektion in Trier betraut. — In den Ruhestand sind getreten: der Geheime Baurat Fein, Mitglied der Eisenbahndirektion in Cöln, der Baurat z. D. Gudden in Sachsa a. H., zuletzt Mitglied des Eisenbahn-Betriebsamts Nordhausen, und der Rechnungsrat Bobisch, Eisenbahn-Hauptkassenrendant bei der Eisenbahndirektion in Kattowitz. — Dem Regierungsbaumeister des Ingenieurbaufaches Arthur Hoeppner in Posen ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt. — Der Regierungs- und Baurat Brüggemann, Mitglied der Eisenbahndirektion in Breslau, ist gestorben.

Österreich.

— **Die Frage des verstärkten Schienenprofils.** Auf einem Teile der Strecke Eichgraben-Neulengbach der österreichischen Staatsbahnen ist, wie das Österr.-ungar. Eisenbahnblatt meldet, eine Schiene mit wesentlich verstärktem Profil verlegt worden. Auf derselben Strecke wurde bereits vor mehreren Jahren in eines der Gleise die Stuhlschiene eingebaut. Es soll festgestellt werden, ob in der Tat bei der verstärkten Schiene die Verringerung der Erhaltungskosten dem erheblichen Mehraufwande, den dieses Oberbauprofil erfordert, das Gleichgewicht hält. Die Sammlung solcher Erfahrungen erfordert allerdings längere Zeit. Denn so lange sich die Schiene nicht vollkommen befestigt hat, ein Zustand, der erst nach ungefähr einem Jahre eintritt, werden die Erhaltungskosten sich verhältnismäßig hoch stellen. Es werden sonach wohl mindestens zwei, vielleicht drei Jahre verstreichen, bis die Frage der Wirtschaftlichkeit der neuen Schiene klargestellt sein wird. Was die Stuhlschiene anbelangt, welche bereits in der Ausdehnung von zusammen rund 60 km auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen verlegt ist, so erscheint ihre praktische Erprobung gegeben. Es soll aber nunmehr im Vergleiche der Stuhlschiene mit der verstärkten Schiene neuester Bauart die größere oder geringere Wirtschaftlichkeit des einen oder des anderen Oberbauprofils festgestellt werden.

— **Der Elbeverkehr der Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Jahre 1903.** Im Jahre 1903 wurde die Elbeschiffahrt bereits am 2. Januar eröffnet und die Elbe blieb mit einer kurzen Unterbrechung im Februar (infolge Hochwassers) während des ganzen Jahres schiffbar. Erst am 30. Dezember ist infolge eingetretenen Eistreibens die Schiffahrt zur Einstellung gelangt. Da auch die Schiffsfrachten sich wie im Jahre 1902 andauernd niedrig hielten, war der Elbeverkehr während des ganzen Jahres ein reger und erreichten die Wagenbeistellungen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn auf ihren Aussiger Umschlagplätzen nahezu den Höchstverkehr, welcher in den letzten zehn Jahren überhaupt erzielt wurde. Es wurden im ganzen 168 061 Wagen gegen 141 074 des Jahres 1902, somit um 26 987 Wagen mehr als im Vorjahre zum Umschlage gebracht. Hiervon entfallen auf den Kohlenverkehr allein 155 989 Wagen, das sind um 23 153 Wagen mehr als im Vorjahre. Den Umfang des Kohlenumschlages in Aussig während der letzten zehn Jahre zeigen nachfolgende Ziffern: 1894: 1 907 993 t, 1895: 1 552 351 t, 1896: 1 786 285 t, 1897: 1 818 522 t, 1898: 1 607 016 t, 1899: 1 846 853 t, 1900 (Streikjahr): 1 379 211 t, 1901: 1 630 752 t, 1902: 1 630 968 t, 1903: 1 900 139 t.

— **Die Ergebnisse der Betriebskrankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen im Jahre 1902.** Die Zahl der bei den österreichischen Privateisenbahnen bestehenden Betriebskrankenkassen betrug 30 zu Ende des Jahres 1902, gegen 28 am Schlusse des Vorjahres.

Die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1902 sind überaus günstige und abermals höhere als jene der Vorjahre, da der Erhöhung der Einnahmen eine Verminderung der Ausgaben gegenübersteht, welche durch den günstigen Krankenstand bezw. durch den Rückgang der Auslagen für Krankengelder, Arznei- und Heilmittel usw. veranlaßt ist.

Die Gesamteinnahmen betrugen im Jahre 1902: 2 786 789 Kronen gegen 2 696 577 Kr. im Jahre 1901 und 2 531 214 Kr. im Jahre 1900.

Von diesen Gesamteinnahmen entfielen insbesondere auf:

Mitgliederbeiträge	1 708 275 Kr.	(61,29 %)
Beiträge der Arbeitgeber	847 774 „	(30,42 „)

Die Gesamtausgaben betrugen im Jahre 1902: 2 440 658 Kr. gegen 2 488 273 Kr. im Jahre 1901 und 2 493 041 Kr. im Jahre 1900.

Der Gebarungsüberschuß beträgt 346 131 Kr.

Die Ausgaben verteilen sich wie folgt:

Krankengelder und Entbindungskosten (für Mitglieder)	1 355 277 Kr.
Kosten der Ärzte und Kontrolle	366 503 „
Arznei- und Heilmittel	357 975 „
Spitalskosten	94 028 „
Beerdigungskosten	102 935 „
Verwaltungskosten	12 168 „
Sonstiges	151 769 „
zusammen	2 440 658 Kr.

Von den mit Ende 1902 bestandenen 30 Betriebskrankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen erzielten 27 einen Gebarungsüberschuß, und zwar 13 einen solchen von mehr als 20 % der Jahresbeiträge, während dieser Überschuß bei 7 Kassen zwischen 10 und 20 % schwankt und bei weiteren 7 Kassen unter 10 % sinkt. 3 Kassen weisen einen Gebarungsabgang nach.

Der Stand der Reservefonds betrug Ende 1901: 2 965 414 Kronen; hierzu kommen die Gebarungsüberschüsse für 1902 mit 346 131 Kr., so daß sich mit 31. Dezember 1902 ein Stand von 3 311 545 Kr. ergibt.

Von den den Mitgliedern und deren Angehörigen zugewendeten Leistungen im Betrage von 2 427 224 Kr. entfielen bei dem durchschnittlichen Mitgliederstande von 104 415 im Jahre 1902 auf ein Mitglied 23,24 Kr. und im Jahre 1901 bei einem durchschnittlichen Stande von 105 133 Mitgliedern auf ein Mitglied 23,45 Kr. Vom Reservefondsvermögen entfielen bei den Krankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen nach dem Vermögensstande von 3 311 545 Kr. und der mit Schluß des Jahres 1902 nachgewiesenen Mitgliederzahl von 102 104 auf ein Mitglied 32,43 Kr. gegen 28,94 Kr. im Jahre 1901 und 27,77 Kr. im Jahre 1900.

— **Schleppbahn Nürschan-Hermannshütte.** Die Prager Eisenindustriegesellschaft hat sich in der Absicht, ihren gesamten Betrieb in Kladno zusammenzulegen, bekanntlich entschlossen, ihre Werke in Hermannshütte aufzulassen, wodurch auch die Bedienung der an der genannten 10 km langen Schleppbahn gelegenen Kohlenzechen in Frage gestellt erschien. Um die Einstellung des Betriebes dieser Schleppbahn hintanzuhalten, hat die Staatseisenbahngesellschaft zunächst den Fortbetrieb der Bahn auf Grund eines mit der Prager Eisenindustriegesellschaft getroffenen Übereinkommens bis Ende 1904 übernommen. Der Betrieb wird von der Staatseisenbahnverwaltung in Ansehung des Güterverkehrs in der bisherigen Weise fortgeführt werden. In bezug auf den Personenverkehr wird die Staatseisenbahnverwaltung darauf bedacht sein, den Arbeitern, welche durch die Einstellung des Werkbetriebes in Hermannshütte betroffen wurden, die Aufsuchung anderweitiger Arbeitsgelegenheiten oder der Beförderung an andere Arbeitsorte durch Einführung der Arbeiterbeförderung auf der Schleppbahn zu erleichtern.

— **Motorwagen im Eisenbahnbetriebe.** Wie uns im Anschluß an unsere Nachricht in Nr 96 S. 1448 Jahrg. 1903 d. Ztg. von geschätzter Seite mitgeteilt wird, ist auch auf der 59 km langen Teilstrecke Triest-Buje der Lokalbahn Triest-Parenzo ein schmalspuriger Komarek-Wagen im Gesamtgewicht von 6,7 t mit 17 Sitz- und 4 Stehplätzen in probeweiser fahrplanmäßiger Verwendung. Er verkehrt ohne Beiwagen, befährt Steigungen bis zu 28 ‰ und auf längeren Strecken solche bis zu 25 ‰.

Ungarn.

— **Gehaltsregelung bei den ungarischen Staatsbahnen.** In dem kürzlich im ungarischen Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurfe in betreff der Gewährung von Gehaltszulagen an die staatlichen Angestellten sind die Staatsbahnbeamten nicht berücksichtigt und wurde daher dieserhalb an den Handelsminister im Abgeordnetenhause eine Anfrage gerichtet. Der Handelsminister versicherte in seiner Antwort, daß im Falle einer Gehaltsregelung die Staatsbahnbeamten dieselbe Behandlung erfahren würden, wie die übrigen Staatsbeamten.

Ob die Gehaltsregelung bei den Staatsbahnbeamten in Form eines Gesetzes oder durch eine Verordnung erfolgen werde, sei noch eine offene Frage. Jedenfalls werde aber zur selben Zeit, da die bereits dem Abgeordnetenhause zugegangene Vorlage über die Gehaltsregelung der übrigen Beamten Gesetzeskraft erhalte, gleichzeitig und auf gleicher Grundlage auch die Frage der Gehaltsregelung der Staatsbahnbeamten gelöst werden.

Im Wege des nunmehr vorgelegten Gesetzentwurfs beantrage die Regierung, daß bis zum Inkrafttreten des Gesetzes über die Gehaltsregelung die in das Budget zu diesem Zwecke aufgenommene Summe den Beamten in Form von Gehaltszulagen angewiesen werden solle.

Diese Zulagen sollen jene Beamten erhalten, welche vier beziehungsweise fünf Jahre in einer Gehaltsklasse zugebracht haben. Das System dieser Zulagen hätte bei den Staatsbahnbeamten zu großer Ungerechtigkeit geführt. Die übrigen Staatsbeamten bilden je nach ihrer Vorbildung einen besonderen Status, innerhalb dessen die Beförderung nach Maßgabe der freiwerdenden Stellen erfolge. Bei den Staatsbahnen dagegen bilde das gesamte Personal ohne Rücksicht auf die Vorbildung einen einzigen Status. Hieraus ergebe sich die Notwendigkeit, die Beamten mit höherer Vorbildung nicht wie bei den übrigen Staatsämtern nach dem Dienstalter, sondern nach der Befähigung und Verwendung vorzugsweise zu befördern.

Wollte man nun die Dienstalterszulagen auf die Staatsbahnbeamten ausdehnen, so würden die höher qualifizierten Beamten, welche rascher befördert werden und infolgedessen kürzere Zeit in einer Gehaltsklasse bleiben, keine Gehaltszulagen erhalten. Man habe daher in Erwägung gezogen, die für die Staatsbahnbeamten verfügbare Summe von 1 800 000 Kr. nicht in Form von Dienstalterszulagen, sondern prozentuell nach Maßgabe des Gehalts zu verteilen. Hierbei wäre jedoch auf den einzelnen Beamten ein so geringfügiger Betrag entfallen, daß man auch von dieser Verteilungsart absah. Man habe sich sohin entschlossen, die verfügbare Summe für Beförderungen zu verwenden, welche rückwirkend mit 1. Oktober durchgeführt wurden. Außerdem seien 162 Stellen bei den ungarischen Staatsbahnen in höhere Klassen eingeteilt worden.

— **Die Revision des Eisenbahn-Betriebsreglements.** Wie bereits berichtet wurde, hat die Budapester Handels- und Gewerbekammer in den beteiligten Kreisen Erhebungen über die wünschenswerten Abänderungen des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements eingeleitet und auf Grund dieser Erhebungen eine umfangreiche Denkschrift ausgearbeitet, welche in der nächsten Vollversammlung der Kammer zur Vorlage gelangen wird.

In der Denkschrift wird zum Ausdruck gebracht, daß der Hauptfehler des Betriebsreglements darin bestehe, daß es von den Parteien, welche die Eisenbahn in Anspruch nehmen, die vollkommene Kenntnis des Eisenbahnrechtes, der Tarife und der Bedingnisse fordert, obwohl dieser Wissenskreis ein so umfangreicher und so verwickelter ist, daß sich auch die Eisenbahnorgane darin nur sehr schwer zurechtfinden können.

Demgemäß beantragt die Kammer zahlreiche Abänderungen der Bestimmungen des Betriebsreglements, welche geeignet erscheinen, nach obiger Richtung die Härten der bisherigen Bestimmungen zu mildern. So soll die Eisenbahn bei Berechnung der Frachtgebühren zur Berücksichtigung bestehender Frachtbegünstigungen verpflichtet werden. Ferner soll die Eisenbahn für Schäden bei Be- und Entladungen haftbar gemacht werden, welche den Parteien obliegen und auf Antrag der letzteren bahnseitig übernommen werden.

Die Bahn soll verpflichtet sein, die nicht auf die Schädigung der Bahn abzielenden Unrichtigkeiten in den Frachtbriefen von Amtswegen richtig zu stellen, auch sollen die Bediensteten der Eisenbahn verpflichtet sein, gegen eine Gebühr die Frachtbriefe unter eigener Verantwortung richtig auszufüllen. Für den Fall, daß der Beförderungsweg nicht vorgeschrieben wurde, soll die Eisenbahn verpflichtet sein, Eilgüter und dem Verderben ausgesetzte Güter auf der kürzesten, die Frachtgüter und dem Verderben nicht ausgesetzten Güter auf der billigsten Linie zu befördern und für die Folgen der Wahl mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtunternehmers zu haften. Zur Einhaltung des von den Parteien auf dem Frachtbriefe bezeichneten Weges soll die Bahn jedoch unter allen Umständen verpflichtet sein.

Bei unrichtiger oder mangelhafter Angabe des Inhalts der nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Waren soll der Frachtgebührzuschlag nicht nach dem Rohgewichte der ganzen Sendung, sondern nur des unrichtig deklarierten Stückes berechnet werden. Die Aufnahmestationen sollen mit den nötigen Abwagevorrichtungen versehen werden, und hätte durch Einführung der obligatorischen gebührenfreien Abwage die unrichtige Gewichtsdeklaration hintangehalten zu werden. Für den Fall einer durch Witterungseinflüsse entstandenen Überlastung hätte die Eisenbahn den Beweis zu erbringen, daß der Absender bei der Belastung des Wagens dessen Tragfähigkeit überschritten hat. Die Anerkennung der mangelhaften Verpackung soll die Eisenbahn nicht fordern und die Verantwortung für die während des Transportes entstandenen Mängel nicht auf den Aufgeber überwälzen können.

Die haltbare Bezeichnung der Stücke mit der Bestimmungsstation soll nur bei Eilgütern und bei gewissen, schnellem Verderben ausgesetzten Gütern gefordert werden dürfen. Die Aufgabestationen sollen nicht nur die frankierten, sondern auch die überwiesenen Gebühren auf den Duplikaten der Frachtbriefe oder den Aufgaberezepissen einzeln ersichtlich zu machen verpflichtet sein. Die auf die Rückerstattung von Frachtgebühren bezughabenden Ansprüche sollen erst nach drei Jahren verjähren; derartige Reklamationen sollen binnen einer gewissen Ausschlußfrift erledigt und die Mehrgebühren samt Zinsen rückvergütet werden; im allgemeinen sei die Bahn verpflichtet, jeden Schaden samt Zinsen zu ersetzen. Der Schadenersatz, welcher für den Verlust, die Beschädigung oder den Fehlbetrag der Güter zu leisten ist, möge sich stets nach dem Werte der Waren am Bestimmungsorte richten. Die Lieferfristen sollen insbesondere bei lebendem Vieh und dem schnellen Verderben ausgesetzten Waren herabgemindert, die Zuschlagsfristen abgestellt und die dem schnellen Verderben ausgesetzten Waren außer der Reihe befördert werden. Für den Fall des verspäteten Eintreffens solcher Sendungen, welche mit Interessendeklaration aufgegeben wurden, sei die Eisenbahn zur Zahlung einer zweifachen Gebühr, nämlich des ohnehin zu leistenden Schadenersatzes und des in der Interessendeklaration angeführten Betrages, zu verpflichten. Zur ausschließlichen Verfügung über das rollende Gut soll der Vorweis des übertragbaren Frachtbriefduplikates berechtigen. Für Güter, welche von der Eisenbahn nicht gleich befördert werden können, soll für den Fall ihrer Einlagerung kein Lagerzins eingehoben werden.

Bezüglich der Beförderung lebender Tiere beantragt die Kammer, daß der bei der Aufgabe der Tiere allenfalls in Anspruch zu nehmende Tierarzt, wie auch die Organe der Eisenbahn die Parteien schon bei der Aufgabe darauf aufmerksam zu machen haben, daß vermöge veterinärpolizeilicher Verfügungen der Versand von lebenden Tieren aus gewissen Ursprungsgebieten oder nach gewissen Bestimmungsstationen nicht gestattet sei. Bei der Beförderung von Hornvieh seien die Organe der Eisenbahn verpflichtet, die Nummer und Bezeichnung des Eisenbahnwagens in den Frachtbrief einzutragen. Hinsichtlich der Stückzahl der verladenen lebenden Tiere sollen die im abgestempelten Frachtbriefe angeführten Angaben der Eisenbahn gegenüber Beweiskraft besitzen. Im Betriebsreglement sollen diejenigen „besonderen Gefahren“ angeführt werden, welche mit der Beförderung von lebenden Tieren verbunden sind und für welche die Eisenbahn keine Verantwortung übernimmt. In die Klasse dieser „besonderen Gefahren“ können selbstverständlich das Heißlaufen der Wagen, der Mangel an Lüftungsvorrichtungen, schlechter Türverschluß usw. nicht eingereiht werden. Zur Beförderung von lebenden Tieren soll die Eisenbahn nur gedeckte Wagen benutzen. Die Nichteinhaltung der Lieferzeit bei der Beförderung von lebenden Tieren oder dem schnellen Verderben ausgesetzten Gütern soll sogleich (und nicht nach 30 Tagen) die volle Schadenersatzpflicht der Eisenbahn nach sich ziehen. Die Desinfektion der Eisenbahnwagen soll unter veterinärpolizeilicher Aufsicht vorgenommen werden. Die Viehverladungsstationen sollen behufs vorgeschriebener Sandbestreuung stets mit den nötigen Sandvorräten versehen sein.

Als Adressat soll im Frachtbriefe auch die Stationsleitung bezeichnet werden können. Ebenso sollen als Adressaten auch zwei oder mehrere Personen bezw. Firmen namhaft gemacht werden können, und die Eisenbahn soll verpflichtet sein, die Übergabe der Güter in der Reihenfolge zu versuchen, in welcher die Alternativadressaten im Frachtbriefe angeführt sind. Die Sendungen sollen auch teils als Eil-, teils aber als Frachtgut befördert werden können. Für die obligatorische Abwage soll keinerlei Gebühr aufgerechnet oder diese Gebühr zumindest wesentlich herabgesetzt werden. Das von den Eisenbahnwagen abgeladene Übergewicht und die infolge nachträglich festgestellter unregelmäßiger Verladung abgelegte Überladung soll für den Fall, daß die verlangte Abwage von der Eisenbahn nicht ausgeführt oder die Beladung für richtig befunden wurde, gebührenfrei bis zum Bestimmungsorte oder auf Wunsch des Aufgebers zurück nach dem Aufgabeorte befördert werden. Bei Umkartierungen soll der am Aufgabeorte in Kraft stehende Tarif bei der Berechnung der Gebühren maßgebend sein. Unanbringliche Güter sollen behufs Verwertung an einen größeren Absatzmarkt befördert werden, wo sich für diese eher ein Käufer findet. Die für die Interessendeklaration zu zahlenden Frachtzuschläge sollen herabgemindert werden. Für die Zustellung der Avise sollen keine Gebühren eingehoben werden. Für den Fall, daß die Nachnahme im ganzen zurückgezogen wurde, soll die Eisenbahn nur zur Einziehung ihrer eigenen Unkosten berechtigt sein. Der Nachnahmebetrag soll unbedingt innerhalb acht Tagen von der Übernahme der Sendung gerechnet den Berechtigten ausgezahlt werden. Für den Fall, daß die Aufgabestation eine nachträgliche Verfügung angenommen hat und die Möglichkeit vorhanden war, daß die Verfügung auf telegraphischem Wege noch vor dem Anlangen der Ware am Bestimmungsorte eintreffe, sei die Aufgabestation für den Schaden verantwortlich, welcher aus der Nichterfüllung der Verfügung erwächst.

(Wir glaubten vorstehend die in der Denkschrift der Budapester Handels- und Gewerbekammer zusammengefaßten Wünsche auf Abänderung des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements mitteilen zu sollen, können aber die Ansicht nicht unterdrücken, daß die ebenso zahlreichen als weitgehenden Wünsche in der Mehrzahl nicht begründet erscheinen. Man wäre leicht versucht, aus der Zahl der angeregten Abänderungen darauf zu schließen, daß das österreichisch-ungarische Eisenbahn-Betriebsreglement den Bedürfnissen des Handels und Verkehrs bisher nur in ganz unzulänglichem Maße Rechnung trage. Wie irrig ein solcher Schluß wäre, geht wohl am besten daraus hervor, daß das österreichisch-ungarische Betriebsreglement auf dem Berner Internationalen Frachtrechtübereinkommen aufgebaut ist, welches insbesondere die Haftungsverpflichtung der Eisenbahnen gegenüber dem früheren Zustande empfindlich verschärft hat. Das österreichisch-ungarische Betriebsreglement enthält aber gegenüber dem Berner Übereinkommen noch manche weitgehenden Zugeständnisse an das verfrachtende Publikum. Ebenso haben die österreichisch-ungarischen Bahnen zum Betriebsreglement im Wege von einheitlichen Zusatzbestimmungen vielfach für das Publikum günstigere Bestimmungen getroffen. Um so befremdender muß es wirken, wenn seitens der ungarischen Geschäftswelt zahllose Abänderungen des Betriebsreglements im Interesse der Verfrachter angeregt werden, durch welche den Bahnen ganz außerordentlich schwere Lasten auferlegt würden. Im übrigen darf nicht außer acht gelassen werden, daß alle jene Anregungen, welche wesentliche Grundsätze des geltenden Rechts berühren, sich aus dem Grunde kaum werden verwirklichen lassen, weil nicht daran zu denken ist, daß entsprechende Änderungen im Berner Übereinkommen zur Durchführung gelangen werden, und es anderseits ausgeschlossen erscheint, das binnenländische Frachtrecht nach anderen Grundsätzen wie jene des Berner Übereinkommens zu regeln.)

— **Der Ausbau der ungarischen Kleinbahnen.** Der dermalige ungarische Ministerpräsident Tisza hat schon in seiner Programmrede den Ausbau von Kleinbahnen als notwendiges Mittel zur Förderung des ungarischen Verkehrswesens und der Landwirtschaft bezeichnet. Nunmehr hat die Verwaltung der Ungarischen Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft dem Handelsminister in Angelegenheit des Ausbaues eines größeren Netzes von Kleinbahnen eine Denkschrift überreicht, nach welcher vorläufig solche in der Gesamtlänge von 1340 km in verschiedenen Teilen des Landes zum Ausbau gelangen sollen. Binnen kurzem sollen Sachverständige zur Beratung dieser Angelegenheit einberufen werden.

Übrige europäische Länder.

— **Belgische nationale Gesellschaft der Vizinalbahn.** Diese Gesellschaft hat eine über Erwarten starke und günstige Entwicklung gehabt. Die Länge der bewilligten Linien beträgt 2841 km, wovon 2158 km im Betrieb und 683 km im Bau sind oder nächstens gebaut werden sollen. Der Nennbetrag des Kapitals sämtlicher Linien beträgt 156 000 000 Fr.; davon entfallen auf den Staat 57 700 000 Fr., auf die Provinzen 44 200 000 Fr., auf die Gemeinden 50 750 000 Fr. Der Überschuß des Betriebs belief sich auf 3 677 391 Fr.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen** haben im Jahre 1903 nur eine mäßige Besserung aufzuweisen. Während die preußischen Staatsbahnen in nur 8 Monaten vom April bis Dezember eine Mehreinnahme von über 50 000 000 ℳ gegen die gleiche Vorjahrszeit ergaben, beträgt die Mehreinnahme der sieben großen französischen Netze, bei einer Gesamtlänge von rund 37 500 km, nur rund 20 000 000 ℳ für die 11 Monate vom Januar bis Dezember. Kilometrisch hatten das beste Ergebnis die Nordbahn mit + 2,07 % und die Staatsbahn mit + 1,93 %. Die Südbahn steht am schlechtesten mit — 1,14 %.

— **Das Gesetz betreffend die großen französischen Wasserbauten** ist mit dem Jahresschluß endgültig nach mehrjährigen Verhandlungen zustande gekommen und veröffentlicht worden. Es enthält statt der ursprünglich beantragten 700 000 000 Fr. vorerst nur 293 000 000 Fr. für Bauten; davon rund 29 000 000 Fr. zur Verbesserung bestehender Wasserwege, 177 000 000 Fr. für neu zu erbauende Wasserwege und rund 87 000 000 Fr. für Seehäfen.

— **Pariser Stadtbahn.** Die am 24. Dezember 1903 abgehaltene Generalversammlung, welche wegen der Erhöhung des Aktienkapitals einberufen war, erhielt von der Verwaltung weitere Auskünfte über das Brandunglück vom 10. August. Es wurde betont, die Gesellschaft habe nicht abgewartet, daß die Familien der Opfer die ihnen zustehenden Entschädigungen verlangten, sondern sie habe diese selbst angeboten, und kein Prozeß sei aus diesem Anlaß entstanden. Diese Entschädigungen werden den Betrag von ungefähr 2 000 000 Fr. erreichen, die aus dem Betriebsergebnis von 1903 genommen werden sollen. Trotzdem werde den Aktionären die gleiche Dividende wie im Vorjahre mit 15 Fr. gezahlt werden können, ohne daß man den Vortrag aus dem Vorjahre angreifen müsse. Es herrsche vollständiges Einverständnis zwischen der Stadt und der Gesellschaft wegen der jedem von beiden obliegenden Verantwortlichkeiten. Die Einnahmen, welche nach dem Unglück vom 10. August um 40 % zurückgegangen waren, sind jetzt zu dem normalen kilometrischen Verhältnis des Vorjahres wieder aufgestiegen. Es wurden alle Änderungen und Verbesserungen mitgeteilt, welche infolge des Unfalls durchgeführt oder im Werke sind. Sie betreffen zumeist die Anlage der Bahnhöfe und das Wagenmaterial. Doch ist bisher mehr geplant als ausgeführt. Wegen der Kosten dieser Verbesserungen wurde hervorgehoben, daß letztere auch eine Verbesserung im Betrieb und sonach eine Herabsetzung des Koeffizienten mit sich bringen würden.

Auf eine Anfrage aus der Versammlung bemerkte die Verwaltung, daß der anderweitige Bau einer Untergrundbahn vom Montmartre nach Montparnasse der Métropolitaingesellschaft keinen empfindlichen Wettbewerb machen werde. Der Pariser Stadtrat hat nämlich außerhalb des bisherigen Plans des Métropolitainnetzes den Herren Berlier und Janicot die schon früher erteilte Konzession für eine solche Querbahn im Dezember neuerdings bestätigt. Das gegenwärtig im Bau und Plan befindliche Stadtbahnnetz wird erst gegen 1916 vollendet sein. Wenn also die Querbahn Montmartre-Montparnasse durch die Stadtbahngesellschaft hergestellt werden sollte, so müßte das Publikum sehr lange darauf warten. Dagegen wollen die Konzessionäre den Bau sofort beginnen, wenn das Parlament für die Linie die Erklärung des „öffentlichen Nutzens“ ausgesprochen haben wird. Sie verlangen eine Bauzeit von nur 3 Jahren, so daß die Eröffnung Mitte 1907 stattfinden würde. Es bildet sich eine neue Gesellschaft, welche diese Bahn ohne jeden Kostenbeitrag des Staats oder der Stadt baut und auf ihre eigene Gefahr betreiben wird. Der Pariser Stadtrat hat ferner den Bericht über die Linie Nr 6 der Stadtbahngesellschaft, welche vom Cours de Vincennes nach der Place d'Italie führt und 15 000 000 Franken kosten soll, genehmigt.

— **Der Eisenbahnbau von Chamounix nach Martigny** vom Tal der obersten Arve nach dem Rhonetal ist, wie die Nordd. Allgem. Ztg. meldet, endlich begonnen worden, und zwar von beiden Enden gleichzeitig. Die Gesamtlänge wird nur gegen 40 km betragen, einschließlich der 5 km langen Strecke im Rhonetal selbst von Vernayaz nach Martigny, da der Beschluß gefaßt ist, die Verbindung mit der Hauptlinie des Rhonetales an der letzteren und nicht an der ersteren Station zu bewirken. Von Chamounix bis Chatelard wird die Linie auf französischem und dann bis Martigny auf schweizerischem Gebiet geführt. Die Strecken sind ziemlich gleich, so daß jedes der beiden Länder die Kosten für etwa 20 km des Baues aufzubringen hat. Der französische Teil der Bahn stellt nur

geringe Schwierigkeiten, und über den einzuschlagenden Weg bestehen keinerlei Zweifel. Die Linie geht von der Station der elektrischen Eisenbahn in Chamounix aus und verläuft längs des offenen Tales, wo Stationen für den Chapeau und das Mer de Glace errichtet werden; dann kreuzt sie die Arve. Gleich oberhalb ist eine Haltestelle zur Besteigung der Flégère vorgesehen. Dieser Abschnitt endet bei Argentières. Hier bietet der Rücken, der die Wasserscheide nach dem Rhonetal hin bildet, einige Schwierigkeit und wird voraussichtlich den Bau eines Tunnels erforderlich machen. Nach Überwindung der Wasserscheide führt ein neues Tal nach der Grenze hin, die durch eine Brücke über die Eau Noire bezeichnet wird. Der Bau auf schweizerischem Gebiet hat den Ingenieuren weit schwerere Aufgaben gestellt, die erst nach jahrelangen Erörterungen entschieden worden sind; freilich haben sich hier auch die örtlichen Interessen für den einen und den anderen Plan geltend gemacht. Die billigste Lösung würde gewesen sein, die Linie im Grunde der Talschlucht bis nach Vernayaz durchzuführen und zur Vermeidung der Gorge du Trient in einen Tunnel enden zu lassen. Diese Linie wäre aber für die Dörfer zur Seite des Tals fast nutzlos gewesen. Ein zweiter Plan wollte der Straße über die Tête Noire folgen und in einem langen Tunnel den Col de la Forclaz durchsetzen. Die Bewohner des Dorfes Trient waren über diesen Plan sehr glücklich, der aber als sehr teuer und auch für die Allgemeinheit zu wenig nutzbringend gleichfalls aufgegeben wurde. Man entschied sich schließlich für eine Linie an der linken Seite des Flusses über die dort gelegenen Dörfer, die auch mehr große Gasthäuser besitzen, als das Trienter Tal. Der jetzt begonnene Abschnitt von Vernayaz nach Salvan zwingt die Bahn zu einem Anstieg von 450 m, dessen Überwindung keine leichte Aufgabe ist, da die Strecke in der Luftlinie nur etwa 3 km lang ist. Die Linie wird daher in großen Bogen angelegt, die ihrem Verlauf die Gestalt eines S geben, und es müssen Zahnradstrecken nach dem gleichen System wie bei der Jungfraubahn eingeschaltet werden,. Der übrige Teil der schweizerischen Linie verläuft auf ziemlich einfachem Gelände, nämlich in einem Einschnitt an der Seite einer jähen Schlucht mit nur kurzen Tunneln. Die schwierigste Strecke von Vernayaz nach Salvan soll für die Hauptverkehrszeit dieses Jahres beendet sein, während für die ganze schweizerische Strecke eine Bauzeit bis zum Jahre 1907 (?) in Aussicht genommen ist. Nach ihrer Vollendung wird die ganze Bahn eine der schönsten und malerischsten in der Schweiz sein. Ein großer Verkehr ist ihr der Lage nach fast sicher, und es wird daher nur von der Höhe der Baukosten abhängen, ob sie sich gut bezahlt machen wird.

— **Die Einnahmen der russischen Privatbahnen** stellten sich in den ersten acht Monaten des Jahres 1903 und des Vorjahres nach einer von der Petersburger Zeitung veröffentlichen amtlichen Statistik entnommenen Zusammenstellung auf 118 398 414 R., während im Vorjahre für dieselbe Zeit ein Ertrag von 100 959 827 R zu verzeichnen war; demnach ist ein Zuwachs von 17 438 587 R. erzielt worden. Zieht man die Länge der einzelnen Bahnen in Betracht, so ersieht man, daß die Einnahmen für eine Werst in der Berichtszeit des Vorjahres 6319 R. betrugen, im Jahre 1903 aber 7314 R., also für eine Werst Bahnlänge mehr 995 R. Auf diesen von Privatgesellschaften betriebenen Hauptbahnen sind in den ersten acht Monaten insgesamt 21 073 948 Personen und 1 522 686 000 Pud (= 24 941 596 t) Güter befördert worden, während sich die Zahl der im Jahre 1902 für dieselbe Zeit beförderten Personen auf 19 826 139 und die Gütermenge auf 1 269 692 000 Pud (= 19 795 554 t) bezifferte.

Über die Einnahmen der Staatsbahnen in dem gleichen Zeitabschnitt liegen uns z. Z. noch keine amtlichen Zahlen vor.

— **Nachrichten über den Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes.** 1. Zwischen Petersburg und Wiborg ist dieser Tage die Legung eines zweites Gleises auf der Finnländischen Eisenbahn beendet worden. Im laufenden Jahre steht also eine Beschleunigung des Personenverkehrs auf dieser Strecke zu erwarten. 2. Eine besondere Kommission beim Ministerium der Verkehrsanstalten hat für notwendig befunden, schon im Frühling mit den Arbeiten für die Legung eines zweiten Gleises auf den Weichselbahnen zu beginnen. 3. Auf den im Bau begriffenen Strecken der zweiten Jekaterinenbahn: Dolginzewo-Kitschkaß, Apostolowo-Nikolo-Koselsk, Karawannaja-Ilowaiskoje und Mossnino-Makejewka soll in den ersten Tagen dieses Monats der Personen- und Güterverkehr auf allgemeinen Grundlagen eröffnet werden. 4. Die Generalversammlung der Aktionäre der Wladikawkas-Eisenbahn hat, wie die „Birsh. Wed." mitteilen, dem Antrage der Verwaltung der Bahn gemäß beschlossen, ein zweites Gleise von der Station Saretschnaja bis zur Station Kawkaskaja und von der Station „Mineralnyja Wody" bis zur Station Prochladnaja (Gesamtlänge 320 Werst) zu bauen. Die Kosten belaufen sich auf 12 594 700 R. und sollen durch eine vom Finanzministerium bereits genehmigte Obligationsanleihe gedeckt werden. 5. Die Eröffnung der St. Petersburg-Witebsker Eisenbahn erfolgte am 12/25. Dezember 1903. Der Zug Nr 3 wird von der Petersburger Station (Zarskoje Sselo Bahn) Montags und Donnerstags um 7 Uhr 21 Minuten morgens abgehen, mit Umsteigen der Reisenden in Zarskoje Sselo. Der Zug trifft von Witebsk in Petersburg an jedem Dienstag und Freitag um 10 Uhr 10 Minuten abends ein. Die neue Bahn besteht aus zwei Teilstrecken, die von dem zwischen den Stationen Dno und Nowo-Ssokolniki im Jahre 1901 gebauten Bahnzweige geteilt werden. Die ganze Ausdehnung der Petersburg-Witebsker Bahn beträgt 533 Werst (= 569 km). Nach vollendetem Bau des Petersburger Bahnhofs werden die Züge nach Witebsk aus Petersburg abgehen. Die Güterzüge gehen vom Rangierbahnhof ab. Damit ist eine für die Entwicklung von St. Petersburg außerordentlich wichtige Linie dem Verkehr übergeben, denn nach Fertigstellung des gesamten Baues wird eine direkte Verbindung mit Kiew vorhanden sein.

— **Der zweite Kongreß in Angelegenheiten des russisch-chinesischen Verkehrs.** Am 1./14. Dezember 1903 ist in St. Petersburg der zweite Kongreß in Angelegenheiten des russisch-chinesischen Verkehrs zusammengetreten. Auf diesem Kongresse sind viele, für die Entwicklung des Verkehrs außerordentlich wichtige Fragen behandelt und zum Teil auch schon entschieden worden. Dieser Verkehr ist erst seit einigen Monaten eröffnet und die Tarife sind nur annähernd festgesetzt worden, da niemand voraussehen konnte, welche Waren nach der Mandschurei gehen würden und für welche eine Ermäßigung des Tarifs notwendig sein würde. Der erste Monat hat aber schon gezeigt, daß der Absatz von russischen Waren in der Mandschurei weit größer sein kann, als es jemals erwartet wurde. Es hat sich herausgestellt, daß Rußland nach der Mandschurei Möbel, Papyroshülsen, landwirtschaftliche Maschinen, Linoleum liefern kann, Artikel, die in den direkten Verkehr nicht aufgenommen waren; es wurde ferner Sirup zur Anfertigung von billigem chinesischen Konfekt verlangt, das Militärwesen bezog Schafpelze; aus dem Gebiete der Transbaikalbahn wurde Sahne und Quark befördert usw. Alle diese Waren sind nunmehr in den ermäßigten Tarif aufgenommen. Ferner beschloß der Kongreß einige Vergünstigungsmaßregeln, die auf den Eisenbahnen des europäischen Rußlands eingeführt sind, auch auf den russisch-chinesischen Verkehr auszudehnen. So ist z. B. die Beförderung von Waren in den Personenzügen aus den größeren Städten Rußlands bewilligt. Ferner dürfen die leeren Spiritus-Kesselwagen unentgeltlich zurücktransportiert werden. Dagegen lehnte der Kongreß die Einführung von verschiedenen Vergünstigungen, die von großer Bedeutung für den russisch-chinesischen Verkehr sein könnten, wie die telegraphische Anweisung von Nachnahmezahlungen, zunächst ab. Ferner wurden vom Kongreß einige den Personenverkehr betreffende Fragen geprüft. Da im April dieses Jahres eine Bewegung der Ausländer nach China über Sibirien nach Meinung der beteiligten Bahnverwaltungen zu erwarten ist, so ist beschlossen worden, Fahrscheinhefte von den Grenzstationen Wershbolowo, Alexandrowo, Granica und Sosnowice einzuführen, ebenfalls Fahrscheine der Dampfschiffahrt nach Schanghai und Nagasaki aufzunehmen. Bis jetzt waren Fahrscheinhefte im direkten russisch-chinesischen Verkehr nur für Eilzüge eingeführt; jetzt sollen Fahrscheinhefte auch für Reisende II. und III. Klasse gewöhnlicher Personenzüge eingeführt werden; da viele Personen ihre Reise in Irkutsk unterbrechen müssen, werden die Fahrscheinhefte bis und von Irkutsk ausgegeben, so daß es dem Reisenden freigestellt ist, längere Zeit in Irkutsk zu verweilen.

Fremde Weltteile.

— **Chinesische Bahnen.** Der erste, 16 km lange Teil der Eisenbahn von Kanton nach Hankau am mittleren Yangtsekiang, der Kanton mit Fatschan am Westflusse verbindet, ist neulich, wie der Köln. Ztg. aus Schanghai Ende November 1903 berichtet wird, unter großer Beteiligung von Chinesen und Ausländern feierlich eröffnet worden. Wenn erst die ganze Bahn von Kanton über Hankau nach Peking, also quer durch das Reich der Mitte fertig sein wird, dann muß das eine gewaltige und jetzt wohl noch kaum zu übersehende Umwälzung hervorrufen. Eines läßt sich jedoch schon mit Sicherheit sagen: Die leidige Frage des Likins oder der Binnenzölle auf ausländische Güter, die bisher für so gut wie unlösbar galt, wird durch das Dampfroß spielend gelöst werden. Eine Verbrauchssteuer am Bestimmungsort der Waren läßt sich allerdings auch dann trotz aller Verträge und Abmachungen nicht leicht verhindern; aber die sehr viel lästigeren Abgaben, die jetzt ganz willkürlich unterwegs erhoben werden, kann man beim Transport mit der Bahn unmöglich aufrecht erhalten. Hier wird sich demnach

die Macht der Umstände endlich einmal stärker erweisen, als der übelste Wille der Mandarinen, was nicht oft der Fall ist.

Ferner entnehmen wir einem Bericht des chinesischen Zollkommissars Detring in Tientsin, eines Deutschen, folgendes: Nach der Rückkehr des Hofes nach Peking Anfang des Jahres 1902 hat die Kaiserliche Abneigung gegen das Eisenbahnfahren verschiedenen Dekreten Platz gemacht, die den Bau besonderer Linien zwischen Peking und dem Sommerpalast und den westlichen Kaisergräbern anordnen. Hierdurch verschwanden auch die Bedenken der konservativen Klassen und der Weg für die Ausdehnung der Eisenbahnen lag offen. Die Linie von Peking nach Schanhaikwan soll im letzten Jahre 3 000 000 Taels eingebracht haben bei einem Anlagekapital von 10 000 000 Taels. Der klassische Flußverkehr auf dem Peiho nach Tungtschou hat tatsächlich ein Ende erreicht, so daß die Bahnverwaltung getrost beide Enden auf der Zweiglinie zusammentreffen lassen kann, die für den Warentransport zwischen Tungtschou und der Hauptstadt bestimmt ist.

— **Kongobahn.** Der Kongostaat und die Kongobahn stehen bekanntlich schon seit mehreren Jahren in einem recht gespannten Verhältnisse zu einander. In der vor einiger Zeit stattgehabten Hauptversammlung der Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie wurden hierüber, wie wir der Köln. Ztg. entnehmen, sehr interessante Mitteilungen gemacht. Die Roheinnahmen der Kongobahn haben sich demnach auf 9 645 811 Fr. belaufen, wovon nach Abzug der Betriebsausgaben (5 547 101 Fr.) ein Reingewinn von 4 098 709 Fr. verbleibt. Dieser kann jedoch nur als vorläufig angesehen werden, denn es ist der Kongobahn im Jahre 1901 eine vom 1. Juli 1902 ab in Kraft tretende Frachtermäßigung von 30 % aufgezwungen worden; diese wird nun nicht auf alle Waren angewandt, sondern nur auf gewisse, vom Staate zu bestimmende, und zwar derart, daß sie in ihrer Gesamtheit einem 30 prozentigen Abschlag auf den ganzen Warenverkehr gleichkommen. Da der Staat sich bis jetzt noch nicht entschließen konnte, die nötigen Einzelheiten bekannt zu geben, mußte die Kongobahn ihre bisherigen Sätze aufrecht erhalten, sich ihren Kunden gegenüber jedoch zu entsprechenden Rückzahlungen verpflichten. Sie hat also seit 1½ Jahren Schulden, über deren Verfallzeit und Höhe sie völlig im unklaren ist. Auch dem Kongostaate schuldet sie auf diese Weise Geld, ohne zu wissen wieviel. Anderseits hat sie aber 2 200 000 Fr. vom Staate für geleistete Versendungen zu fordern, deren Zahlung der Staat verweigert, da er von dieser Summe zuerst die von ihm selbst noch festzusetzenden Verminderungen abziehen möchte. Diese könnte der Kongobahn gegebenenfalls große geldliche Schwierigkeiten bereiten. Der Kongostaat hat sich daher nach langen und schwierigen Verhandlungen am Tage vor der Hauptversammlung der Compagnie du Congo entschlossen, der Kongobahn vorschußweise 1 300 000 Fr. zur Verfügung zu stellen, so daß wenigstens eine Dividende von 35 Fr. auf die Stammaktien zur Ausschüttung kommen kann.

— **Ein Bahnbau in Britisch-Zentralafrika.** Die Köln. Zeitg. erfährt aus Ostafrika, daß die Engländer im Begriffe sind, eine Eisenbahn von 1 m Spurweite von Fort Herald am Schire, der englischen Grenzstation gegen die portugiesische Provinz Mozambique, über Blantyre nach Fort Johnston am Nyassasee zu bauen. Ein Teil des Materials soll bereits in Chinde eingetroffen sein. Bei günstigen Regenverhältnissen kommen die flachgehenden englischen Heckraddampfer, welche den Personen- und Frachtverkehr auf dem Zambesi vermitteln, zwar bis Chikwakwa, in der trocknen Zeit können sie aber häufig nicht einmal den portugiesischen Grenzort Chiwanga unterhalb von Fort Herald erreichen. Über das Schire-Hochland, welches die Bahn durchschneiden soll, mußten bisher alle Lasten nach dem Nyassasee durch Träger befördert werden. Der Verkehr auch nach dem deutschen Teile des Nyassasees, dem Bezirke Langenburg, würde zweifellos durch diesen Bahnbau sehr erleichtert werden, anderseits aber dürfte auch der Handel von den Landschaften um das Südende des Tanganyikasees und das Nordende des Nyassasees noch mehr von Deutsch-Ostafrika abgelenkt werden, als dies bis jetzt schon der Fall ist. Das Schire-Hochland legt dem Bahnbau allerdings recht erhebliche Schwierigkeiten in den Weg. Daß die Engländer aber solche zu überwinden wissen und sie ebenso wenig wie hohe Kosten scheuen, hat der Bau der Ugandabahn nördlich der deutschen ostafrikanischen Kolonie gezeigt. Der zweite englische Plan für einen Bahnbau längs der Südgrenze von Deutsch-Ostafrika durch portugiesisches Gebiet vom Indischen Ozean zum Nyassasee scheint glücklicherweise nicht recht vorwärts zu kommen, da man den Wettbewerb einer auf deutschem Gebiete zu bauenden, wesentlich günstigeren Linie Kilwa-Wiedhafen fürchten soll. Der Berichterstatter der Köln. Ztg. fährt nun fort: „Hoffentlich nehmen die genauen Erkundungsarbeiten des kolonialwirtschaftlichen Komitees für diese Bahnstrecke, welche jetzt eingeleitet sind, guten Fortgang, damit wir im Bahnbau im Süden nicht wieder ebenso überholt werden, wie im Norden. Wenn wir nicht wollen, daß der Stillstand in der Entwicklung unserer Kolonie nachgerade chronisch werde, müssen Bahnen gebaut werden. Wir halten es für selbstverständlich, daß die verschiedensten Bahnpläne in der Öffentlichkeit erörtert werden. Daß aber eines gegen das andere ausgespielt wird, wie dies bedauerlicherweise sogar von ‚Afrikanern' geschehen ist, kann nur bewirken, daß die öffentliche Meinung verwirrt wird. Zuerst muß der Reichstag endlich dem Projekte der Stichbahn Dar-es-Salaam-Mrogoro seine Zustimmung erteilen, das seit Jahren auf der Tagesordnung steht und in trauriger Verkennung der Verhältnisse immer wieder abgelehnt oder zurückgestellt worden ist. Für eine Nyassabahn von Kilwa aus dürfte sich, wenn die erwähnten Vorarbeiten, wie zu erwarten ist, günstige Ergebnisse haben, privates Kapital viel leichter finden, als für die Bahn von Dar-es-Salaam aus. Die Aufschließung der Gebirgsländer im Hinterlande von Dar-es-Salaam, vor allem des nach Ansicht vieler Sachverständiger für Europäeransiedlung wohl geeigneten Hochlandes von Uhehe, steht aber jetzt im Vordergrunde des Interesses. Eine Entscheidung darüber muß also zuerst herbeigeführt werden, ohne daß deshalb andere gute Entwürfe in Vergessenheit zu geraten brauchen. Kommt Zeit, kommt Rat, es sei denn, daß man an einer Entwicklung unserer Kolonien überhaupt verzweifeln wollte. Die Engländer würden dann schnell bereit sein, sie uns abzunehmen, und sie würden wahrscheinlich schneller als wir Mittel und Wege finden, die gehemmte Entwicklung wieder in Fluß zu bringen."

— **Wasserstandsgläser** scheinen in den Vereinigten Staaten von Amerika — wenigstens für Lokomotivkessel — nicht sehr beliebt zu sein. Ein gewisser J. V. N. Chennet sieht sich veranlaßt, für diese in der „Railroad Gazette" eine Lanze zu brechen. Er erklärt, was bei uns längst allgemein anerkannt ist, daß alle Mängel, die den Wasserstandsgläsern nachgesagt werden, ihren Grund lediglich in unsachgemäßer Behandlung haben. Seine Ausführungen schließen mit den Worten: Verwendet Sorgfalt auf die Wasserstandsgläser und auf deren Verbindungsrohre mit dem Kessel, so werden sich diese Gläser als ein nützlicher und zuverlässiger Teil der Maschine erweisen.

— **Privatwagen auf Eisenbahnen.** Der Amerikaner Midgely, der sich mehrfach über die Mißstände verbreitet hat, die die in Privatbesitz befindlichen Spezialwagen für die Eisenbahnen mit sich bringen, macht nach der „Railroad Gazette" jetzt folgenden Vorschlag: Die Eisenbahnen schließen sich zu einer Wagengesellschaft zusammen und kaufen alle Kühl- und sonstigen Spezialwagen auf, um sie auf eigene Kosten zu unterhalten. Für den Fall, daß sich die gegenwärtigen Eigentümer weigern sollten, ihre Wagen zu einem angemessenen Preise zu verkaufen, gehen die Eisenbahngesellschaften dazu über, selber Wagen zu bauen. Um die Erledigung der Frage noch zu beschleunigen, empfiehlt Midgely den Eisenbahnen, den Zuschuß, den sie z. Z. an die Besitzer der Privatwagen zahlen, von 1 % auf 7,5 ‰ bezw. von 7,5 ‰ auf 6 ‰ herabzusetzen.

— **Die Herstellung von Lokomotiven in Neu-Südwales.** Die Köln. Ztg. schreibt: Vor einiger Zeit gab der Premierminister von Neu-Südwales die Erklärung ab, daß er im Einverständnis mit seinen Kollegen beschlossen habe, den Bedarf der Staatsbahnen an Lokomotiven in Zukunft im Staate herstellen zu lassen. Da die bisherigen Erfolge der Staatsunternehmungen zweifelhaft sind und die Rentabilität der Unternehmen fraglich erscheint, will man in diesem Falle suchen, Privatunternehmer für die Ausführung des Plans zu gewinnen. Die staatliche Unterstützung soll dadurch zum Ausdruck kommen, daß die Regierung sich verpflichtet, 60 bis 100 Lokomotiven innerhalb 5 Jahren zu festen Preisen abzunehmen. Über die Art dieser Preise hat der Minister zwei sich widersprechende Äußerungen getan. Zuerst sagte er, auf Grund ihm gemachter Mitteilungen könne man hoffen, daß die einheimische Industrie die Lokomotiven zum gleichen Preise herstellen könne wie die fremde, und später erklärte er seine Bereitwilligkeit, diese heimische Industrie dadurch zu unterstützen, daß er für ihre Erzeugnisse höhere Preise bewillige, als man bisher für die eingeführten bezahlt habe. Indessen bedingen schon die in Neu-Südwales herrschenden Lohnverhältnisse eine bedeutende Preiserhöhung, da die für Rechnung der Regierung eingeführten Waren zollfrei sind, so daß ein Schutzzoll, der diese höheren Arbeitslöhne wettmachen könnte, mit in Betracht kommt. Daneben aber ist zu berücksichtigen, daß selbst dann, wenn sich die Regierung verpflichtet, die von dem Eisenbahnamt als Höchstbedarf für das Jahr angegebene Anzahl von 20 Lokomotiven abzunehmen, dieser nicht genügt, um die nötige kostspielige Anlage bezahlt zu machen, so daß es unerläßlich erscheint, mit Rücksicht darauf eine weitere Preiserhöhung zu bewilligen. Der vorgeschlagene Versuch ist durchaus neu für Australien. In Südaustralien deckt die Firma James Martin & Cie Ltd. in Harler den Bedarf an Lokomotiven, in Viktoria

werden solche teilweise in Staatswerkstätten hergestellt, während die Queensländer Regierung ihre Aufträge an Firmen in Brokhampton gibt. Die Erfahrungen, die man bisher mit dem einheimischen Erzeugnis gemacht hat, sind aber keineswegs ermutigend gewesen. Auf jeden Fall steht fest, daß die Mehrkosten der heimischen Lokomotiven ganz bedeutend sind. Aus diesem Grunde hat man sich bisher stets geweigert, dem Beispiele der oben genannten Staaten zu folgen. Die Meinung der leitenden Eisenbahnbeamten ist auch jetzt noch gegen das Unternehmen, aber der Einfluß der Arbeiterpartei ist groß genug, um die Bedenken derselben wenigstens einstweilen zu unterdrücken. Der Jahresbericht der Eisenbahnverwaltung für die Zeit vom 1. Juli 1902 bis 30. Juni 1903, der soeben erschienen ist, zeigt für die Eisenbahnen einen Fehlbetrag von 425 879 £, Grund genug, um den einsichtigen Teil der Bevölkerung zum Gegner eines Plans zu machen, der den Eisenbahnetat mit einer weiteren, unnützen jährlichen Ausgabe von 20 000 £ belastet. Man verläßt sich darauf, daß die Ausschreibung der Lieferung, die angeordnet worden ist, derartige Preisunterschiede zu gunsten der eingeführten Lokomotiven ergeben wird, daß die Regierung selbst den Plan wird fallen lassen müssen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Vom 15. Januar 1904 ab wird der Stationsname Rheinhausen in „Rheinhausen-Friemersheim“ abgeändert.

Cöln, den 30. Dezember 1903. (27)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 10. Januar 1904 ab wird der Stationsname Maubach in „Unter-Maubach“ abgeändert.

Cöln, den 2. Januar 1904. (28)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Januar 1903.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt für die Stationsverbindung Schöningen - Kratzwiek der Frachtsatz von 0,54 ℳ für 100 kg in Kraft.

Magdeburg, 31. Dezember 1903. (29)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Die Frachtsätze für den Wagenladungsverkehr zwischen Brake (Oldenburg) und Stationen der Prinz Heinrichbahn im Heft 20 des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs gelten vom 1. Januar 1904 an auch für den Verkehr der Station Brake (Oldenburg) Pier in der Richtung nach den Stationen der Prinz Heinrichbahn.

Straßburg, den 27. Dezember 1903. (30)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Rheinisch - westfälisch - niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Januar k. J. treten die Nachträge XIV zum Heft C 2 und XIII zum Heft C 3 des Gütertarifs vom 1. April 1895 in Kraft.

Die Nachträge enthalten teilweise veränderte Frachtsätze für die Stationen Enschede der Niederländischen Staatsbahn und Enschede Nord der Holländischen Eisenbahn, sowie die Aufnahme der Station Enschede Süd in den Verkehr. An Stelle des im Heft C 3 und den zugehörigen Nachträgen für den Verkehr mit der Station Oldenzaal H. B. vorgesehenen Übergangs Winterswyk-Bocholt oder -Borken tritt der Übergang Ahaus Holl. Bahn. Die im rheinisch-westfälisch-niederländischen Güterverkehr für die Station Barneveld (Dorf) bestehenden Frachtsätze finden vom 1. Januar k. J. ab auch im Verkehr mit der Station Voorthuizen der niederländischen Zentralbahn Anwendung.

Abdrücke des Nachtrages XIV zum Heft C 2 sind zu 5 ₰ und des Nachtrags XIII zum Heft C 3 zu 10 ₰ das Stück durch Vermittlung der beteiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Elberfeld, den 21. Dezember 1903. (31)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - niederländischer Güterverkehr.

Vom 1. Januar k. J. ab werden im Verkehr zwischen der Station Aalten der holländischen Eisenbahn einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Essen, Elberfeld, Münster, Frankfurt a/M. (mit Ausnahme der Stationen Eibelshausen, Höhr-Grenzhausen sowie der Stationen der Strecken Siegburg-Wetzlar, Betzdorf - Daaden, Selters i. W. - Altenkirchen-Staffel-Sayn) und Mainz, ferner der Eisern-Siegener, Georgsmarienhütten-, Teutoburger Wald-Eisenbahn und den dem rheinisch - westfälisch - niederländischen Verkehr angehörenden Stationen der Westfälischen Landes-Eisenbahn anderseits die Frachtsätze der Station Lichtenvoorde der Holländischen Eisenbahn berechnet. Soweit im Verkehr mit den Stationen der vorgenannten Direktionsbezirke und Eisenbahnen durch die Änderung der Gleichstellung Frachterhöhungen eintreten, finden bis zum 12. Februar k. J. noch die seither gültigen Frachtsätze für Zevenaar H. B. oder Ruurlo H. B. Anwendung. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 29. Dezember 1903. (32)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oldenburg-hessischer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1904 tritt der Nachtrag 5 zu dem Tarif für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft.

Er enthält im besonderen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecken Laubach-Mücke und Worms-Gundheim, sowie für die Stationen Bad Sachsa, Erzhausen, Horchheim a. Rhein, Schlierbach bei Treysa, Zotzenbach und Brake (Oldbg.) Pier, ferner geänderte Entfernungen für die Schnittpunkte Bremen und Quakenbrück.

Außerdem werden ermäßigte Anstoßfrachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für die Stationen der Kerkerbachbahn Christianshütte, Heckholzhausen und Schupbach, Ausnahmefrachtsätze für Pflastersteine zur Herstellung von Reihenpflaster im Versande von Schlierbach b. Treysa, für Dachschiefer im Versande von Ronnstadt, sowie ein Ausnahmetarif für den Übergangsverkehr mit der Cloppenburger Kleinbahn eingeführt.

Außer der Erweiterung des Artikelverzeichnisses des Ausnahmetarifs 4 (Düngekalktarif) durch Aufnahme des Artikels Marmor und der Änderung des Artikelverzeichnisses des Ausnahmetarifs J. in „Petroleum sowie Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha)“ enthält dieser Nachtrag noch Zusätze zu den Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 14 a (Rohzucker an Raffinerien), betreffend die steueramtliche Bescheinigung für den Frachterstattungsantrag und die Berechnung der Gewichtsmengen Rohzucker für die Frachterstattung.

Weitere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen, sowie das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung. (33)

Cassel, den 28. Dezember 1903.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tirol - Vorarlberg - süddeutscher Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 20. Januar 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904, wird die Station Griesheim a. M. mit den um 0,06 ℳ für 100 kg ermäßigten Frachtsätzen der Station Biebrich Rheinbhf. in die Abteilung I des Ausnahmetarifs Nr 9 für Düngemittel einbezogen.

Karlsruhe, den 30. Dezember 1903. (34)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Die in Basel S. B. B. zur Erhebung kommende Reexpeditionsgebühr von 50 Cts. für den Wagen für die von den badischen Rheinumschlagsplätzen über die Verbindungsbahn in Basel S. B. B. eingehenden und von da mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen weitergehenden Kohlensendungen wird zur Herstellung der Taxgleichheit mit dem Weg über Basel Els. B. bis auf weiteres auf Vorlage der Frachtbriefe bis und ab Basel S. B. B. von uns zurückerstattet.

Karlsruhe, den 3. Januar 1904. (35)

Sächsisch - österr. - ungar. Eisenbahnverband.

Die Frachtsätze nachgenannter Ausnahmetarife bleiben bis auf Widerruf, längstens jedoch bis zu den angegebenen Terminen, in Kraft: a) bis 29. Februar 1904, Tarifheft 5: die Frachtsätze für die Beförderung von Holz der Abteilung a von Chrobold, Eleonorenhain, Oberhaid, Prachatitz, Säumerbrücke und Wallern nach Wodnan - Cicenic; b) bis 31. De-

zember 1904: Tarifheft 1 und 2, Ausnahmetarife 23 (Düngemittel) und 60 (Knochenmehl); Tarifheft 3, Ausnahmetarif 37 (Schafwollgarne) und der Ausnahmetarif für Kupfervitriol und Krystallazurin.

Dresden, den 1. Januar 1904. (36)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch - ungarisch - bayerischer Verbands-Gütertarif, Teil II, Heft 4.
(Klassengüterverkehr Galizien-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 gelangt der Nachtrag III zur Einführung, welcher Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

München, den 29. Dezember 1903. (36)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Österreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1904 gelangen in Ergänzung der Ausnahmetarife Nr 19 (Spat) u. Nr 57 a (Ton) direkte Frachtsätze von Nabburg u. Schwarzenfeld nach Kirchdorf, Station der Kremstalbahn, zur Einführung.

München, den 29. Dezember 1903. (38)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen.

Mit dem 5. Januar 1904 treten für Kokssendungen von Melchiorgrube (bei Dittersbach) nach den oberschlesischen Hüttenstationen ermäßigte Frachtsätze in Kraft. Über die Höhe derselben geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 31. Dezember 1903. (39)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Teil IV, Heft 1 vom 1. Juni 1903 (Holzverkehr Österreich-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1904 gelangen in Ergänzung der Abschnitte I—IV von Gröbming und Öblarn nach Amberg, sowie von Wien I K. E. B. und Wien St. E. G. transit nach Bettmannsäge direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 29. Dezbr. 1903. (40)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897 (Klassengüterverkehr Österreich-Bayern).

Mit Wirksamkeit vom 20. Januar 1904 gelangen für die Beförderung von Eil- und Stückgütern zwischen Marchtrenk einerseits und Asch B. St. B., Asch Stadt sowie Roßbach anderseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 29. Dezbr. 1903. (41)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1904 tritt für den Berlin-Stettin-mitteldeutschen Güterverkehr der Nachtrag 8 in Kraft. Er enthält neben verschiedenen bereits veröffentlichten Änderungen, Entfernungen für die neueinbezogenen Stationen: Alt-Valm, Bärwalde i. Pom., Berka (Werra), Collatz, Dankmarshausen, Flackenheide, Lucknitz, Lübgust, Marienthal b. Schweina, Magerviehhof und Paatzig.

Der Nachtrag ist von den beteiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Magdeburg, den 31. Dezbr. 1903. (42)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Gütertarif Teil II, Heft 2 vom 1. Januar 1904)

Ab 15. Januar 1904 wird die Station Esch der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in den Ausnahmetarif Nr 17 für Tonröhren und Magnesitziegel einbezogen.

München, den 24. Dezember 1903. (43)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1904 werden die württemb. Stationen Hausen a. d. Fils und Mühlhausen-Gruibingen in den bad.-württ. Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen unsere Güterstationen.

Karlsruhe, den 30. Dezbr. 1903. (44)
Großh. Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1904 werden für Kupfervitriol in Wagenladungen von 10 000 kg von Ludwigshafen a Rh. nach den Stationen Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut, sowie von Mannheim nach den Stationen Basel (Reichsbahn) und Basel-St. Johann (Reichsb.) ermäßigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Karlsruhe, den 29. Dezember 1903. (45)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1904 werden für Mannheim im Verkehr mit den pfälzischen Stationen Rohrbach b/St. Ingbert, St. Ingbert und Scheidt b/St. Ingbert ermäßigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Karlsruhe, den 31. Dezember 1903. (46)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1904 gelangt zu Heft D, Sonderbestimmungen und Tarife für den Verkehr der k. bayerischen Lokalbahnen vom 1. Juni 1901 der V. Nachtrag zur Einführung.

München, den 29. Dezember 1903. (47)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch - ungarisch - deutscher Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 15. Februar 1904 ist der Tarif wie folgt zu ergänzen:

Auf Seite 5 des Tarifes ist nachzutragen:

„C. Besondere Bestimmungen für Triest, Fiume, Pola und Rovigno.

Die Frachtsätze dieses Tarifes, insoweit deren Anwendung nicht ohnedies an die Bedingung der überseeischen Ausfuhr oder der überseeischen Herkunft geknüpft ist, haben — je nachdem sie nur in einer Richtung oder in beiden Richtungen Anwendung finden — Geltung:

a) in der Richtung nach den Hafenstationen Triest, Fiume, Pola und Rovigno nur für Sendungen, welche im Bereiche dieser Stationen entladen und mit Landfuhrwerk oder zu Schiff abgeführt oder mittels Schleppbahnen oder auf Magazins- oder Industriegleisen oder nach Lagerplätzen abgefahren und endgültig bezogen werden, also von den Hafenstationen nicht unmittelbar mit der Eisenbahn zur Weiterbeförderung gelangen.

b) in der Richtung von den Hafenstationen Triest, Fiume, Pola und Rovigno nur für Sendungen, die zur Verladung daselbst mit Landfuhrwerk oder zu Schiff zugeführt oder mittels Schleppbahnen oder auf Magazins- oder Industriegleisen oder von Lagerplätzen angefahren, nicht aber mit der Eisenbahn nach den Hafenstationen befördert worden sind.

Die vorstehend unter a) und b) hinsichtlich der Abfuhr von Triest bezw. der Zufuhr nach Triest mit der Eisenbahn festgesetzten Beschränkungen erstrecken sich jedoch nicht auf den Verkehr mit den Stationen der Lokalbahn Triest-Parenzo."

Auf Seite 167 des Tarifes ist als zweiter Absatz nachzutragen:

„Bezüglich der Anwendung der Frachtsätze im Verkehr mit Pola und Rovigno siehe Vorbemerkungen auf Seite 5, unter C."

München, den 26. Dezember 1903. (48)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1904 wird die Station Gundheim des Direktionsbezirks Mainz in den Ausnahmetarif 5 b (Steine des Spezialtarifs III) für den Verkehr mit gewissen Stationen der badischen Staatseisenbahnen einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (49)

Frankfurt a/M., den 29. Dezember 1903.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Güterverkehr.

Am 1. Februar k. J. tritt der Nachtrag IX zum Tarifheft 3 in Kraft, enthaltend:

a) eine Tarifbestimmung, durch die die Frachtsätze für Laibach S. B. und Leoben S. B. eine Erhöhung erfahren;
b) Aufnahme vereinzelter Stationen in den Klassengüttarif und verschiedene Ausnahmetarife;
c) einen neuen Ausnahmetarif 12 für Eisen usw., durch den die Sätze für feinere Eisen- und Stahlwaren eine Erhöhung erfahren

sowie einige sonstige Tarifänderungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15 März 1904 in Kraft.

Der Nachtrag ist bei den beteiligten Dienststellen zu 20 ₰ das Stück zu haben.

Cöln, den 29. Dezember 1903. (50)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Mit dem 1. Januar 1904 werden die Stationen Friedrichskoog I und III, Helserdeich, Kronprinzenkoog (Mittel, Nord und Süd-), Norderfleth und Sophienkoog des Direktionsbezirks Altona in die Abteilung C des Ausnahmetarifs 6 vom 1. April 1902 als Empfangsstationen aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 30. Dezember 1903. (51)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr.

Die Haltestelle Pustleben wird mit sofortiger Gültigkeit als Empfangsstation in den Tarif für obengenannten Verkehr aufgenommen. Die Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle sind, soweit es sich um Wagenladungen handelt, auf den Verkehr mit den angeschlossenen Werken beschränkt; überdies werden Sendungen nach Pustleben nur frankiert und ohne Nachnahme angenommen.

Essen, den 28. Dezember 1903. (52)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach den Direktionsbezirken Mainz und St. Johann-Saarbrücken.

Für den Kohlenverkehr von den Grubenstationen der Reichseisenbahnen nach den Stationen der Strecken Hermeskeil-Kirchberg-Heddesheim gelten vom 1. Januar 1904 ab die Entfernungen des allgemeinen Güterverkehrs. (53)

St. Johann-Saarbrücken, 31. Dezbr. 1903.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Lokalgüterverkehr.

Am 1. Januar 1904 erscheint Nachtrag VII zum Lokalgütertarif. (54)

Ludwigshafen a/Rh., den 28. Dez. 1903.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande, Tarifheft 5, tritt am 1. Januar 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 29. Februar 1904, für die Beförderung von Holz der Abt. a Pos. 1 von Haid (k. k. St. B.) nach Voigtsgrün ein direkter Frachtsatz von 72 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 31. Dezember 1903. (55)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Januar 1904 treten für kondensierte und konservierte (sterilisierte) Milch in Wagenladungen von 5000 und 10 000 kg aus der Westschweiz und dem Zollauslande ermäßigte Frachtsätze für die Beförderung von Basel nach Mainz Hauptbhf. und Mainz Hafen in Kraft. Die ermäßigten Sätze werden nur im Rückvergütungswege unter Beobachtung der Bestimmungen des § 14 der allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahngütertarifs Teil I, Abt. B gewährt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Mainz, den 27. Dezember 1903. (56)
Namens der beteiligten Eisenbahnverwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbands-Gütertarif, Heft 2.

Zum 10. Januar 1904 wird die Station Pfalzburg der Reichseisenbahnen mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen aufgenommen. Die Lieferfrist wird (gemäß den für den Binnenverkehr der Reichseisenbahnen gültigen Bestimmungen) nach der Gesamtentfernung mit der Maßgabe ermittelt, daß für Wagenladungen wegen der in Lützelburg erforderlichen Umladung die Frist um einen Tag verlängert wird. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 29. Dezbr. 1903. (57)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für den Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Merzig-Büschfeld.

Vom 10. Januar 1904 ab werden die Frachtsätze der Staatsbahnstationen Büschfeld und Merzig für den Transport von Düngemitteln, Holz, Baumaterialien, Steinen, landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Steinkohlen im Verkehr zwischen den Stationen der genannten Kleinbahn und den diesseitigen sowie den Stationen einiger Nachbarbahnen um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen Merzig oder Büschfeld. (58)

St. Johann-Saarbrücken, 29. Dezbr. 1903.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Württembergischer Lokalgütertarif.

Mit sofortiger Wirkung erhält die Ziffer 1 des Ausnahmetarifs 2 im Nachtrag I zum württ. Lokalgütertarif folgende Fassung:

1. Düngemittel, folgende: Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger, Gaskalk, Gipsasche, Gips, gemahlen, Kalkasche (Staubkalk), Kalk, gebrannt oder gelöscht oder gemahlen, Kalkmehl aus Kalksteinen und aus Muscheln, Mülldünger (Haus- und Straßenkehricht, ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten), Phosphate, mineralische aller Art, gemahlene und ungemahlene, namentlich Thomasschlacken und Thomasmehl; Schlammdünger aus Kläranlagen, Wollstaub sowie Hallerde. (Wegen Latrinendünger in Spezialwagen siehe auch den Ausnahmetarif 2 b und wegen Straßenkehricht und Hausabfällen den Ausnahmetarif 2 d.)

Die Bestimmungen des Ausnahmetarifs für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation finden im Binnenverkehr auch auf „Kalk, gelöscht“ und „Kalkmehl aus Kalksteinen“ Anwendung.

Stuttgart, den 24. Dezember 1903. (59)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1904 tritt zu dem vom 1. Juni 1900 an gültigen Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 11 in Kraft.

Der Nachtrag ist durch die beteiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 31. Dezember 1903. (60)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Zu dem vom 1. Januar 1904 gültigen Nachtrag II zum Lokalgütertarif, Teil II für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft ist ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe gelangt.

Wien, am 29. Dezember 1903. (61)

Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrußland.

Für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Ölsaaten, Kleie, Ölkuchen, Ölkuchenmehl und Mais (Kukurutz) treten am 1. Januar 1904 unter Berücksichtigung der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1904 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	
von Brody (Bhf.) trs.	210 ₰
„ Podwoloczyska (Bhf.) trs.	227 „
„ Nowosielitza (Bhf) trs.	244 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Brody (Bhf) trs.	205 „
„ Podwoloczyska (Bhf.) trs.	222 „
„ Nowosielitza (Bhf.) trs.	239 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Brody (Bhf.) trs.	246 „
„ Podwoloczyska (Bhf.) trs.	263 „
„ Nowosielitza (Bhf.) trs.	280 „

Die Frachtsätze für Dresden-Elbkai ermäßigen sich für Kleie um 14 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, im Januar 1904. (62)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Einführung von Frachtsätzen für Hohlglaswaren und Rohglas von Helenenschacht nach Eger transit und Franzensbad transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904 werden für die frachtgutmäßige Beförderung von Hohlglaswaren aller Art (mit Ausnahme von Glasballons, jedoch einschl. Demyohns), auch in fester Verbindung mit unedlen Metallen oder mit Holz oder in Geflechten, sowie von Rohglas in rohen Platten, ungeschliffenen Glastafeln, ferner von rohen Glasfliesen, auch mit Drahteinlagen von Helenenschacht-Station nach Eger transit und Franzensbad transit nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	10 000 kg
		für jeden Frachtbrief und Wagen	
		Francs für 1000 kg	
Helenenschacht-Station	Eger transit	4,10	3,10
	Franzensbad transit	4,00	3,00

Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartierungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit direkten, nach Stationen außerhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden.

Gelangen jedoch diese Transporte mit bloß nach Eger (B. E. B.) transit oder Franzensbad (B. E. B.) transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplikatfrachtbriefe der Weitertransport von Eger oder Franzensbad nach Stationen außerhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens 31. März 1905 außer diesen Duplikatfrachtbriefen auch die auf die

reklamierende Firma als Absenderin lautenden Originalfrachtbriefe über den Transport bis Eger (B. E. B.) resp. Franzensbad (B. E. B.) bei der Generaldirektion der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn in Prag in Vorlage gebracht werden.

Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung.

Wien, am 29. Dezember 1903. (63)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.
Verkehr mit Österreich.
Erneuerung der Gültigkeit der laut des Tarifes Teil II, Heft 1 im Verkehre von Cakovic, Mesic und Neratovic nach deutschen Seehafenstationen bestehenden Frachtsätze für Pilé- und Raffinade-Rübenzucker.

Die im Tarife Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902 auf Seite 188 für die Stationen Cakovic, Mesic und Neratovic enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 24 B (Pilé- und Raffinade-Rübenzucker) gelangen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen in der Zeit vom 1. Januar 1904 bis Ende Dezember 1904 wieder zur Anwendung.

Die Fußnote **) auf Seite 188 des genannten Tarifes erhält daher mit Wirksamkeit ab 1. Januar 1904 den Wortlaut: „**) Gültig bis Ende 1904."

Wien, am 28. Dezember 1903. (64)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft 3 vom 1. April 1901.

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904 gelangen für die Beförderung von Porzellan (einschließlich Isoliermaterial und Montagegegenstände aus Porzellan)

a) unverpackt, oder in Papierumhüllung, oder lose in Heu, Stroh und dergleichen verladen, oder in Ballen, Säcken, Harassen, offenen (deckellosen) Körben, Kisten oder Fässern oder in Lattenkisten,

b) in anderer Verpackung

bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg bezw. 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Von Dux A. T. E. a 5000 kg	Dux A. T. E. a 10 000 kg	Dux A. T. E. b 5000 kg	Dux A. T. E. b 10 000 kg	Preschen a 5000 kg	Preschen a 10 000 kg	Preschen b 5000 kg	Preschen b 10 000 kg
	Centimes für 100 kg							
Lindau transit	415	310	415	310	412	307	412	307
Basel S. B. B. und bad. B.	506	373	506	373	—	—	—	—
Basel-St. Johann	506	373	506	373	—	—	—	—
Bern	605	461	660	521	602	458	657	518
Fribourg	636	487	704	561	—	—	—	—
Konstanz S. B. B. und bad. B.	445	334	445	334	—	—	—	—
Lausanne	694	536	782	630	—	—	—	—
Romanshorn	445	330	445	330	442	327	442	327
Schaffhausen S. B. B. und bad. B.	456	338	456	338	—	—	—	—
Zürich Hauptbahnhof	507	382	531	406	504	379	528	403
Zug	532	402	568	438	—	—	—	—

Die Frachtsätze nach Lindau transit finden nur Anwendung auf Transporte mit direkten Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter.

Wien, am 28. Dezember 1903. (65)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Die in unserer Bekanntmachung vom 7. November 1903 auf den 1. Januar 1903 festgesetzte Einführung einer Neuausgabe des Tarifs für die Beförderung von Reisenden und Gepäck zwischen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, der Wilhelm Luxemburgbahn, sowie der luxemburgischen Sekundärbahn Luxemburg-Remich einerseits und Stationen der belgischen Staatsbahnen, der niederländischen und englischen Bahnen anderseits über Kleinbettingen, Schimpach und Ulflingen findet vorläufig noch nicht statt. Zunächst bleiben daher noch die bisherigen Fahrpreise und Gepäcktaxen in Geltung.

Straßburg, den 29. Dezember 1903. (66)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Nebenbahn Reutlingen-Gönningen.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1904 tritt der Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Leichen, lebenden Tieren und Gütern im Binnenverkehr der Nebenbahn Reutlingen-Gönningen in Kraft. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen des Abschnitts I „Beförderung von Personen", des Abschnitts II „Beförderung von lebenden Tieren" und des Abschnitts III „Beförderung von Gütern".

Stuttgart, den 29. Dezember 1903. (67)

Betriebsabteilung Stuttgart
der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft.

5. Verdingungen.

Verdingung von 5260 Zughaken in 5 Losen, 25 520 Schraubenkupplungen, in 11 Losen, 2740 Pufferkreuzen in 3 Losen, 10 590 Pufferstangen in 5 Losen, 38 700 Kupplungsspindeln in 7 Losen, 3000 Puffertellern, 900 Muttern zu Kupplungsspindeln, 80 Pufferpfannen, 220 Stoßpuffern in je 1 Lose, 3450 Zugstangenmuffen in 5 Losen und 750 Zughakenführungen in 2 Losen für den Beschaffungsbezirk der Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 26. Januar 1904, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Zentralbureau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 27. Februar 1904.

Berlin, den 2. Januar 1904. (68)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Rechnungsjahr vom 1. April 1904 bis 31. März 1905.

Gruppe I: Heizerschaufeln, gewöhnliche Schraubenschlüssel, Vorhang- und Schrankschlösser;
Gruppe II: Hammerstiele aus rein weißem Hickoryholz und Auswaschschläuche für Lokomotiven und Wagen;
Gruppe III: Leinölfirnis, Deckenspachtel, Waschschwämme, Bindestricke und Salmiakgeist;
Gruppe IV: Schmelztiegel, Chamottesteine für Lokomotiven, Schleifsteine, Schmirgelleinen, Glaspapier, Hut- und Domfilz;
Gruppe V: Klares Glas, Milchglas, überfangenes und mattgeschliffenes Glas;
Gruppe VI: Leder;
Gruppe VII: Roststäbe aus Gußeisen.

Eröffnung der Angebote am 23. Januar 1904, vormittags 10 Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 6. Februar 1904, abends 6 Uhr.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) für jede Gruppe vom Vorstande unseres Zentralbureaus zu beziehen.

Münster, den 29. Dezember 1903. (69)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Direktionsbezirk Erfurt vorhandenen neuen und alten noch brauchbaren Oberbaumaterialien älterer Formen sollen öffentlich verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 20. Januar 1904, vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen können in unserem Zentralbureau eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) vom Vorstand des genannten Bureaus bezogen werden.

Zuschlagsfrist 12 Tage.

Erfurt, den 29. Dezember 1903. (70)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 3. 9. Januar 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Schulen für die mittleren Eisenbahnbeamten.

Die Erbauung eines Zentralbahnhofs in Leipzig.

Durchgangs- oder Abteilwagen?

Nachrichten:

Deutschland: Zur Betriebssicherheit auf den preuß.-hess. Staatsbahnen. — Heißdampflokomotiven. — Gepäckbeförderung. — Beschaffung von Personen-, Gepäck- und Güterwagen. — Vereinfachtes Abfertigungsverfahren im Güterverkehr. — Der neue Bahnhofsentwurf für Dortmund. — Der bayer. Verkehrsminister v. Frauendorfer. — Der Kohlenverkehr der sächs. Staatsbahnen in 1903 — Preisausschreiben des Vereins Deutscher Maschineningenieure. — Geschäftsbericht der Siemens & Halske-Aktiengesellschaft. — Personalnachrichten.

Österreich: Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn in 1903. — Bosrucktunnel. — Schwere Lokomotiven in Österreich. — Eröffnung der Rohitscher Lokalbahn. — Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriksgesellschaft. — Österr. Lloyd.

Ungarn: Entwicklung der ungar. Eisenbahnen. — Elektr. Bahn Wien-Preßburg. — Einstellung der Güteraufnahme nach Fiume. — Ausfuhr über Oderberg. — Die Ungar. Lokaleisenbahnen-A.-G. — Fahrbetriebsmittel-Bestellungen der Südbahn. — Reinigung der Güterwagen nach der Abladung. — Lokalbahn Hódmezö-Vásárhely-Makó-Nagy-Szentmiklós.

Übrige europäische Länder: Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich. — Neue Stadtbahnlinie in Paris von Montmartre nach Montparnasse. — Kosten der Wohlfahrtseinrichtungen am Simplon. — Eisenbahnunfälle in England. — Selbsttätige Wagenkupplung für die russ. Bahnen.

Fremde Weltteile: Eisenbahnen und Eisenbahnpläne in Palästina. — Bahn Söul-Fusan. — Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft. — Zu Robert Stephensons 100. Geburtstage.

Allgemeines: Ein neuartiger Personentarif. — Der schienenlose Kraftwagenzug des Oberst Renard. — Pedrail.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr 1 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Schulen für die mittleren Eisenbahnbeamten.

Von G. Muschweck.

Die Wissenschaften haben im Laufe der Zeiten eine solche Erweiterung und Vertiefung erhalten, daß es selbst dem größten Geist nicht mehr möglich ist, sie alle zu beherrschen, daß das Talent Mühe hat, ein einzelnes Wissensfach ganz zu begreifen, und daß der gewöhnliche Sterbliche froh sein darf, wenn er sich in einem beschränkten Teile einer Wissenschaft zurecht findet. Aus einer kleinen Anzahl von Wissenschaften sind eben viele geworden, und jede einzelne setzt sich wieder aus mehr oder minder scharf abgegrenzten Fächern zusammen. Die Teilung der Sonderfächer nimmt immer mehr zu, und jeder, der ins praktische Leben eintritt, hat zu wählen, welchem Fache er sich zuwenden will. Ein nachträgliches Überspringen von einem Fache auf ein anderes ist, wenn überhaupt noch möglich, mit Zeit- und Geldverlust verknüpft. Da nun zum Eintritt in bestimmte Berufe der Besitz gewisser Vorkenntnisse unerläßlich ist, diese aber in der Volksschule nicht erworben werden können, haben bereits die Eltern zu entscheiden, welchem Berufe sie ihre Kinder zuführen wollen. Denn von der Wahl des Berufes hängt auch die Wahl der Schule ab. Wenn sich auch die Mittelschulen in der Mehrzahl mit der allgemeinen Bildung der Schüler befassen, so schlägt doch jede eine andere Richtung ein, und je nachdem sich die Eltern für die eine oder die andere Schule entschieden haben, haben sie auch zugleich ihren Kindern den Lebensweg vorgezeichnet. Eine weitere Scheidung nehmen dann noch die Hochschulen vor. Wem es vergönnt ist, einen so gründlichen Studiengang durchzumachen, dem wird der Kampf ums Leben wesentlich erleichtert. Aber dazu gehören Mittel, über die doch nur ein Bruchteil verfügt. Die meisten müssen sich schon frühzeitig nach Broterwerb umsehen. So gut nun unsere Volksschulen sind, so können sie doch nur der Allgemeinheit dienen und müssen die weitere Ausbildung dem Leben überlassen. Wo die praktische Ausbildung nicht mehr hinreicht, da setzen Fachschulen ein. Wir finden Kunstschulen, Kunstgewerbeschulen, Gewerbeschulen, Forst-, Marine-, Landwirtschafts-, Handelsschulen, alle mit der Absicht geschaffen, den Schüler in einen bestimmten Beruf einzuführen.

Wenn für diese und viele andere Berufe die Notwendigkeit einer Ergänzung des Volksschulunterrichts rückhaltlos anerkannt ist, so wird wohl auch die Frage, ob die Volksschule hinreicht, um den sich dem Eisenbahndienste Widmenden zu einer ersprießlichen Leistung zu befähigen, unbedenklich verneint werden müssen. Die Eisenbahnen haben sich aus winzigen Anfängen zu einer unvergleichlichen Machtstellung emporgerungen und sind nicht nur die vornehmsten Vermittler des geschäftlichen und gemütlichen Verkehrs, sondern auch die Pioniere des geistigen und materiellen Fortschritts geworden. Mit der Bedeutung der Eisenbahnen hat sich auch die Stellung ihrer Beamten gehoben. Gleichzeitig sind aber auch die Anforderungen an die Fähigkeit, das Wissen und die Leistung der Beamten gestiegen.

Von den sich dem höheren Eisenbahndienste Widmenden wird jetzt der erfolgreiche Besuch eines Gymnasiums und einer Hochschule gefordert. Hierzu kommt noch eine längere oder kürzere Praxis, bevor der einzelne selbständig arbeiten darf. Von diesen zu den Leitern der Verwaltungen bestimmten Beamten abgesehen, hat das übrige Beamtenheer eine einheitliche Schulung nicht aufzuweisen. Es bricht sich jedoch allmählich die Überzeugung Bahn, daß auch diese Beamten einer systematischen Vorbildung für ihren Beruf bedürfen und daß ihre Ausbildung nicht allein der Praxis überlassen werden darf. Der Stellenanwärter betritt heutzutage die Schwelle seines Berufes als vollkommener Laie, und blutharte Arbeit kostet es ihn, bis er sich in seinem Berufe heimisch fühlt. Nicht jeder hat das Zeug und den Willen in sich, durch Selbststudium die sich in der Praxis zeigenden Wissenslücken auszufüllen. Häufig fehlen die nötigen Lehrmittel oder sie sind nicht dem Verständnisse des einzelnen angepaßt. Ebenso mangelt es oft an der rich-

tigen Unterweisung und Anleitung, und wenn dazu geeignete Männer vorhanden sind, so sind sie in der Regel so mit Arbeit überladen, daß sie sich unmöglich mit den Neulingen eingehend abgeben können. So kommt es, daß mancher Beamte nur mit Ach und Krach seinen Posten ausfüllt. Um wie viel besser und freudiger würde der Beamte seinen Dienst versehen, wenn er ihn gründlich kennen würde! Überall rührt und regt es sich deshalb, um den Eisenbahnbeamten die zur strikten Durchführung ihres schweren und verantwortungsvollen Berufes nötigen Kenntnisse zu verschaffen.[1])

Wie tief das Bedürfnis nach erweiterter Fachbildung der Eisenbahnbeamten allenthalben empfunden wird, zeigt am besten die nachstehende Übersicht über den gegenwärtigen Stand der Vorbildung und Ausbildung der Beamten in den einzelnen Ländern.

Was zunächst Deutschland anbelangt, so werden in Preußen zur Ausbildung und Fortbildung der Beamten des höheren Eisenbahndienstes eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen in Berlin in den Räumen der Universität über die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen sowie über die Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen und im technologischen Institut der Universität über Technologie, in Breslau über Eisenbahnrecht, Eisenbahnbetrieb und Elektrotechnik, in Cöln über die wirtschaftlichen Aufgaben der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen und Frachtrecht sowie Elektrotechnik, in Elberfeld über Technologie, in Halle über Elektrotechnik veranstaltet. Außerdem werden von der Universität Göttingen Vorlesungen über Technologie mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnwesens für Juristen abgehalten. Für die mittleren Beamten sind Eisenbahnschulen am Sitze der Eisenbahndirektionen errichtet. Als Lehrer an den Eisenbahnschulen wirken bewährte Beamte der verschiedensten Geschäftszweige des Eisenbahndienstes, des Bureau-, Kassen-, Betriebs-, Verkehrs-, Abfertigungs- und Bahnunterhaltungsdienstes. Der Unterricht gilt als ein Teil des Dienstes. An den Tagen vor dem Unterricht sind die Schüler vom etwaigen Nachtdienste befreit. Der Kursus dauert 6 Monate. Zum Besuche der Schule sind die Zivilsupernumerare sowie diejenigen Bureaudiätare und Beamten, welche die Prüfung zum Eisenbahnsekretär oder die Fachprüfung erster Klasse ablegen wollen, außerdem die Anwärter für die Stellen der technischen Eisenbahnsekretäre und Betriebsingenieure verpflichtet. Als Lehrgegenstände kommen vornehmlich in Betracht:

1. Die Grundzüge der Reichs- und Staatsverfassung im allgemeinen sowie die Gliederung und die wichtigsten Aufgaben der Reichs- und Staatsbehörden, insbesondere derjenigen, zu welchen die Eisenbahndirektionen die meisten amtlichen Beziehungen haben (Reichspost-, Telegraphen-, Zoll- und Militärverwaltung); 2. die Verwaltung der preußischen Staatsbahnen im besonderen (Verwaltungsordnung, Landes- und Bezirkseisenbahnrat, Einteilung des Direktionsbezirks und Verwaltungseinrichtungen innerhalb des Bezirkes, besondere Verhältnisse mit anderen Bahnen); 3. die Grundzüge der Justizgesetze für das Reich, der Vormundschafts- und Grundbuchordnung sowie des Enteignungsgesetzes (Organisation der Gerichte in Zivil- und Strafsachen, Zivilprozeßordnung, Strafprozeßordnung, Klage- und Strafverfahren usw.); 4. die Grundzüge der Rechts- und Dienstverhältnisse sowie der Wohlfahrtseinrichtungen für die Beamten und Arbeiter (Annahme, Ausbildung, Anstellung, Diensteinkommen und Entlassung, gemeinsame Bestimmungen für Beamte und Arbeiter, Disziplinargesetz, bahnärztliche Behandlung, Pensions- und Hinterbliebenengesetze, Unfallfürsorge, Reichshaftpflichtgesetze, Pensions- und Unterstützungskassen, Gnadenbewilligungen, Krankenkassen, Unfall-, Alters- und Invalidenversicherung usw.); 5. das Etatswesen und die Wirtschaftsführung; 6. das Kassenwesen (allgemeines über Finanzwissenschaft und staatliche Finanzwirtschaft, Finanzministerium, Generalstaatskasse, Hauptkassen- und Stationskassenordnung, Saldierungswesen, Giroverkehr, Effekten im allgemeinen, Hinterlegungsfähigkeit der Wertpapiere, Rechnungswesen, grundlegende gesetzliche und Verwaltungsvorschriften in den einzelnen Teilen); 7. die Materialien- und Inventarienverwaltung; 8. das Tarif- und Verkehrswesen für Personen- und Güterverkehr (Reichs- und Landesgesetzgebung, Arten der Tarife, Tarifbildungsverfahren, Verkehrsordnung, Abfertigungsverfahren in allen seinen Teilen, Frachterstattungs- und Entschädigungsansprüche); 9. die Buchführung und Rechnungslegung bei den Abfertigungsstellen, Kontroll- und Abrechnungswesen; 10. der Betriebs- und Fahrdienst (Einteilung der Bahnen, Betriebs-, Bahn- und Signalordnung, Vorschriften für den Stations-, Fahr- und sonstigen äußeren Betriebsdienst, Obliegenheiten der Stations- und Fahrbediensteten, Einrichtung der dienstlichen Fahrpläne, Militäreisenbahnordnung); 11. die Wagenangelegenheiten (Staatsbahnwagenverband und Staatsbahnwagenvorschriften, Bezeichnung, Einrichtung, Gestellung, Behandlung, Meldung, Verteilung, Untersuchung usw., Abrechnung mit fremden Bahnen); 12. die für Sicherung und Bedienung der Signalvorrichtungen und der Weichen auf den Stationen gebräuchlichen mechanischen und elektrischen Einrichtungen; 13. der Oberbau, Weichen, Stellwerke, Drehscheiben, Schiebebühnen, Last- und Wasserkranen usw.; 14. die Kurzschrift.

Neben den Eisenbahnschulen bestehen in einzelnen Direktionsbezirken noch Stationsschulen. Zu erwähnen ist auch die bereits im Jahre 1882 gegründete technische Eisenbahnschule in Cöln-Nippes, welche sich die Heranbildung von Beamten für den technischen und administrativen Dienst zum Ziele setzt.[2])

---

[1]) Wer sich für das Thema interessiert, dem seien nachstehende Schriften und Aufsätze zum Studium empfohlen:
Dr Röll, Encyklopädie III. Band S. 1296: Fachschulen. — Dr Röll, Bericht an den VI. internationalen Eisenbahnkongreß in Paris 1900 über Fachunterricht, Aufnahme- und Beförderungsbedingungen, Österreichische Eisenbahnzeitung, Organ des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten (abgek.: Ö. E.-Ztg.) 1901 Nr 24 S. 249. — Der Wert der Persönlichkeit im Eisenbahnbetriebe und die Erziehung und Eignung der Eisenbahnbeamten, Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgek.: V.-Ztg.) 1891 Nr 86 S. 815, 1892 Nr 3 S. 17, Nr 8 S. 77, Nr 10 S. 99, Nr 13 S. 133, Nr 29 S. 305. — Zur Ausbildung der höheren Eisenbahnbetriebsbeamten, V.-Ztg. 1892 Nr 43 S. 449, Nr 45 S. 467, Nr 74 S. 743. — Über die Vorbildung der Eisenbahnbeamten, V.-Ztg. 1892 Nr 22 S. 232 und Nr 34 S. 359. — A. Pauer: Über die berufsmäßige Ausbildung der Eisenbahnbeamten, Vortrag und erste Anregung zur Gründung von Eisenbahnakademien, Ö. E.-Ztg. 1895 Nr 20 und 21. — Diskussion im Klub Österreichischer Eisenbahnbeamten, Ö. E.-Ztg. 1895 Nr 46 und 47. — Dr Hilscher, Errichtung von Eisenbahnfachschulen, Ö. E.-Ztg. 1899 Nr 16 S. 179. — Fillunger: Projekt eines Lehrsaales samt Übungszimmer und einem Modellsaale für den Anschauungsunterricht aus dem Eisenbahnbetriebs- und Signaldienste, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 6 S. 65. — Birk, Zur Frage der fachwissenschaftlichen Ausbildung der Eisenbahningenieure, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 8 S. 85. — Boßhardt, Die Vorbildung der Verkehrsbeamten, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 36 S. 391. — Dr Hilscher, Zur Fachbildungsfrage, Ö. E.-Ztg. 1901 Nr 7 S. 71. — Die Vorbildung und Ausbildung der höheren Betriebsbeamten, V.-Ztg. 1898 Nr 17 S. 273. — Vorarbeiten zum Handbuch der Kgl. bayerischen Staatseisenbahnverwaltung, Heft 22: Ausbildung des Eisenbahnpersonals mit Anhang: Eisenbahnschulen und Eisenbahnunterrichtskurse, ausgegeben zum Dienstgebrauche, März 1901 (abgek.: Handb.).
Viel interessantes Material zur Frage der Fachbildung liefern auch die später angeführten Artikel verschiedener Zeitschriften über den Stand der Fachschulen in den einzelnen Ländern.

[2]) Ulrichs Schrift über „Die Ausbildung der höheren Verwaltungsbeamten in Preußen." — Die Vorlesungen über Eisenbahnwesen an der Berliner Universität, preuß. Archiv für Eisenbahnwesen 1882 Heft 6 S. 457; V.-Ztg. 1882 Nr 90 S. 1145 und Nr 91 S. 1164. — Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen im Bereiche der preußischen Staatseisenbahnverwaltung, V.-Ztg. 1903 Nr 81 S. 1221. — Teilnahme von Eisenbahnbeamten an den Vorlesungen der Königl. Akademie in Posen, V.-Ztg. 1903 Nr 95 S. 1429. — Neue Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufach für Preußen, V.-Ztg. 1900 Nr 79 S. 1194. — Eisenbahnwissenschaftliche Vorlesungen in Preußen, Ö. E.-Ztg. 1901 Nr 32 S. 342. — Eisenbahnschulen in Preußen, Deutsche Verkehrsblätter 1897 S. 326, 1898 Nr 38, 1900 S. 298, V.-Ztg. 1903 Nr 87 S. 1313. — Eisenbahnschule in Berlin,

Das Königreich Sachsen besitzt seit 1890 in Altenberg eine Vorbereitungsschule für Eisenbahnbeamte. Sie ist ein Privatunternehmen, mit Internat verbunden und steht unter der besonderen Aufsicht der Königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen. Die Anstalt, welche den Realschulen gleichgestellt ist, hat drei aufsteigende Klassen.[3])

Schwarzburg-Sondershausen hat seit 1898 eine bautechnische Fachschule in Arnstadt, die aus einer Baugewerkschule für Hochbautechniker, einer Eisenbahntechniker- und Bahnmeisterschule und einer Straßen- und Tiefbauschule besteht. Der Lehrgang aller Abteilungen umfaßt 4 Semester.[4])

Mecklenburg-Schwerin besitzt eine Bahnmeisterschule in Sternberg.[5])

In Bayern werden die Beamten des mittleren Dienstes im Anschluß an eine längere vorbereitende Beschäftigung von der Staatseisenbahnverwaltung und von einem Beamtenvereine in Kursen von verschiedener Dauer unterrichtet.[6])

In Württemberg besteht seit 1894 ein zweikursiger Unterrichtskurs an der technischen Hochschule in Stuttgart für die Kandidaten des höheren Eisenbahn-, Post- und Telegraphendienstes.[7])

Im Gebiete der Reichseisenbahnen bestehen Stationsschulen, in denen die Dienstvorschriften dem Personale erläutert werden.[8])

In den Niederlanden erfolgt die Heranbildung der Beamten in der Praxis und durch Selbststudium.[9])

In Österreich ist dem Bedürfnis nach Ausbildung und Fortbildung der Eisenbahnbeamten nach verschiedenen Richtungen hin Rechnung getragen worden. An der k. k. deutschen technischen Hochschule in Prag finden Vorlesungen über die Grundzüge der Eisenbahnbetriebstechnik statt. In Wien besteht bereits seit 1882 eine auf Vorschlag von J. Konta vom Klub österreichischer Eisenbahnbeamten ins Leben gerufene und von den Bahnverwaltungen unterhaltene Eisenbahnfachschule als Fortbildungsschule. Der Unterricht ist unentgeltlich und auf zwei Jahre in Zeitabschnitten von je acht Monaten verteilt. In den 20 Jahren sind mehr als 2000 Beamte vorgebildet worden. Die Eisenbahnakademien, deren Entstehung auf eine Anregung des bekannten Eisenbahnschriftstellers Pauer zurückzuführen ist, bezwecken nicht sowohl die Fortbildung als die Heranbildung der Eisenbahnbeamten. Akademien bestehen z. Z. in Wien, Linz und Aussig. Die k. k. Eisenbahnakademie in Wien ist vom Klub österreichischer Eisenbahnbeamten im Jahre 1899 gegründet worden. Sie ist eine Staatsanstalt und besteht aus einer Tagesschule mit vier Jahrgängen. Wöchentlich wird 29, 32, 33 und 32 Stunden gelehrt. Das Unterrichtsgeld beträgt jährlich 100 Kr. Die Eisenbahnakademie in Linz ist im Anschluß an die dortige Handelsakademie von dem Handelsgremium mit Unterstützung der Stadtgemeinde und des Staates im Jahre 1899 errichtet worden. Die Ausbildung erfolgt in drei Jahreskursen. Der Anstalt ist das Öffentlichkeitsrecht und das Recht zur Ausstellung des Reifezeugnisses für den Einjährig-Freiwilligen-Dienst verliehen. Sie hat etwa 100 Schüler. Das Schulgeld beträgt für das Jahr 300 Kr., für Söhne von Bahnbeamten 150 Kr. Bei der Anstellung in dem praktischen Dienst wird den Absolventen der Vorzug vor anderen Bewerbern eingeräumt.

Die Eisenbahnakademie in Aussig hat die Stadtgemeinde Aussig als besondere Abteilung der städtischen Handelsakademie mit Unterstützung mehrerer Bahnverwaltungen in den letzten Jahren ins Leben gerufen. Die Anstalt ist für vier Jahrgänge eingerichtet.

In Olmütz will das Handels- und Gewerbegremium mit Unterstützung der Stadt und des Staates ebenfalls eine Eisenbahnakademie errrichten. Auch im Schoße der Handelskammern Leoben, Triest und Troppau ist die Gründung von Akademien bereits in Erwägung gezogen worden. In Linz und Lemberg sind von den Österreichischen Staatsbahnen sechswöchige Vorbereitungskurse für die kommerzielle Fachprüfung mit einer täglichen Unterrichtszeit von 7 Stunden eingerichtet worden.

Nur für den Kaufmann bestimmt sind die Kurse über Eisenbahn- und Tarifwesen in Wien, 1898 von der Leitung des Wiener kaufmännischen Vereins errichtet, und in Prag, seit 1900 von der Prager Handelskammer veranstaltet.[10])

Ungarn besitzt seit 1897 einen Lehrkurs für den Eisenbahnunterricht in Budapest. Der Kurs dauert 10 Monate. Die Kosten, welche zu gleichen Teilen vom Staate und den Bahnen bestritten werden, betragen jährlich 24 000 Kr.[11])

Rumänien hat seit dem Jahre 1880 mit gutem Erfolge in Bukarest eine Eisenbahnschule eingerichtet, welche den Besuchern eine entsprechende theoretische Vorbildung für den Betriebs-, Verkehrs-, Zugförderungs- und Bahnunterhaltungsdienst gewährleistet. Für jene Hörer, welche das Abgangszeugnis einer Mittelschule besitzen, ist noch ein besonderer Unterrichtskursus über schwierigere, mit der Verrichtung des

---

V.-Ztg. 1900 Nr 2 S. 22, 1903 Nr 81 S. 1222; Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 6 S. 71. — Eisenbahnschule in Mainz, Amtsblatt der E.-D. Mainz 1898 S. 341, 1899 S. 277, 371, 394. — Eisenbahnschule in Breslau, Ö. E.-Ztg. 1898 Nr 3 S. 26, Nr 9 S. 102. — Eisenbahnschule in Königsberg, V.-Ztg. 1900 Nr 82 S. 1242. — Eisenbahnschule in Frankfurt, V.-Ztg. 1900 Nr 70 S. 1063; Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1900 Nr 11 S. 411. — Über die Ausbildung der Subalternbeamten bei den preußischen Bahnen, V.-Ztg. 1878 Nr 99 S. 1238. — V. C. Boßhardt, Fachbildung, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 36 S. 396. — Handb. Nr 22 S. 62.

[3]) Von den Eisenbahnschulen in Sachsen, Ö. E.-Ztg. 1895 Nr 34 S. 268. — V. C. Boßhardt, Fachbildung, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 36 S. 396 — Bayer. Handb. 22 S. 63.

[4]) Handb. Nr 22 S. 64.

[5]) Handb. Nr 22 S. 64.

[6]) Handb. Nr 22 S. 60. — Vorbereitungsunterricht für die Aufnahme in den mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst in Bayern, Ö. E.-Ztg. 1902 Nr 26 S. 303.

[7]) Lehrplan, Ö. E.-Ztg. 1896 S. 7. — Handb. 22 S. 64.

[8]) Wochenschrift für Eisenbahnbetriebs- und Verkehrsbeamte 1900 S. 92. — Handb. 22 S. 64.

[9]) V. C. Boßhardt, Fachbildung, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 36 S. 397. — Handb. Nr 22 S. 74.

[10]) Pauer: Über die berufsmäßige Ausbildung der Eisenbahnbeamten, Ö. E.-Ztg. 1895 Nr 20 u. 21. — Errichtung einer k. k. Eisenbahnakademie in Wien, Organisationsstatut und Motivenbericht, Ö. E.-Ztg. 1899 Nr 10 S. 102. — Eine Eisenbahnakademie in Wien, „Bahnfrei" 1899 Nr 9—11; Zeitschrift des österr. Ingenieur- und Architektenvereins 1899 Nr 21 u. 22. — Eisenbahnakademie in Linz, Ö. E.-Ztg. 1899 Nr 22 S. 236, 1899 Nr 26 S. 286, 1902 Nr 9 S. 109, Nr 22 S. 267; V.-Ztg. 1899 Nr 63 S. 1068, 1901 Nr 65 S. 1015, Nr 27 S. 438, Nr 50 S. 798, Nr 58 S. 904. — Eisenbahnakademie in Aussig, Ö. E.-Ztg. 1899 Nr 32 S. 339 u. Nr 34 S. 363. — Der Lehrplan der mit der Handelsakademie in Linz zu vereinigenden Eisenbahnakademie, Ö E.-Ztg. 1899 Nr 23 S. 249. — Das erste Schuljahr der Linzer Eisenbahnakademie, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 23 S. 263. — Errichtung einer Eisenbahnakademie in Olmütz, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 8 S. 94. — Vorlesungen über Eisenbahnbetriebstechnik, Ö. E.-Ztg. 1901 Nr 33 S. 355. — Kommerzielle Vorbereitungskurse bei den österreichischen Staatsbahnen, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 8 S. 94. — Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien, V.-Ztg. 1897 Nr 78 S. 741. — Die Ausbildung der Zugbegleiter bei den österreichischen Staatsbahnen, V.-Ztg. 1900 Nr 100 S. 1530. — Eisenbahntarifkurs in Prag, V.-Ztg. 1900 Nr 73 S. 1106; Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 26 S. 291. — Eisenbahntarifkurs in Wien, Ö. E.-Ztg. 1898 Nr 29 S. 307. — Eisenbahntarif- und Zollkurs in Pilsen, V.-Ztg. 1892 Nr 74 S. 1115. — Dr Schindler, Studie über Eisenbahnfachbildungswesen in Österreich, Ö. E.-Ztg. 1899 Nr 21 S. 225, Nr 22 S. 233, Nr 23 S. 245, Nr 24 S. 257, Nr 28 S. 301, Nr 29 S. 310. — Dr Hilscher, Die Gestaltung der Abgangsprüfung an den Eisenbahnakademien. — Dr Hilscher, Zur Frage der Heranbildung von Lehrern für die Eisenbahnakademien, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 30 S. 321. — Dr Röll, Der internationale Eisenbahnkongreß Paris 1900, Ö. E.-Ztg. 1901 Nr 24 S. 249; Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer (abgekürzt: Bulletin) 1900 Nr 8 Heft 2. — Handbuch Nr 22 S. 65.

[11]) Nagel, Der Eisenbahnfachunterricht in Ungarn, V.-Ztg. 1897 Nr 72 S. 663. — Eisenbahntariflehrkurs in Budapest 1903 Nr 81 S. 1225. — J. Kiß, Bericht über Ungarn, Bulletin 1900 Nr 5 Heft 1. — Der Lehrkurs zur Heranbildung von Eisenbahnbeamten in Ungarn, Ö. E.-Ztg. 1893 Nr 45 S. 365. — Ungarische Eisenbahnschule, Ö. E.-Ztg. 1895 Nr 6 S. 47. — V. C. Boßhardt, Fachbildung, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 36 S. 398. — Eisenbahnschule in Budapest, Bayerische Verkehrsblätter 1894 S. 2. — Handbuch Nr 22 S. 67.

Dienstes nicht unmittelbar zusammenhängende Lehrstoffe eingeführt. Für die Erhaltung dieser Staatsschule und der nach ihrem Vorbilde ins Leben gerufenen Schulen für Bahnunterhaltungs-, Zugförderungs- und Abfertigungsdienst werden jährlich 130 000 Fr. aufgewendet.[12])

In Belgien ist zwar für die Vorbildung der Beamten für den höheren Dienst, nicht aber auch für diejenige der mittleren Beamten gesorgt.[13])

In Dänemark erfolgt die Heranbildung der Beamten in der Praxis und durch Selbststudium.[14])

England besitzt noch keine einzige Fachschule; erst in den letzten Jahren werden in London in der School of Economics jährlich einige Vorträge über Eisenbahnwesen gehalten, der Unterricht aber von Lehrern erteilt, von denen kein einziger ein praktischer Eisenbahnfachmann ist. Erst in der jüngsten Zeit wird für die Errichtung von Eisenbahnschulen zur gleichmäßigen Vorbereitung und Ausbildung des Personals lebhaft Propaganda gemacht.[15])

In Frankreich ist wohl für eine ausgezeichnete Vorbildung für den höheren Dienst gesorgt, dagegen eine schulmäßige Vorbildung für den mittleren Dienst nicht berücksichtigt; nur die Ecole centrale des Arts et Manufactures unterhält einen Eisenbahnkurs.[16])

In Italien bestehen in Florenz, Rom und Neapel staatlich unterstützte Schulen zur Heranbildung von Stations- und Expeditionsbeamten; auch ist an der Hochschule in Turin ein Lehrstuhl für Eisenbahnkunde errichtet.[17])

In Norwegen bestehen nur Vorbereitungskurse für den Telegraphendienst.[18])

In Portugal besteht ein von den Bahnen organisierter halbjähriger Vorbereitungskurs in Lissabon.[19])

In Rußland wurde die erste technische Eisenbahnschule im Jahre 1869 von dem Eisenbahnunternehmer Poljakow in Jelez bei den Werkstätten der Orel-Grjäsybahn gegründet. Bis zum Jahre 1886 waren bereits 28 derartige Schulen eröffnet, die in der Folge bis auf 2 zu Staatsanstalten erhoben wurden. Der Kursus dieser Schulen ist fünfjährig einschließlich einer zweijährigen praktischen Schulung. Im Jahre 1897 verausgabte das Ministerium der Verkehrsanstalten für diese Fach- und andere an den Bahnen eröffnete Elementarschulen 285 000 R. Insgesamt bestehen z. Z. 177 Schulen, die von 19 321 Schülern besucht wurden. Der Zweck dieser Schulen ist die Erziehung von Lokomotivführern, Bahnmeistern, Telegraphisten, Stationsexpedienten und Verkehrsbeamten. Die Kosten werden durch die Bahnen und die Schüler aufgebracht.[20])

In Schweden sollen erst besondere Kurse für den Eisenbahndienst errichtet werden. Die Dauer ist auf sieben Monate mit einer täglichen Unterrichtszeit von zwei Stunden festgesetzt.[21])

In der Schweiz hat die Bundesregierung die Errichtung und Organisation von Eisenbahnschulen dem freien Ermessen der Kantone und Gemeinden überlassen. Für den höheren Eisenbahndienst wurden am Polytechnikum in Zürich seit dem Jahre 1899 in der Abteilung für Freifächer Vorlesungen über Betriebsdienst, Tarifwesen usw. gehalten. Die erste Fachschule wurde 1891 in Biel in Verbindung mit dem dortigen Technikum errichtet. Die Schule umfaßt zwei Jahrgänge mit wöchentlich 37 bezw. 41 Lehrstunden.

In St. Gallen wurde im Jahre 1899 eine „Handelsakademie und Verkehrsschule“ eröffnet. Die Schule hat zwei Jahreskurse mit 40 bezw. 44 Lehrstunden in der Woche. Die Schule ist ein Unternehmen des Kantons St. Gallen sowie des kaufmännischen Direktoriums daselbst und wird von der Eidgenossenschaft finanziell unterstützt.[22])

In Spanien wurde von Vereinen der Beamten und Arbeiter der spanischen Eisenbahnen unter finanzieller Unterstützung der Bahnverwaltungen im Jahre 1897 eine Vorbereitungsschule zur Heranbildung von Eisenbahnangestellten in Madrid gegründet. Sie umfaßt zwei Kurse in der Dauer von je acht Monaten. Ferner besteht noch ein von den Verwaltungen erhaltener halbjähriger Vorbereitungskurs.[23])

In den Vereinigten Staaten von Amerika sind schon an mehreren Orten Eisenbahnfachkurse eingerichtet worden. Auch an den Hochschulen wird über Eisenbahnwesen gelesen. Ja, sogar die Errichtung einer besonderen Eisenbahnhochschule ist geplant.[24])

Auch in Australien sind Eisenbahnfachschulen errichtet oder geplant.[25])

Die Wege, die die einzelnen Staaten und Bahnverwaltungen bei der Erziehung des Personals einschlagen, sind sehr verschieden. Während die einen von dem Beamten-Anwärter vor seinem Eintritt in den Eisenbahndienst den Besuch einer Eisenbahnvorschule verlangen, ordnen andere an, daß er zuvor Praxis nehme und dann erst in eine Eisenbahnfachschule eintrete, und wieder andere schreiben vor, daß der bereits in Praxis stehende Anwärter neben dem Dienste eine Eisenbahnfortbildungsschule besuche.

(Schluß folgt.)

---

[12]) Calmar, Rumänische Eisenbahnschulen, Ö. E.-Ztg. 1895 Nr 15 S. 119, Nr 28 S. 301. — V. C. Boßhardt, Fachbildung, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 36 S. 397. — Schule für den Betriebsdienst in Rumänien, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 14 S. 171. — Motivenbericht des Klubs Ö E.-B., Ö. E.-Ztg. 1899 Nr 10 S. 104. — V.-Ztg. 1899 S. 1069. — Handbuch 22 S. 72.

[13]) R. Jourde, Bulletin 1900 Nr 2 Heft 1. — V. C. Boßhardt, Fachbildung, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 36 S. 397.

[14]) Wyck, Bulletin 1900 Nr 2 Heft 1. — V. C. Boßhardt, Fachbildung, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 96 S. 397. — Handbuch 22 S. 74.

[15]) V. C. Boßhardt, Fachbildung, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 36 S. 397. — Kupka, Der Ruf nach Eisenbahnschulen in England, Ö. E.-Ztg. 1903 Nr 6 S. 61. — Eisenbahnschulen in England, Bayer. Verkehrsblätter 1903 Nr 23 S. 457.

[16]) V. C. Boßhardt, Fachbildung, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 36 S. 397. — Motivenbericht des Klubs Ö. E.-B., Ö. E.-Ztg. 1899 Nr 10 S. 104. — R. Jourde, Bulletin 1900 Nr 2 Heft 1. — Handb. 22 S. 73.

[17]) L. Scolari, Bulletin 1900 Nr 5 Heft 1. — V. C. Boßhardt, Fachbildung, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 36 S. 397. — Motivenbericht des Klubs Ö. E.-B., Ö. E.-Ztg. 1899 Nr 10 S 104. — Eisenbahnfachschule an der Hochschule in Turin, V.-Ztg. 1899 Nr 63 S 1070. — Deutsche Verkehrsblätter 1892 S 43. — Handb. 22 S. 73.

[18]) Wyck, Bulletin 1900 Nr 2 Heft 1. — V. C. Boßhardt, Fachbildung, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 36 S. 397. — Handb. Nr 22 S 74.

[19]) L. Drouin, Bulletin 1900 Nr 2 Heft 1. — V. C. Boßhardt, Fachbildung, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 36 S. 397. — Handb. 22 S. 73.

[20]) Von den Eisenbahnschulen in Rußland, Ö. E.-Ztg. 1895 Nr 34 S. 269. — Von den technischen Eisenbahnschulen in Rußland, Ö. E.-Ztg. 1897 Nr 5 S. 35. — Die Lehranstalten des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten, V.-Ztg. 1902 Nr 22 S. 360. — V. C. Boßhardt, Fachbildung, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 36 S. 397. — Motivenbericht des Klubs Ö. E.-B., Ö. E.-Ztg. 1899 Nr 10 S. 104. — Handb. Nr 22 S. 72.

[21]) K. Killander, Bulletin 1900 Nr 2 Heft 1. — V. C. Boßhardt, Fachbildung, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 36 S. 397. — Handbuch 22 S. 74.

[22]) Die schweizerische Eisenbahnschule in Biel, Ö. E. Ztg. 1894 Nr 46, 1902 Nr 27 S. 315. — Deutsche Verkehrsblätter 1892 S. 43, 1897 S. 148. — Handelsakademie und Verkehrsschule in St. Gallen, Int. Zeitschr. 1899 Nr 5 S 331; Deutsche Verkehrsblätter 1899 S. 203, 1900 S. 266. — Eisenbahnschulen in der Schweiz, V.-Ztg. 1902 Nr 73 S. 1100. — Dr Dietler, Bulletin 1900 Nr 5 Heft 1. — V. C. Boßhardt, Fachbildung, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 36 S. 396. — Dr Schindler, Referat, Ö. E.-Ztg. 1899 Nr 22 S. 235. — Handbuch 22 S. 71.

[23]) L. Drouin, Bulletin 1900 Nr 2 Heft 1. — V. C. Boßhardt, Fachbildung 1900 Nr 36 S. 397. — Handb. 22 S. 73.

[24]) G. Leighton, Bulletin 1900 Nr 6 Heft 1. — G. B. Leighton, Ein Lehrprogramm für Eisenbahnbeamte, Ö. E.-Ztg. 1898 Nr 11 S. 131. — Dr Schindler, Referat, Ö. E.-Ztg. 1899 Nr 22 S. 235. — V. C. Boßhardt, Fachbildung, Ö. E.-Ztg. 1900 Nr 36 S. 397. — Eisenbahnhochschule in Nordamerika, Ö. E.-Ztg. 1896 Nr 45 S. 319. — Das „Handelsmuseum“, Bd 11 Nr 46 S. 580.

[25]) Eisenbahnfachunterricht in Australien, Ö. E.-Ztg. 1903; Nr 23 S. 271.

Die Erbauung eines Zentralbahnhofs in Leipzig

wird in Nr 24 des „Archivs f. Post und Tel." vom Postrat Sieblist in einem ausführlichen Aufsatze besprochen, dem wir in Ergänzung der von uns in Nr 17 S. 275 Jahrg. 1902 d. Ztg. über denselben Gegenstand gebrachten Mitteilungen die nachstehenden Angaben entnehmen.

Die Vorgeschichte des jetzt zur Ausführung gelangenden Projekts geht auf das Jahr 1874 zurück, wo das Reichseisenbahnamt anläßlich der damals im Gange befindlichen Herstellung eines Güter-Übergabebahnhofs auf die Klagen auch über mangelhafte Verbindung für den durchgehenden Personenverkehr hinwies und die Errichtung eines gemeinsamen Personenbahnhofs für alle Linien im Anschluß an den Übergabebahnhof zur Erwägung stellte. Die sächsische Regierung verkannte zwar nicht die großen Schwierigkeiten, die der Durchführung einer solchen Anlage damals entgegenstanden, ließ aber ein bezügliches Projekt bearbeiten. Nach dessen Vorlegung erklärten jedoch im Jahre 1878 die sämtlichen vier damals mitbeteiligten Privateisenbahngesellschaften, nämlich die Berlin-Anhalter, die Magdeburg-Halberstädter, die Thüringische und die Halle-Sorau-Gubener, daß für die zu erwartenden Vorteile die Herstellungskosten, die damals auf 17 250 000 ℳ veranschlagt waren, zu hoch seien, und lehnten somit übereinstimmend die Errichtung eines gemeinsamen Personenbahnhofs ab. Da das Bedürfnis noch nicht dringend genug erschien, um von aufsichtswegen einen Zwang auf die Privateisenbahngesellschaften auszuüben, wurde das Projekt fallen gelassen. Die Wiederaufnahme erfolgte im Jahre 1886 nach Erwerbung der genannten vier Bahnen durch den preußischen Staat, und zwar wurde zwischen den Regierungen Einverständnis darüber erzielt, daß die gemeinsame Lösung der Aufgabe einer durchgreifenden Verbesserung der Leipziger Bahnhofsverhältnisse versucht werden solle. Seit dieser Zeit sind die Vorbereitungsarbeiten hierfür, wenn auch mit Unterbrechungen, betrieben worden. Es wurden mehrere Projekte entworfen, ausgetauscht und geprüft, namentlich in den Jahren 1887, 1890, 1892 und 1896. Dabei wurden unter Aufstellung von vergleichenden Planungen eingehende Erörterungen darüber gepflogen, ob sich die Errichtung eines Kopfbahnhofs nahe den Promenaden — also der inneren Stadt — oder eines weiter nach Norden hinauszulegenden Durchgangsbahnhofs mehr empfehle. Die Stadt Leipzig hatte zu dieser Frage bereits im Jahre 1886 Stellung genommen und einen der inneren Stadt möglichst nahe liegenden Kopfbahnhof erbeten.

Nachdem sich durch zahlreiche Versuche die Projekte immer mehr verbessert und der Verkehrsentwicklung angepaßt hatten, gelangten im Juli 1898 die beiden Regierungen zu einer grundsätzlichen Einigung darüber, daß dem Projekt eines Kopfbahnhofs der Vorzug zu geben sei, unter der Voraussetzung, daß die Stadt Leipzig ihr Interesse an diesem, ihr wesentlich zum Vorteile gereichenden Plane durch Übernahme entsprechender Leistungen betätige. Durch das Kopfbahnhofprojekt wird den Anforderungen des durchgehenden Personenverkehrs in weitestem Umfange Rechnung getragen, indem durch geeignete Gestaltung der Gleisanlagen die Möglichkeit geschaffen wird, sowohl einzelne Wagen wie ganze Züge von jeder Richtung nach jeder Richtung, insbesondere von Berlin-Leipzig nach Leipzig-Hof (wie schon bisher) und von Dresden-Leipzig nach Leipzig-Magdeburg und Leipzig-Erfurt ohne größere Zeitversäumnis durchzuführen. Der auf die Stadt Leipzig bezüglichen Voraussetzung ist nun von der dortigen Gemeindeverwaltung in ausgiebiger Weise entsprochen worden, indem die Stadt — wie wir auch bereits in Nr 17 S. 275 Jahrg. 1902 hervorhoben — nicht nur die Herstellung und Freilegung des umfangreichen Bahnhofsvorplatzes, sondern auch die Herstellung einer neuen nach den sächsischen Ortsgüteranlagen und den neuen Postanlagen führenden „Oststraße" übernommen hat. Alle Veränderungen endlich, die aus Anlaß der Bahnbauten an Straßen und Plätzen notwendig werden, nimmt die Stadt auf eigene Kosten vor. Der Gesamtaufwand, den die Stadt Leipzig anläßlich des Baues des Zentralbahnhofs zu übernehmen hat, stellt sich im Anschlag auf nicht weniger als 17 310 000 ℳ, wovon allein 10 234 000 ℳ auf die Herstellung des Bahnhofsvorplatzes entfallen. Die Kosten für Herstellung der neuen Oststraße und der nördlichen Verbindungsstraße sind auf 3 253 000 ℳ veranschlagt.

Die Gesamtkosten der von den beiden Eisenbahnverwaltungen herzustellenden Bauten nebst Grunderwerb stellen sich auf rund 106 000 000 ℳ, von denen je 53 000 000 ℳ auf jede der beiden Verwaltungen entfallen. Die Kosten der von Preußen auszuführenden Anlagen verteilen sich etwa wie folgt: 1. Personenhauptbahnhof und Güterbahnhof in Leipzig 29 137 210 ℳ, 2 Freiladebahnhof nebst Lagerplätzen 6 022 000 ℳ, 3. Grundstückserwerb für Umgestaltung der Bahnanlagen in und bei Leipzig 6 695 000 ℳ, 4 Überführung der Mockauerstraße am Nordende des Berliner Bahnhofs 424 000 ℳ, 5. Bau eines Rangierbahnhofs bei Wahren und einer Güterverbindungsbahn von Leutzsch nach Wahren einschließlich Grunderwerb 7 900 000 ℳ, 6. Umbau des preußischen Bahnhofs Plagwitz-Lindenau nebst Grunderwerb 2 000 000 ℳ, 7. Nacherwerb von Grundstücken an den Bahnhöfen Schönefeld und Wahren 260 000 ℳ, zusammen 52 438 210 ℳ oder rund 53 000 000 ℳ. Hiervon sind für die Zwecke zu 2. bis 6. rund 21 500 000 ℳ durch die Etats für verschiedene rückliegende Jahre bereits bewilligt und zum Teil auch schon verausgabt.

Die Kosten der von Sachsen zu bezahlenden Bauten verteilen sich auf die einzelnen Bahnhöfe und Linien in nachstehender Weise: 1. Personenhauptbahnhof und Güterbahnhof Leipzig 27 700 000 ℳ, 2. Rangierbahnhof Engelsdorf mit Verbindungsbahn nach Schönefeld 12 000 000 ℳ, 3. Bahnhof Plagwitz-Lindenau nebst Verbindungsbahn nach Großzschocher 3 000 000 ℳ, 4. Bahnhof Gaschwitz 1 000 000 ℳ, 5. Umbauten an der Linie Leipzig-Dresden 2 025 000 ℳ, 6. Verbindungsbahn von Engelsdorf nach Stötteritz 3 000 000 ℳ, 7. Umbauten an der Leipzig-Hofer Verbindungsbahn einschließlich der Haltestelle Stötteritz 4 275 000 ℳ, insgesamt 53 000 000 ℳ. Der Gesamtbedarf für die Finanzperiode 1902/03 in Höhe von 14 800 000 ℳ ist durch den Staatshaushalts-Etat bereits bewilligt worden.

Die Bahnsteige sind gegenüber der jetzigen Höhenlage der Bahnsteige des Dresdener Bahnhofs um 2,6 m gehoben. Von den Bahnsteiggleisen dient jeder Verwaltung die Hälfte, und zwar von Nordwest nach Südost gezählt der preußischen Verwaltung: Nr 1 und 2 für Vorortszüge, Nr 3 und 6 für Züge von und nach Zeitz, Nr 4 und 5 für Züge von und nach Corbetha (Erfurt), Nr 7 und 8 für Züge von und nach Eilenburg, Nr 9 und 11 für Züge von und nach Magdeburg (über Halle), Nr 10 für preußische Richtungen (Reservegleis), Nr 12 und 13 für Züge von und nach Berlin; der sächsischen Verwaltung: Nr 14 und 15 für Fernzüge von und nach Hof, Nr 16 und 17 für Vorortszüge von und nach der Hofer Linie, Nr 18 und 19 für Fernzüge von und nach Riesa-Dresden, Nr 20 und 23 für Vorortszüge auf den beiden Dresdener Linien, Nr 21 und 22 für Fernzüge von und nach Döbeln-Dresden, Nr 24 und 25 für Züge von und nach Geithain-Chemnitz, Nr 26 für Vororts-, Sonder- und Militärzüge.

Mit welchen Schwierigkeiten der durchgehende Personenverkehr in Leipzig bislang noch zu kämpfen hat, davon geben die nachstehenden Zahlen ein recht anschauliches Bild: Die Entfernung der sechs Bahnhöfe voneinander — von der Ankunftshalle bis zur Abfahrtshalle gerechnet — beträgt vom Berliner zum Thüringer Bahnhofe 1850 m, vom Thüringer zum Magdeburger Bahnhofe 600 m, vom Magdeburger zum Dresdener Bahnhofe 340 m, vom Dresdener zum Eilenburger Bahnhofe 1925 m, vom Dresdener zum Bayerischen Bahnhofe 2125 m, vom Eilenburger zum Bayerischen Bahnhofe 1700 m, vom Berliner zum Bayerischen Bahnhofe 4000 m. Die Gleisverbindung der Bahnhöfe untereinander ist für den durchgehenden Personenverkehr mangelhaft; nur zwischen dem Berliner und dem Bayerischen Bahnhofe besteht eine ostwärts in weitem Bogen um die Stadt herumführende Verbindungsbahn, auf der fahrplanmäßig ganze Züge verkehren, und zwar hauptsächlich die direkten Züge Berlin-Hof-München und umgekehrt. Von dem Dresdener nach dem benachbarten Magdeburger Bahnhof und umgekehrt können nur einzelne Wagen mittels Drehscheibengleise in zeitraubender und mühsamer Weise übergeführt werden. Im übrigen fehlen Gleiseverbindungen gänzlich. Zur Milderung dieses Übelstandes finden Omnibusfahrten zwischen dem Bayerischen und dem Magdeburger und Thüringer sowie zwischen dem Dresdener und dem Thüringer Bahnhofe statt, doch kann diese Einrichtung nur als ein dürftiger, den Anforderungen des heutigen Reiseverkehrs in bezug auf Schnelligkeit und Bequemlichkeit nicht mehr entsprechender Notbehelf gelten; dabei ist eine Trennung der Reisenden der verschiedenen Klassen in den Omnibussen untunlich. Gleichwohl hat sich der Durchgangsverkehr allein zwischen den beiden sächsischen Bahnhöfen von 104 902 Personen im Jahre 1882 auf 350 272 Personen im Jahre 1899, also jährlich um 13,76 % vermehrt und wird sich voraussichtlich noch weit mehr heben, wenn erst die Hemmnisse, die jetzt manchen veranlassen, den Reiseweg über Leipzig zu meiden, beseitigt sind. Zu den Kosten wird, wie die „K. Ztg." annimmt, voraussichtlich auch die Reichspostverwaltung noch einen erheblichen Anteil beitragen müssen. Bis Ende 1907 wird der Baugrund für den Hauptbahnhof freigelegt, und werden die Arbeiten für die Rangierbahnhöfe und die Verbindungsgleise fertig sein; 1910 wird der erste, und zwar der preußische Teil des Empfangsgebäudes, 1914 der gesamte Bau vollendet sein. Der Vorsprung der preußischen Verwaltung kommt daher, daß sie bereits seit 1900 Grund und Boden angekauft hat und deshalb mit den Vorarbeiten eher hat beginnen können.

Durchgangs- oder Abteilwagen?

Von Dr Albert Kuntzemüller.

Zu der Frage, ob die Bauart der Durchgangs- oder die der Abteilwagen im Interesse der Sicherheit vorzuziehen sei, liefert ein neuerer Eisenbahnunfall einen Beitrag in einem für die erstgenannte Bauart günstigen Sinne.

Am 2. Dezember 1903 stieß ein mit 90 km Stundengeschwindigkeit fahrender Schnellzug (er durchfährt die 45 km lange Strecke Freiburg-Dinglingen in 34 Minuten, entwickelt mithin eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/Std.) auf der Station Herbolzheim der badischen Hauptbahn mit einer dort tätigen Rangiermaschine zusammen.*) Der Zug bestand aus Gepäck-, Post- und vier vierachsigen Durchgangswagen aller Klassen und wurde von einer jener neuen bekannten badischen Riesenlokomotiven geführt, der anerkannt größten und leistungsfähigsten Lokomotiven des europäischen Festlandes (besprochen in Nr 58 u. 73 Jahrg. 1902 d. Ztg). Die Folge des Zusammenstoßes bei der ungeheuren Geschwindigkeit war zunächst, daß die Rangierlokomotive von dem Koloß der Schnellzugmaschine zertrümmert und links seitwärts geworfen wurde. Infolge dieser hindernden Trümmer löste sich die Schnellzugmaschine vom übrigen Zug, um die vier Meter hohe Böschung hinabzusausen, sich mit ihrem zweiachsigen Vordergestell in die Erde einzubohren, sich zu stauen und samt dem Kohlentender vollständig in der Luft zu überschlagen. Ein deutlicherer Beweis für die ungeheure Geschwindigkeit, mit der gefahren wurde, als dieses Sichüberschlagen des etwa 125 t schweren und über 20 m langen Kolosses hätte wohl nicht gegeben werden können.

Kaum hatte sich die Lokomotive vom übrigen Zug losgelöst, als sich der nachfolgende Gepäckwagen quer über das Gleis stellte. Er und alle nachkommenden Personenwagen entgleisten. Aber nun geschah das Merkwürdige: die großen Durchgangswagen (gekennzeichnet durch ihre umfangreichen, etwa 1 bis 1,20 m im Geviert messenden Fenster und den in der Mitte des Wagens befindlichen, unabgeschlossenen Gang) entgleisten zwar wie gesagt ebenfalls, anstatt aber bei dem furchtbaren Anprall über- und ineinander zu stürzen, zerbrachen nur die Achsgestelle; der feste Oberbau der Wagen aber zeigte sich so dauerhaft und widerstandsfähig, daß die Wagen alle auf einen Ruck hin stillstanden, ohne irgendwie nennenswert auf einander zu stoßen. Einige derselben stürzten infolge der Entgleisung die Böschung mit hinab, die anderen blieben mehr oder weniger aufrecht auf dem Gleis stehen.

Damit wäre der Beweis für die hohe Widerstandsfähigkeit der nach dem Durchgangssystem erbauten Wagen bereits zur Genüge erbracht. Er wird durch eine weitere Tatsache aber noch erheblich gestützt.

Mitten zwischen den Durchgangswagen befand sich ein Postwagen, der wie die ihn umgebenden Wagen bei dem heftigen Anprall zur Entgleisung kam. Abgesehen nun davon, daß überhaupt sein ganzer Oberbau nicht so stark und solid wie derjenige der großen Durchgangswagen war und infolgedessen ungleich mehr beschädigt, verbeult, ja an einigen Stellen sogar zersplittert wurde, war dazu noch die an seiner Seitenwand befindliche, aus zwei Flügeln bestehende Tür teilweise eingedrückt. Sie war daher unzweifelhaft mit ein Hauptgrund, weshalb der Postwagen sich dem plötzlichen Ruck und Stoß viel nachgiebiger zeigte und viel mehr Beschädigungen aufwies, als die Durchgangswagen.

Die Folge dieser vorzüglichen Widerstandskraft der langen Durchgangswagen war, daß bei dem Herbolzheimer Unfall, abgesehen von dem getöteten Heizer des Schnellzugs und drei weiteren zum Teil schwer verletzten Beamten, unter den Reisenden sich kein einziger schwer Verletzter befand. Begreiflicherweise wurden einige unter ihnen leichter verletzt; ihre Namen wurden indes nicht einmal festgestellt, da sie die Reise gleich fortsetzten.

Demgegenüber war freilich der Materialschaden ein sehr großer, indem die völlig zertrümmerte Riesenlokomotive (Gattung II d Nr 736) allein einen Anschaffungswert von etwa 100 000 ℳ ohne Tender darstellte. Die Beschädigungen der zusammengefahrenen Rangierlokomotive, der Wagen und des Oberbaus der Bahn zusammengerechnet, möchte sich wohl eine Summe von fast 200 000 ℳ ergeben. Die Durchgangswagen sind alle noch, abgesehen von ihren Achsgestellen, brauchbar; sind doch trotz Entgleisung und Sturz sogar fast alle Fensterscheiben unzerbrochen geblieben! Bei dem Heidelberger Eisenbahnunglük im Jahre 1900 betrug der Materialschaden nur 10 000 ℳ. Demgegenüber waren damals aber bekanntlich eine ganze Reihe Menschenleben zu beklagen.

Die Frage, ob dem Durchgangs- oder Abteilsystem bei den Eisenbahnen der Vorzug zu geben sei, ist durch den Herbolzheimer Unfall meines Erachtens endgültig zu gunsten des Durchgangssystems entschieden worden.

*) Unter „Eisenbahnunfälle“ erwähnt in Nr 96 S. 1446 vom 9. Dezember 1903 d. Ztg.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zur Betriebssicherheit auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** In neuerer Zeit werden wieder Angriffe in bezug auf die Sicherheitsfrage im Eisenbahnwesen laut, wobei zum Ausgangspunkte der Betrachtungen eine angebliche Äußerung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten über die Bahnhöfe in dem westlichen Industriegebiet gemacht wird. Man vergißt ganz, wie die „B. P. N.“ schreiben, daß namentlich seit 1897 die preußisch-hessische Staatsbahnverwaltung planmäßig mit der Erweiterung und Verbesserung ihrer stehenden Anlagen und der Vermehrung ihres Fuhrparks vorgeht, und daß sie unter Aufwendung von hunderten von Millionen dafür sorgt, daß die Einrichtungen der Bahnen nicht etwa dem wachsenden Verkehr nachhinken, sondern auch zur Bewältigung des künftigen steigenden Verkehrs, und zwar in betriebssicherer Weise, leistungsfähig sind. In dieser ganzen Zeit sind die Extraordinarien der Eisenbahnverwaltung wesentlich für den bezeichneten Zweck mit so reichen Mitteln ausgestattet worden, daß es vielfach nicht möglich war, die betreffenden Baufonds in demselben Jahre zu verbrauchen. Als mit dem Jahre 1901 der starke Rückgang in dem Wirtschaftsleben Deutschlands einsetzte, standen demzufolge der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung noch so reiche Mittel für Bahnhofsbauten, dritte und vierte Gleise und sonstige stehende Anlagen bei den im Betriebe befindlichen Bahnen zur Verfügung, daß im Interesse der Industrie und ihrer Beschäftigung eine noch regere und stärkere Bautätigkeit entfaltet werden konnte als bisher. Auch in den mageren Finanzjahren, welche auf die reiche Zeit bis 1901 folgten, ist nicht, wie dies wohl in früherer Zeit einmal der Fall war, an den Fonds der Eisenbahnverwaltung zur Erweiterung und Verbesserung ihrer stehenden Anlagen und zur Vermehrung ihres Fuhrparks gekürzt worden. Selbst in dem Etat des laufenden Jahres ist das Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung nahezu in der bisherigen Höhe beibehalten worden, obgleich zur Ausgleichung des Etats eine Anleihe von fast 73 000 000 ℳ in Aussicht genommen werden mußte. Es wird also nichts versäumt, um die preußisch-hessischen Staatsbahnen instand zu setzen und imstande zu erhalten, auch den künftigen steigenden Verkehr betriebssicher zu bewältigen. Was endlich den Vorwurf anlangt, daß die Eisenbahnverwaltung statt auf Gleisanlagen und ähnliche dem Betriebe dienende Einrichtungen ihr Hauptaugenmerk auf schöne Bahnhofsbauten und reiche Fassaden der Empfangsgebäude richte, so liegt die Sache in Wirklichkeit gerade umgekehrt. Bei den großen Bahnhofsbauten, welche die preußisch-hessische Staatsbahnverwaltung in den letzten Jahren ausgeführt hat oder zur Zeit noch ausführt, nehmen die Hochbauten, insonderheit die äußere Ausstattung der Bahnhofsbauten, nur einen verhältnismäßig ganz geringen Teil der Mittel in Anspruch. Die Hauptsache bilden auch hier die Gleis- und sonstigen Verkehrs- und Betriebsanlagen. Auf diese wird auch der weitaus größte Teil der für diese Bahnhofsbauten flüssig zu machenden Gelder verwendet.

— **Heißdampflokomotiven.** Ein an die Eisenbahndirektionen in Breslau, Cöln, Elberfeld und Frankfurt a/M. gerichteter Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten teilt mit, daß die durch einen früheren Erlaß vom 12. März 1903 bestellten 12 Stück $^2/_4$-gekuppelten Schnellzug-Heißdampflokomotiven mit 16 cbm-Tendern, je 6 Stück für die Eisenbahndirektionen Breslau und Elberfeld bestimmt, und 12 Stück $^3/_4$-gekuppelten Personenzug-Heißdampflokomotiven mit 16 cbm-Tendern, von denen je 6 Stück die Eisenbahndirektionen Cöln und Frankfurt erhalten, jetzt zur Anlieferung kommen. Weiter heißt es in dem Erlaß: „Über die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit, den Brenn- und Schmiermaterialverbrauch sowie über die entstehenden Unterhaltungskosten dieser Heißdampflokomotiven

sind im Vergleich zu der $^2/_4$-gekuppelten Verbund-Schnellzuglokomotive und der $^3/_5$-gekuppelten Personenzuglokomotive besondere Aufschreibungen zu machen. Die Versuchsergebnisse hinsichtlich des Brenn- und Schmiermaterialverbrauchs sind dabei nicht auf Einzelfahrten zu stützen, sondern aus den Leistungsbüchern für einen längeren Zeitraum zu ermitteln. Daneben ist die durch den Erlaß vom 26. Mai 1903 angeordnete Übersicht zu führen. Bei Beurteilung der Wirtschaftlichkeit ist zu beachten, daß der Beschaffungspreis der $^2/_4$-gekuppelten Verbund-Schnellzuglokomotive im Jahre 1903: 62000 ℳ, der $^2/_4$-gekuppelten Schnellzug-Heißdampflokomotive 68700 ℳ, der $^3/_5$-gekuppelten Personenzuglokomotive im Jahre 1901 rund 80000 ℳ und der $^3/_4$-gekuppelten Personenzug-Heißdampflokomotive 1903 rund 71,500 ℳ beträgt, und daß das Schmiermaterial, das für die unter Heißdampf laufenden Teile verwendet wird, wesentlich teurer ist als das sonst zur Verwendung kommende Schmiermaterial. Als Anhalt für die Aufschreibungen ist die von der Eisenbahndirektion Saarbrücken aufgestellte Nachweisung über die Versuchsergebnisse mit Heißdampflokomotiven auf der Moselbahn zu benutzen, die im Eisenbahn-Nachrichtenblatt 1902 S. 402 mitgeteilt worden ist. Sofern bei den Heißdampflokomotiven durch Wegfall von Vorspannleistungen sich Ersparnisse an Personalkosten, an Lokomotivkilometern usw. ergeben, sind diese zu berücksichtigen. Über die gewonnenen Erfahrungen will ich einem eingehenden Berichte innerhalb drei Monaten entgegensehen. Dabei ist anzugeben, ob die Heißdampflokomotiven zu Betriebsstörungen Veranlassung gegeben, die in den Einrichtungen für Heißdampf ihre Ursache haben, und ob es sich nach den gewonnenen Erfahrungen empfehlen würde, mit der weiteren Beschaffung von Heißdampflokomotiven für den dortigen Bezirk vorzugehen."

— **Gepäckbeförderung.** Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 28. Dezember 1903 an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen besagt folgendes:

Nach den Erfahrungen des diesjährigen Reiseverkehrs ist es dringend geboten, daß die Königlichen Eisenbahndirektionen dem Gepäckbeförderungsdienste eine erhöhte Aufmerksamkeit zuwenden. Die durch das Ausbleiben des Reisegepäcks verursachten Unbequemlichkeiten gehören zu den unangenehmsten, von denen Reisende betroffen werden können; mit allem Nachdruck muß dahin gestrebt werden, solchen Unzuträglichkeiten vorzubeugen. Dabei wird es, wie in der letzten Besprechung mit den Herren Präsidenten festgestellt wurde, nicht sowohl auf den Erlaß neuer, als auf eine strenge Beachtung und genaue Durchführung der bestehenden Vorschriften ankommen. In dieser Beziehung wird folgendes bemerkt:

Zu den am häufigsten vorkommenden Ursachen einer Verschleppung gehört das Vorhandensein alter Beklebungen auf den Gepäckstücken. Diese werden in der Regel durch die neuen Gepäckzettel überklebt, wobei die neuen Zettel nicht selten mangelhaft befestigt werden, so daß sie bei der Verladung des Gepäcks abfallen, oder sie verbleiben neben den neuen Beklebezetteln und geben dann zu Irrtümern Anlaß. Um dies zu vermeiden, ist — auch durch die Tagespresse — darauf aufmerksam zu machen, daß alte Beklebezettel nach § 31 (2) der Eisenbahn-Verkehrsordnung nicht auf den Gepäckstücken belassen werden dürfen. Soweit angängig, sind sie noch bei der Aufgabe des Gepäcks von den Reisenden oder den Bediensteten zu entfernen.

Die Beklebezettel müssen, soweit Zettel mit vorgedruckter Bestimmungsstation nicht vorhanden sind, deutlich lesbar beschrieben werden. Für das Aufkleben ist ein guter, haltbarer Klebestoff zu verwenden. Die Verwiegung des Gepäcks ist so vorzunehmen, daß sie von den Reisenden übersehen werden kann, so daß diese in der Lage sind, die richtige Behandlung ihrer Gepäckstücke selbst zu beobachten und Irrtümer zu verhindern. Auf Stationen mit stärkerem Verkehr wird den Reisenden vom Gepäckträger vorläufig ein Beklebezettel auszuhändigen sein, nach dessen Aufdruck sie selbst prüfen können, ob ihnen am Schalter der richtige Gepäckschein verabfolgt wird. In Städten, in denen öffentliche Einrichtungen zur Beförderung des Gepäcks nach und von den Bahnhöfen durch Privatunternehmer bestehen, haben auch die Eisenbahnen darauf hinzuwirken, daß diese mit größter Sorgfalt bei Anbringung und Abholung des Gepäcks verfahren. Zur ordnungsmäßigen Behandlung des Gepäcks wird es wesentlich beitragen, wenn die Gepäcklagerungsräume ausreichend bemessen und bei großen Stationen richtungsweise eingeteilt werden.

Zur Vermeidung von Irrtümern während der Beförderung dürfen die Packwagen nicht überfüllt werden. In Zeiten starken Verkehrs ist durch unmittelbares Benehmen der Abfertigungsstelle mit der Station rechtzeitig für Beistellung von Aushilfswagen zu sorgen. Für die Aus- und Zuladung von Gepäck auf Zwischenstationen hat sich die fahrplanmäßige Aufenthaltszeit der Züge nicht immer als ausreichend erwiesen. Bei Aufstellung des Fahrplans ist auch auf die Bedürfnisse des Gepäckverkehrs Rücksicht zu nehmen.

Die Schwierigkeit des Sortierens der Packmeisterkarten während der Fahrt wird sich durch Einrichtung geeigneter Fächer in den Packwagen und namentlich durch Verwendung ausreichend großer Formulare auf haltbarem Papier erleichtern lassen. Die im deutschen Verkehr vorgeschriebenen Packmeisterkarten genügen im wesentlichen diesen Anforderungen, nicht so die in anderen direkten Verkehren üblichen. Es sind daher auch die fremden Verwaltungen um Einführung zweckmäßiger Packmeisterkarten besonders zu ersuchen. Die Überladung von Zug zu Zug muß mit größerer Sorgfalt ausgeführt werden. Falschen Ver- und Umladungen ist in einzelnen Direktionsbezirken dadurch mit Erfolg vorgebeugt, daß auf großen Stationen für bestimmte Verkehrsgebiete Beklebezettel verschiedener Farbe verwendet werden.

Zur Gepäckabfertigung und zum Packmeisterdienst ist, insbesondere bei den großen durchgehenden Zügen, nur ein durchaus tüchtiges, gut geschultes Personal zu verwenden, das mit der erforderlichen Ruhe auch die nötige Gewandtheit für diesen Dienstzweig verbindet. Auf wichtigeren Routen ist mit dem Packmeisterpersonal, das die Eigenschaften und die Bedürfnisse der Strecke genau kennen soll, nicht zu oft zu wechseln.

Sind Unregelmäßigkeiten vorgekommen, so darf nichts versäumt werden, was zur Aufklärung und zum schleunigen Herbeischaffen des vermißten Gepäcks beitragen kann. Die über telegraphische Nachforschung und Rückmeldung bestehenden Bestimmungen sind genau zu beachten. Reisenden, die ihr Gepäck vermissen, ist stets von allen Bediensteten dienstbereit und in höflichster Form Rat und Unterstützung zu gewähren.

— **Beschaffung von Personen-, Gepäck- und Güterwagen.** Die Eisenbahndirektion in Berlin ist beauftragt worden, wegen Beschaffung von weiteren 260 Personen- und Gepäckwagen und 2350 Güterwagen verschiedener Bauart mit den Werken, die bisher für die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen geliefert haben, in Verhandlung zu treten, wodurch sich die Anzahl der gegenwärtig zur Beschaffung gelangenden Personen- und Gepäckwagen auf 1346, die der Güterwagen auf 8480 erhöht. In der erweiterten Lieferung sind enthalten: 6 vierachsige Abteilwagen I/II. Kl., 14 vierachsige Abteilwagen I./II./III. Kl., 18 vierachsige Abteilwagen III. Kl., 32 dreiachsige Abteilwagen II./III. Kl., 39 dreiachsige Abteilwagen III. Kl., 78 dreiachsige Abteilwagen IV. Kl., 7 zweiachsige Aussichtswagen II./III. Kl., 10 zweiachsige Aussichtswagen III. Kl. (für die Strecke Hirschberg-Schreiberhau), 10 vierachsige D-Zugwagen I/II. Kl., 1 D-Zugwagen I./II./III. Kl. und 5 D-Zugwagen III. Kl. Ferner 1 vierachsiger, 5 dreiachsige und 3 zweiachsige Personenzug-Gepäckwagen, 31 zweiachsige vereinigte Post- und Gepäckwagen sowie 350 Kohlenwagen von 15 t Ladegewicht mit Bremse, 350 ebensolche ohne Bremse, 50 vierachsige Plattformwagen von 30 t Ladegewicht, 400 bedeckte Güterwagen mit Bremse und 1200 ebensolche ohne Bremse.

Mit Rücksicht auf die erhöhte Anzahl der zur Beschaffung kommenden Fahrzeuge ist die Lieferfrist für die Gesamtlieferung der Personen-, Gepäck- und Güterwagen bis zum Ende des Monats November d. J. verlängert worden.

— **Vereinfachtes Abfertigungsverfahren im Güterverkehr.** Die Eisenbahndirektion Berlin hat der Berliner Handelskammer nähere Mitteilungen über das am 1. Februar d. J. zur Einführung gelangende vereinfachte Abfertigungsverfahren für Eil- und Frachtgut, lebende Tiere, Fahrzeuge und Leichen zugehen lassen. Die Neuerungen sind im wesentlichen folgende: Als Abfertigungs- und Beförderungspapier dient künftig unter Wegfall der Frachtkarte lediglich der Frachtbrief. Infolgedessen müssen auf ihm einige Vermerke über die Verrechnung, die Umladestempel sowie die eisenbahnseitigen Leitvermerke und die Angabe der für die etwaige Zoll- und Steuerabfertigung bestimmten Station, die bisher in der Frachtkarte enthalten waren, gesetzt werden. Die eisenbahnseitig hergestellten Frachtbriefe werden hierzu auf der Vorderseite, am oberen Rande der linken Frachtbriefhälfte über der starken schwarzen Umrahmung mit folgendem Vordruck versehen werden: „Nach ..... über ..... Zur Zoll- und Steuerabfertigung auf Station ....." Wegen der dadurch bedingten Verengerung des Raumes gelangt zweckmäßig ein kleinerer Kontrollstempel zur Verwendung. An dem durch die Verkehrsordnung vorgeschriebenen Frachtbriefmuster wird im übrigen nichts geändert, so daß Frachtbriefe mit obigem Kopfdruck auch im Verkehr nach deutschen Bahnen, die das neue Verfahren noch nicht eingeführt haben, verwandt werden können.

Von dem angegebenen Zeitpunkt ab wird ferner innerhalb der eingangs bezeichneten Verkehrsbeziehungen das Markenverfahren in Geltung treten. Nach diesem wird bei frankierten Eil- und Frachtstückgutsendungen, bei denen die Gesamtgebühren nicht höher als 1 ℳ sind, die Erhebung und Verrechnung der Fracht durch Auf-

klebung und Entwertung von Eisenbahn-Frachtmarken auf den Frachtbriefen bewirkt. Ausgeschlossen vom Markenverfahren sind Sendungen, die nur teilweise frankiert werden, mit Nachnahme belastet sind oder mangels direkter Tarifsätze unterwegs umbehandelt werden müssen. Die Eisenbahn-Frachtmarken, in den Werten zu 5, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90 ₰ und 1 ℳ hergestellt, werden den Beteiligten gegen Barzahlung, Stundungsnehmern auch gegen Stundung des Betrages, von den Abfertigungsstellen verabfolgt. Zur schleunigeren Berechnung der Frachten und zur Benutzung durch die Absender werden Frachtentabellen hergestellt und von den Abfertigungsstellen an die zur Selbstverwendung von Frachtmarken bereiten Versender auf Wunsch abgegeben werden, aus denen zu ersehen ist, wieviel Kilometer Stückgut der allgemeinen Eilgutklasse, des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter, der allgemeinen Stückgutklasse und des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter gegen Zahlung einer Fracht von 30 ₰ bis einschließlich 1 ℳ auf die einzelnen Entfernungen befördert werden. Die kilometrischen Entfernungen für die in Betracht kommenden Verkehrsbeziehungen werden von den Abfertigungsstellen auf Wunsch ebenfalls bekannt gegeben werden. Falls Firmen, welche eine große Anzahl von Marken verwenden, wünschen sollten, die von ihnen gekauften Marken kenntlich zu machen, so würde dies ebenso wie bei Postmarken mit Durchschlagsstempeln erfolgen können.

Nach dem Fortfall der Frachtkarte ist der Frachtbrief noch mehr als bisher für alle Anfragen über Beförderung, Frachterhebung usw. erforderlich. Es wird daher den Empfängern empfohlen, dieses wichtige Dokument für den Reklamationsfall sorgfältig aufzubewahren.

— **Der neue Bahnhofsentwurf für Dortmund**, nach welchem eine Höherlegung des ganzen Bahnhofs unter Beibehaltung des Dammes der Linie Dortmund-Enschede geplant ist, hat am 5. Dezember 1903 die Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung gefunden. Die Stadt zahlt 500 000 ℳ Zuschuß und hat die neuen Zufahrtstraßen zum Bahnhof herzustellen. Die Stadt hat der D. Bauztg. zufolge noch den Wunsch ausgesprochen, daß statt der Eisenbahndämme in der Stadt Viadukte angelegt werden möchten.

— **Der bayerische Verkehrsminister v. Frauendorfer** hat, wie die Münch. Allg. Ztg. mitteilt, vor einigen Tagen die Vorstände der Eisenbahnbetriebsdirektion, Zentralwerkstätten und Oberpostämter empfangen und sich mit ihnen längere Zeit über die wichtigsten in Schwebe befindlichen Angelegenheiten, namentlich auch über die Mittel zur Geschäftsvereinfachung, dann über die künftige Neugestaltung der Staatseisenbahnverwaltung angelegentlich unterhalten; er wird schon in nächster Zeit verschiedene Linien bereisen und dabei von den einschlägigen Ministerialreferenten, insbesondere von den Ministerialräten Frhrn. v. Schacky und Geith, begleitet sein. Ersterer hat neben den Geschäften des Generalsekretärs das wichtige Referat der Angelegenheiten des bautechnischen Dienstes (Bahnunterhaltung, Neubau, Lokalbahnen, Hochbauten), des Fahrdienstes, Stationsdienstes und des maschinentechnischen Dienstes.

Bei Abwesenheit des Staatsministers wird der Staatsrat v. Ebermayer neben der Führung der Geschäfte der Generaldirektion der Staatsbahnen die Stellvertretung des Ministers übernehmen.

— **Der Kohlenverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1903.** Die in den ersten neun Monaten des Jahres 1903 zu beobachten gewesene beträchtliche Steigerung des Kohlenverkehrs der sächsischen Staatseisenbahnen hat im letzten Vierteljahr nachgelassen, so daß das Ergebnis des Jahres 1903 nur unwesentlich günstiger ausgefallen ist, als im Jahre 1902. Der Versand an sächsischen Steinkohlen belief sich im verflossenen Jahre auf 3 396 135 t gegen 3 396 521 t im Jahre 1902. In den einzelnen Bezirken wurden verfrachtet: 1 719 123 t im Zwickauer Bezirk, d. s. 9410 t oder 0,6 % mehr; 1 324 914 t im Lugau-Ölsnitzer Bezirk, d. s. 14 037 t oder 1 % mehr; 352 098 t im Dresdener Bezirk, d. s. 23 833 t oder 6,8 % weniger. Der Braunkohlenversand aus Sachsen und Sachsen-Altenburg betrug 2 068 445 t oder 9027 t = 0,4 % mehr. An Steinkohlen aus Preußen (Rheinland-Westfalen und Schlesien) gingen ein 767 770 t, d. s. 6452 t oder 0,8 % weniger. Der Empfang an Steinkohlen aus anderen Kohlengebieten betrug 69 374 t, d. s. 11 910 t oder 20,7 % mehr. An Braunkohlen aus Preußen, Thüringen und Anhalt wurden befördert 895 781 t, d. s. 230 552 t = 34,7 % mehr. Der Empfang an böhmischen Braunkohlen ist wiederum hinter dem Ergebnisse des Vorjahres zurückgeblieben. Er belief sich auf 3 731 908 t gegen 3 954 086 t im Jahre 1902, d. s. 5,95 % weniger. Insgesamt wurden im verflossenen Jahre 10 929 413 t gegen 10 906 940 t im Jahre 1902 befördert, d. s. 22 473 t = 2,06 % mehr. Hiervon entfielen 4 233 279 t = 38,73 % auf Steinkohlen und 6 696 134 t = 61,27 % auf Braunkohlen. Den stärksten Kohlenverkehr hatte der Monat September, den schwächsten der Monat März. Die tägliche Transportleistung betrug 29 944 t gegen 29 882 t im Jahre 1902.

— **Preisausschreiben des Vereins Deutscher Maschineningenieure.** Dieser Verein setzt für das Jahr 1904 die unten bezeichneten Preise aus für die besten Bearbeitungen einer Beuth-Aufgabe, bestehend in dem Entwurf einer Lokomotivreparaturwerkstätte, für welche das Baugelände in Gleiwitz anzunehmen ist, auf dem zur Zeit eine derartige Werkstätte erbaut wird; sie soll mindestens die gleiche Leistungsfähigkeit erhalten, wie diese nach ihrem vollständigen Ausbau. Für eingehende preiswürdige Lösungen werden goldene Beuth-Medaillen gegeben, für die beste von ihnen außerdem der Staatspreis von 1700 ℳ mit der Verpflichtung für den Verfasser, innerhalb zweier Jahre eine auf wenigstens 3 Monate auszudehnende Studienreise anzutreten und über diese einen Reisebericht vorzulegen.

Die Arbeiten sind, mit einem Kennwort versehen, bis zum 5. Oktober d. J., mittags 12 Uhr, an den Vorstand des Vereins Deutscher Maschineningenieure, zu Händen des Geheimen Kommissionsrats Glaser, Berlin SW., Lindenstraße 80, unter Beifügung eines gleichartig gezeichneten, verschlossenen Briefumschlags einzusenden, der den Namen und den Wohnort des Verfassers enthält. Ist der Bewerber ein Regierungsbauführer und wünscht er, daß seine Bearbeitung der Preisaufgabe zur Annahme als häusliche Probearbeit für die zweite Staatsprüfung im Maschinenbaufach: a) dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten, b) dem sächsischen Finanzministerium oder c) dem hessischen Ministerium der Finanzen durch den Verein eingereicht werde, so hat er auf der Außenseite des Briefumschlags einen dahingehenden Wunsch zu vermerken. Die Prüfung der eingegangenen Arbeiten und die Zuerkennung der Preise erfolgt durch einen Preisrichterausschuß; das Ergebnis der Beurteilung wird in der November/Dezember-Versammlung des Jahres 1904 mitgeteilt. Die eingegangenen Arbeiten werden im Vereinslokal ausgestellt; der Verein behält sich das Recht der Veröffentlichung der prämiierten Arbeiten, die im übrigen Eigentum der Verfasser bleiben, in dem Vereinsorgan vor.

Der Preisrichterausschuß besteht zur Zeit aus folgenden Herren: v. Borries, Geheimer Regierungsrat, Professor; Callam, Eisenbahndirektor a. D.; Domschke, Regierungs- und Baurat; Paul Hoppe, Ingenieur; G. Mehlis, Ingenieur; Max Meyer, Regierungs- und Baurat; C. Müller, Geheimer Oberbaurat; Philipp Pforr, Regierungsbaumeister a. D.; Alb. Rischboth, Eisenbahnbauinspektor; Professor Dr Friedrich Vogel; Wichert, Geheimer Oberbaurat; Wittfeld, Regierungs- und Baurat.

Näheres über die Bedingungen usw. des Preisausschreibens ist aus der in Glasers „Annalen“, Heft 1 vom 1. d. M. abgedruckten Veröffentlichung des Vorstands des Vereins Deutscher Maschineningenieure zu ersehen.

— **Der Geschäftsbericht der Siemens & Halske-Aktiengesellschaft** für das Jahr vom 1. August 1902 bis 31. Juli 1903 weist einen Reingewinn von 4 433 931 ℳ auf, aus welchem auf das Aktienkapital von 54 500 000 ℳ ein Gewinnanteil von 5 (4) % zur Auszahlung kommt, während 1 134 048 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen werden. Der Bericht weist namentlich darauf hin, daß die Gesellschaft die sich bietende Gelegenheit benutzt hat, im Verein mit der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vormals Schuckert & Cie die Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H. mit einem Gesellschaftskapital von 90 000 000 ℳ zu begründen, wodurch sich eine den Interessen und Bestrebungen der Gesellschaft sehr entsprechende Gestaltung des Unternehmens ergab. Mit besonderer Genugtuung wird hervorgehoben, daß die von der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen auf der Bahnstrecke Marienfelde-Zossen ausgeführten Versuchsfahrten eine Geschwindigkeit von 200 km und mehr ergeben haben. Dadurch sei der dort gelegte verstärkte Oberbau für derartige Fahrten als probehaltig erwiesen, außerdem aber der Beweis geführt, daß elektrische Kraft im Betrage von einigen tausend Pferdestärken zu so schnell bewegten Fahrzeugen noch sicher und störungsfrei von festen Leitungen aus geführt werden kann. „Die Lösung dieses elektrischen Problems beruht auf den vorgängigen Erfahrungen, welche wir auf unserer Versuchsbahn bei Groß-Lichterfelde gewonnen hatten, indem bei dieser Bahn zum erstenmal hochgespannte Ströme unmittelbar in den Arbeitsleitungen benutzt worden sind.“

Ferner entnehmen wir noch dem Bericht folgende auf das Eisenbahnwesen bezügliche Angaben: „Mit der elektrischen Steuerung der Luftdruckbremse (Siemens-Bremse) wurden 4 Züge der Eisenbahndirektion Stettin, welche auf der Strecke Berlin-Stralsund verkehren, ausgerüstet, und werden die Züge seit Januar 1903 mit dieser Steuerung fahrplanmäßig gefahren. Bei den vom Bremsausschuß der Königlichen Staatseisenbahnen im Mai angestellten Beobachtungen hat es sich gezeigt, daß diese elektrische Bremssteuerung sämtlichen vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten gestellten Bedingungen genügt. Sie

hat sich auch im Betriebe bestens bewährt, und es steht zu hoffen, daß sie in großem Umfange eingeführt werden wird, da durch die elektrische Siemens-Bremse die Betriebssicherheit im Zugverkehr eine wesentliche Erhöhung erfährt." Nachdem die Verlängerung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn vom Zoologischen Garten bis zum „Knie" in Charlottenburg am 14. Dezember 1902 dem Verkehr übergeben worden ist, ist jetzt die weitere Fortführung dieser Linie durch die Bismarckstraße bis zum Wilhelmsplatz in Vorbereitung und wird voraussichtlich im Sommer 1904 in Angriff genommen werden können. Über die Fortsetzung der Bahn vom Potsdamer Platz in Berlin vorläufig bis zum Spittelmarkt werden noch die Verhandlungen mit der Stadt weitergeführt.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Schmitz in Hamburg unter Versetzung nach Altona mit den Geschäften des Vorstandes der Bauabteilung Hamburg 6 betraut. — Übertragen sind dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Merling, Vorstand der bisherigen Bauabteilung Hamburg 6, die Geschäfte des Vorstandes der Bauabteilung Hamburg 1 und dem Regierungs- und Baurat Herrmann, Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion in Göttingen, die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Werkstätteninspektion daselbst. — Der Eisenbahn-Bauinspektor Otto Müller, bisher in Elberfeld, ist nach Gleiwitz versetzt behufs Einrichtung der dort zu errichtenden Lokomotivwerkstätte. — Ernannt sind zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor die Regierungsbaumeister des Ingenieurbaufaches Moritz Benner in St. Johann-Saarbrücken, Arthur Panthel in Neuß, Gustav Bleiss in Heilsberg, Eugen Olbrich in Beelitz, Emil Hülsner in Kattowitz, Theodor Zoche in Altona und Julius Dorpmüller in St. Johann-Saarbrücken sowie die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Karl Sarrazin in Cassel, Emil Jacob in Ilmenau, Hermann Sommer in Cassel und Eduard Delkeskamp in Coblenz, bisher in Mörs; — zum Eisenbahn-Bauinspektor die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Rudolf Busse in Essen a/R., Albert Ziehl in Berlin, August Brede in Hannover und Georg Ihlow in Erfurt; zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor der Eisenbahn-Betriebskontrolleur Walter Bottke in Cöln unter Verleihung der Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Verkehrsinspektion daselbst; zum Eisenbahn-Hauptkassenrendant der Eisenbahnsekretär, Rechnungsrat Schwarznecker bei der Eisenbahndirektion in Danzig und der Eisenbahn-Rechnungsrevisor Losenski bei der Eisenbahndirektion in Kattowitz; zum Regierungsbaumeister die Regierungsbauführer Fritz Finkelde aus Fronhausen, Kreis Marburg (Eisenbahnbaufach); — Bruno Denk aus Proekelwitz, Kreis Mohrungen i/Ostpr. und Paul Hundsdörfer aus Eydtkuhnen, Kreis Stallupönen (Maschinenbaufach). — Verliehen ist: den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Schaeffer die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr., Cloos die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Cöln, v. Borries die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 in Frankfurt a/M., Otto Herzog die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 in Thorn und Wehde die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 in Bremen. — Der Regierungsbaumeister a. D. Gustav Jacobi, vormals stellvertretender Vorsitzender der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft, ist unter Ernennung zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor in den unmittelbaren Staatsdienst übernommen und der Eisenbahndirektion Berlin überwiesen. Dem Regierungs- und Baurat Zschirnt in Cöln, zuletzt Mitglied der Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt worden.

Bei der württembergischen Staatsbahnverwaltung ist dem Dr med. Schleicher in Stuttgart anläßlich seiner Bestellung zum Oberbahnarzt der Titel eines Sanitätsrats verliehen worden. — Die Abteilungsingenieurstelle bei der Eisenbahn-Bauinspektion Reutlingen wurde dem Regierungsbaumeister Hahn übertragen. — Auf die Stelle des Bahnhofinspektors in Heilbronn wurde der Bahnhofinspektor Velte, Vorstand der dortigen Güterstelle, auf Ansuchen versetzt. Die Stelle des Bahnhofinspektors in Mühlacker wurde dem Oberbahnsekretär Grauer bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen übertragen, auch wurde dieser mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Betriebsinspektors auf der Strecke Bietigheim (ausschließlich) bis Bretten betraut.

Österreich.

— **Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1903.** Es liegt der Betriebsausweis dieser Bahn für den Monat Dezember vor und ist daher ein Vergleich der Gesamteinnahmen des abgelaufenen Jahres mit den Ergebnissen des Vorjahres möglich. Danach betrugen die Einnahmen im Jahre 1902 im ganzen 84 473 995 Kr., während sie sich im Jahre 1903 unter Zugrundelegung der endgültigen Ergebnisse bis Ende September und der vorläufigen Ziffern für die weiteren Monate auf 86 405 687 Kr. belaufen; es ergibt sich somit eine Mehreinnahme von 1 831 692 Kronen zu gunsten des verflossenen Jahres. Nimmt man an, daß die endgültigen Abrechnungen für die Monate Oktober bis Ende Dezember ähnlich hohe Mehreinnahmen wie in den früheren Monaten ergeben werden, so darf die gesamte Mehreinnahme im Jahre 1903 auf beiläufig 2 700 000 Kr. geschätzt werden. Das Mehrergebnis rührt hauptsächlich aus dem Frachtenverkehr her, welcher eine Gütermenge von 14 543 483 t (gegen 14 219 161 t im Vorjahre) umfaßte und eine Einnahme von 68 448 143 Kr. (+ 1 509 119 Kr.) lieferte; auch der Personenverkehr brachte bei einer Gesamteinnahme von 17 857 544 Kr. ein Mehr von 322 573 Kronen, trotzdem die Anzahl der beförderten Personen von 13 790 683 auf 11 290 518 gesunken ist. Die Abnahme der Zahl der Reisenden und die Mehreinnahme aus dem Personenverkehr ist auf die Erhöhung der Personentarife zurückzuführen, die bekanntermaßen am 1. Oktober 1902 in Wirksamkeit getreten ist.

— **Bosrucktunnel.** Der Bau des Bosrucktunnels bot bisher ganz außerordentliche Schwierigkeiten. Man hatte einerseits mit blähenden Lagerungen, anderseits mit brennenden Gasen und endlich mit Wassereinbrüchen zu kämpfen. Am 14. August 1902 um 8 Uhr morgens brach eine gewaltige Wassermasse in den südlichen Sohlstollen ein. Durch mehr als 4 Stunden ergossen sich in jeder Sekunde 800 l Wasser in den Stollen, also nahezu 120 000 hl. Am Mittag sank der Zufluß auf 1 bis 2 hl in der Sekunde und hielt in dieser Stärke an. Nun erst konnte man — unter Lebensgefahr — die Verwüstungen untersuchen, welche das anfänglich unter starkem Drucke dem Gebirge entströmende Wasser angerichtet hatte. Der Sohlstollen war auf etwa 40 m Länge ganz mit Gebirgsschutt vollgeschwemmt, die Zimmerung zerstört. Es mußte dafür gesorgt werden, diesen Schutt wegzuschaffen und den Stollen wiederherzustellen, als auch für einen unbehinderten Wasserabfluß zu sorgen. Letzteres geschah dadurch, daß man die zerstörte Stollenstrecke mittels eigener Wasserstollen unter der Höhenlage der künftigen Gleise bis zur wasserführenden Spalte umging. Seit diese erreicht wurde, fließt eine stets gleichbleibende Wassermenge von im ganzen 185 Sekundenlitern unter dem künftigen Gleise ab. Nach Wegschaffung des Schuttes gelangte man zu einer großen Höhle von 25 m Höhe und 700 cbm Inhalt, welche das Wasser im Gebirge ausgewaschen hatte und die nun ausgezimmert und mit Stein ausgebaut werden mußte, um gefährliche Nachbrüche zu verhindern. Alle diese Arbeiten hatten einen Zeitraum von 7 Monaten ausgefüllt, so daß erst im März 1903 die regelmäßige Arbeit wieder aufgenommen werden konnte. Auch im nördlichen Sohlstollen mußte Mitte Oktober 1903 im Hinblicke auf die Gefahr ähnlicher Wassereinbrüche ein Entwässerungskanal bis zur Stollenbrust in Angriff genommen werden, bis zu dessen Vollendung der Stollenvortrieb eingestellt wurde. Um die bisherigen Zeitverluste wieder wettzumachen, wurde im letzten Herbst die bisher ausschließlich verwendete Handbohrung aufgegeben. Der weitere Vortrieb wird mit pneumatischen Bohrmaschinen nach den Systemen Ingersoll, Gatti und Wehrwolf erfolgen.

— **Schwere Lokomotiven in Österreich.** In einem in der Österr. Eisenbahn-Ztg. veröffentlichten Aufsatz werden die Fortschritte im Baue kräftiger Lokomotiven besprochen. Was Österreich betrifft, so entstand aus dem im Güterzugverkehr auf den Gebirgsbahnen mit 30 ‰ Steigungen sich geltend machenden Bedürfnisse nach stärkeren Lokomotiven im Jahre 1900 die fünffach gekuppelte, zweizylindrige Verbund-Güterzuglokomotive, die imstande ist, eine Zugkraft von 14 000 kg zu entfalten und einen Zug von 190 t auf einer Steigung von 37 ‰ mit einer Geschwindigkeit von 15 km in der Stunde und darüber zu befördern. Von dieser für den Dienst auf der Arlbergstrecke der Staatsbahnen und voraussichtlich auch für die neuen Alpenbahnen bestimmten Bauart Gölsdorf sind derzeit 75 Stück im Betrieb. Die Lokomotive zeichnet sich durch erheblich vergrößerte Heizfläche und Dampfzylinder sowie durch die seitliche Verschiebbarkeit der ersten, dritten und fünften Achse aus, wodurch Krümmungshalbmesser bis zu 150 m gefahrlos und ohne nachteiliges Anlaufen der Radreifen an die Schienen befahren werden können.

Die wichtigsten Abmessungen dieser Lokomotive sind:

Zylinderdurchmesser	Hochdruck	560 mm
	Niederdruck	850 „
Kolbenhub		632 „
Triebraddurchmesser		1300 „
Dampfdruck		14 Atm.
Heizfläche (wasserseitig)		203 qm
Rostfläche		3 „
Gesamt-Adhäsionsgewicht		66 t.

Die im Jahre 1900 zuerst von der Ersten böhmisch-mährischen Maschinenfabrik in Prag, seither auch von anderen österreichischen Lokomotivbauanstalten gelieferte $^2/_5$ gekuppelte, vierzylindrige Verbund-Schnellzuglokomotive der österreichischen Staatsbahnen ebenso wie die $^3/_5$ gekuppelte, vierzylindrige Verbund-Schnellzuglokomotive der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft erhöhen ihre Leistungsfähigkeit vermöge der Doppelzahl der Dampfzylinder (Hochdruck innen, Niederdruck außen) und durch die größeren Heizflächen (227.5 bezw. 186,0 qm), die bei den bisherigen Zweizylindertypen ungefähr 150 qm betragen haben. Die erstgenannte Lokomotive weist eine Erhöhung der Dampfspannung auf 15 Atm. und einen Triebraddurchmesser von 2,14 m auf.

Die angeführten Lokomotiven der Staatseisenbahngesellschaft haben bei den auf Steigungen von 10 ‰ vorgenommenen Leistungsprobefahrten, bei welchen ein Zug von 194 t Wagengewicht mit einer Geschwindigkeit von 70 km in der Stunde befördert wurde, mit 70 % Füllung im Hochdruck- und 50 % im Niederdruckzylinder nicht nur die höchst beachtenswerte Maschinenleistung von 1150 bis 1250 PS, sondern auch im regelmäßigen Schnellzugbetriebe sehr günstige Verbrauchsziffern ergeben, die damit jedenfalls den Beweis für die richtige Anwendung und Durchführung der Verbundwirkung erbringen.

— **Eröffnung der Rohitscher Lokalbahn.** Am 21. Dezember 1903 wurde die Lokalbahn von Grobelno nach Rohitsch dem Verkehr übergeben.

— **Nesselsdorfer Wagenbau-Fabrikgesellschaft.** Aus dem dem Verwaltungsrate erstatteten Berichte geht hervor, daß der Umsatz der Wagenbauabteilung dieses Unternehmens von 8 700 000 Kr. im Jahre 1900/01 auf 5 300 000 Kr. im Jahre 1901/02 und auf 2 700 000 Kr. im Jahre 1902/03 zurückgegangen ist. Dagegen konnten erfreulicherweise in den anderen Betrieben (Kutschen- und Automobilbau) günstigere Ergebnisse festgestellt werden. Die Bilanz weist — abgesehen von dem Vortrage — einen Gewinn von 238 804 Kr. aus.

— **Österreichischer Lloyd.** Der Österreichische Lloyd hat in den Fahrplan seiner thessalischen Linie B die Berührung von Haidar-Pascha (bei der Hinfahrt) aufgenommen, wodurch, da Haidar-Pascha der Ausgangspunkt der Anatolischen Bahnen ist, dieses Bahnnetz durch die Schiffsverbindungen des Österreichischen Lloyd in unmittelbare Verkehrsverbindung mit der österreichisch-ungarischen Monarchie gebracht wird.

Ungarn.

— **Die Entwicklung der ungarischen Eisenbahnen.** Ministerialrat v. Marx, Verkehrsdirektor der ungarischen Staatsbahnen, entwirft im „Pester Lloyd“ ein interessantes Bild der Entwicklung der ungarischen Eisenbahnen in dem Jahrzehnt 1891 bis 1901. Die Länge des ungarischen Eisenbahnnetzes erhöhte sich in dieser Zeit von 11 964 km auf 17 710 km. Hiervon entfallen auf Staatsbahnlinien 7527 km, auf Privat-, Haupt- und Nebenbahnen 1342 km, auf Vizinalbahnen 8841 km (1891: 3268 km); auf ein Bahnkilometer entfallen im Jahre 1891: 1450, im Jahre 1901: 1086 Bewohner. Das verwendete Anlagekapital belief sich im Jahre 1891 auf 1832 Mill. Kr., im Jahre 1901 auf 2748 Mill. Kr. Die Roheinnahme stieg von 179 500 000 Kr. im Jahre 1891 auf 275 300 000 Kr. im Jahre 1901.

Die Anzahl der beförderten Personen stieg (hauptsächlich unter dem Einflusse des billigen Zonentarifs) von 35 886 000 Personen im Jahre 1891 auf 66 594 000 im Jahre 1901. An Gepäck wurden 1891: 65 569 t, 1901: 80 433 t, an Eil- und Frachtgut 1891: 23 200 000 t, 1901: 37 400 000 t befördert.

— **Die elektrische Bahn Wien-Preßburg.** Die städtische Generalversammlung von Preßburg beschloß, an den Handelsminister ein Gesuch um endgültige Erteilung der Konzession für den Bau der elektrischen Bahn Preßburg-Landesgrenze zu richten und in ihm gegenüber der Verwahrung der Budapester Handelskammer und des hauptstädtischen Munizipalausschusses den Nachweis zu führen, daß die geplante Verbindung keinerlei Landesinteressen schädige und rein örtlichen Interessen dienen solle.

— **Einstellung der Güteraufnahme nach Fiume.** Im Dezember 1903 war die Verschiffung der Güter in Fiume unerwartet gering, denn das ungünstige Wetter behinderte das Einladen in die Schiffe, und auch infolge der eingetretenen Feiertage ging die Verschiffung nur langsam vor sich. Demzufolge sind die Magazine überfüllt, und es können auch aus den in Fiume einlangenden Wagen die zur Verschiffung bestimmten Waren nicht ausgeladen werden. Infolge dieser Gründe wurde, mit Ausnahme von Eilgütern und lebenden Tieren, die Aufnahme von nach Fiume bestimmten Gütern vom 28. Dezember angefangen auf einige Zeit eingestellt.

— **Ausfuhr über Oderberg.** Es hat sich in letzter Zeit wiederholt ereignet, daß mit Ausfuhrgütern beladene Eisenbahnwagen in der Grenzstation Oderberg von der Weiterbeförderung auf den Linien der preußischen Staatsbahnen aus dem Grunde zurückgewiesen wurden, weil die Wagen Räder hatten, die auf den preußischen Staatsbahnen in solche Züge, die mit einer 45 km in der Stunde übersteigenden Geschwindigkeit verkehren, nicht eingereiht werden dürfen. Eine weitere Schwierigkeit ergab sich aus dem Umstande, daß die mit Ausfuhrgütern beladenen Wagen nicht mit den für solche Güter bezeichneten Zügen in Oderberg anlangten. Da jedoch die vorteilhaften Anschlüsse für derartige rasch zu befördernde Sendungen nur dann zu erreichen sind, wenn die Wagen in die von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen genau angegebenen Züge eingereiht werden, hat sich die genannte Direktion veranlaßt gesehen, im Interesse der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Ausfuhrverkehrs sämtliche Stationen streng anzuweisen, daß für derartige Sendungen die geeigneten Wagen und Züge gewählt werden.

— **Die ungarische Lokaleisenbahnen-Aktiengesellschaft** (Eisenbahnbank) befaßt sich schon seit Jahren mit dem Studium der Kleinbahnen, und dessen Ergebnis ist, daß sich die Gesellschaft entschlossen hat, auf diesem Gebiete eine umfassende Tätigkeit zu entfalten. Zu diesem Behufe wird bei der Gesellschaft eine eigene Geschäftsabteilung eingerichtet, welche berufen sein wird, sich ausschließlich mit diesen Angelegenheiten zu befassen. Die Eisenbahnbank hat, wie schon mitgeteilt, dieser Tage dem ungarischen Handelsminister eine Denkschrift wegen des Ausbaues eines größeren Netzes von Kleinbahnen überreicht; diese sieht vorläufig den Ausbau von Kleinbahnen in der Gesamtlänge von 1340 km vor. Dieses Netz verteilt sich auf die wirtschaftlich wichtigeren Gegenden des Landes, doch wird beabsichtigt, es mit der Zeit zu einem sich über das ganze Land erstreckenden Kleinbahnnetz auszubauen. Die zu bauenden Kleinbahnen sollen die landwirtschaftlichen und industriellen Anlagen, welche bisher einer Schienenverbindung entbehren, unmittelbar aufsuchen und für diese sowohl den engeren örtlichen Güterverkehr, als auch den Übergangsverkehr mit bestehenden Bahnen abwickeln. Außerdem sollen die Kleinbahnen einen trambahnartigen Personenverkehr einrichten. Diese große wirtschaftliche Aufgabe läßt sich nach Ansicht der Gesellschaft erreichen, wenn nach dem Muster der wenigen im Lande bereits vorhandenen ähnlichen Bahnen die neuen Kleinbahnen finanziell auf eine gesunde Grundlage gestellt und die Bau- und Einrichtungsbedingnisse, der ökonomischen Aufgabe entsprechend, derart festgesetzt werden, daß die Betriebsführung sich den besonderen örtlichen Verhältnissen eng anpassen kann, die techniche und kommerzielle Leitung aber, frei von allen überflüssigen Fesseln, von regem Geschäftsgeiste durchdrungen ist.

— **Fahrbetriebsmittelbestellungen der Südbahn.** Die Betriebsdirektion der Südbahngesellschaft in Budapest hat für den Bedarf der ungarischen Linien zwei Schnellzuglokomotiven bei der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen, ferner bei verschiedenen ungarischen Wagenfabriken 3 vierachsige Personenwagen I./II. Klasse, 8 zweiachsige Personenwagen III. Klasse, 10 Borstenviehwagen und 156 gedeckte Lastwagen bestellt.

— **Reinigung der Güterwagen nach der Abladung.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat die Wahrnehmung gemacht, daß die Güterwagen trotz wiederholt ergangener Weisungen nach der Abladung nicht mit der gebotenen Gründlichkeit gereinigt werden. Demzufolge sah sich die Direktion der Staatseisenbahnen veranlaßt, erneut auf die erlassenen Verordnungen hinzuweisen und zugleich ihre Organe aufzufordern, die verfrachtenden Parteien zur gründlichen Reinigung der durch diese namentlich in den einzelnen Industrieanlagen, in Zuckerfabriken usw. abzuladenden Güterwagen und zur Entfernung der Abfälle anzuhalten.

— **Lokalbahn Hódmezö-Vásárhely-Makó-Nagy-Szent-Miklós.** Der letzte Teil der Bahnlinie Makó-Nagy-Szent-Miklós wurde kürzlich eröffnet. Beim Bau dieser Linie waren bedeutende technische Schwierigkeiten zu überwinden. Es mußte neben anderen Kunstbauteu die den Marosfluß und das angrenzende Überschwemmungsgebiet überspannende, 300 m lange Eisenbrücke ausgeführt werden. Bisher wurden bei Vizinalbahnen Brücken in dieser Länge nicht gebaut.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.** Der Berichterstatter Klotz hat eine Ergänzung zu dem namens der Kreditkommission der Kammer erstatteten Bericht über die den Rückkauf der Westbahn und Südbahn bezweckenden Resolutionen niedergelegt. Er berechnet die Rückkaufszeit der Westbahn eingehend mit folgenden Endergebnissen: Ihr Netz hatte 1902 eine Länge von 5755 km. Der Reinertrag der letzten sieben Jahre (1896 bis 1902), berechnet gemäß den Bestimmungen des Lastenhefts, war 73 168 000 Fr. Die Mindest-Jahresleistung, die vom Staat bis zum Ende der Konzession zu zahlen wäre, wird, indem die Fehlbeträge der weniger als 15 Jahre betriebenen Linien und die Teilnahme der Eisenbahngesellschaft an der Herstellung dieser Linien in Anschlag gebracht werden, auf 76 562 000 Fr. bemessen. Auf Grund der Konvention von 1883 würde die Mindestleistung des Staates für das Jahr 1903 betragen 96 194 158 Fr.; sie würde langsam sinken auf rund 95 000 000 Fr. bis 1951, schließlich gemäß Art. 37 des Lastenhefts und Art. 15 der Konvention von 1883 von 1952 bis 1956 noch 76 562 000 Fr. ausmachen. Das rollende Material, das Mobiliar, die Werkstätten und Vorräte, welche der Staat beim Heimfall am Ende der Konzession bezahlen muß, schätzt Klotz nach Berücksichtigung der Entwertung und Verzinsung um rund 69 000 000 Fr. geringer an Wert als die Summe, welche die Bahn dem Staat aus der Zinsgarantie schuldet. Es müßten also schließlich Abzüge an der jährlichen Mindestleistung des Staats gemacht werden. Die sehr verwickelten Verhältnisse lassen übrigens auch andere, stark von dieser abweichende Berechnungen zu. Infolge der zuletzt stark beschleunigten Beratung des Budgets, das zum erstenmal seit acht Jahren rechtzeitig vor dem 1. Januar vom Parlament erledigt ist, sind die in Aussicht gestandenen weiteren Eisenbahndebatten, die übrigens doch nur akademischen oder keinen Wert gehabt hätten, entfallen.

— **Eine neue Stadtbahnlinie in Paris von Montmartre nach Montparnasse.** Über diese neue Linie, die schon in Nr 2 S. 22 d. Ztg. erwähnt wurde, entnehmen wir einem Aufsatz des „Journal" folgende ausführlichere Mitteilungen: Der französische Staatsrat hat kürzlich den Herren Berlier und Janicot die Konzession für den Bau einer neuen Stadtbahnlinie erteilt, die bestimmt ist, das Viertel von Vaugirard mit denjenigen von Montmartre und Saint-Ouen zu verbinden. Diese Linie, der eine große Wichtigkeit beigelegt wird, soll am Versailler Tor beginnen, der rue de Vaugirard bis an den Bahnhof Montparnasse, dann der rue de Rennes, den Boulevards Raspail und Saint Germain bis an den Palast der Deputiertenkammer folgen. Hier soll die Bahn unter dem Seinebett hindurchgeführt werden. Über die Place de la Concorde, die Station Boissy d'Anglas und Pasquier erreicht die Linie den Bahnhof Saint-Lazare, wo sie sich in zwei Stümpfe verzweigt: eine Zweigstrecke folgt der rue d'Amsterdam, den Avenuen Clichy und Saint Ouen und endigt an der Porte Saint-Ouen; der andere Zweig endigt auf dem Äbtissinnen-Platz in Montmartre, nachdem er den Straßen Saint Lazare, Blanche, Pigalle und Houdon gefolgt ist. Diese neue Linie wird also nicht allein die dicht bevölkerten Arbeiterviertel von Vaugirard, Saint-Ouen und Montmartre, sondern auch vier Bahnhöfe (Montparnasse, Orléans-Quai d'Orsay, Invalides und Saint Lazare), vier Ministerien (Bauten, Krieg, Auswärtige Angelegenheiten und Marine) und drei große Warenhäuser (Bon Marché, Printemps, Place Clichy) bedienen.

Es wird nicht verkannt, daß die Bauausführung einigen Schwierigkeiten begegnen wird, wegen der Enge verschiedener Straßen und der Notwendigkeit der Ausführung verschiedener Untergrundstrecken unter ungünstigen Bauverhältnissen. Für die Sicherheit der Reisenden soll besser gesorgt werden, als bei allen ähnlichen Betrieben des In- und Auslandes. Die Verfasser des Bauprojektes sollen sich besonders von den als mustergültig bezeichneten Einrichtungen der Great Central London Railway haben beeinflussen lassen. Überall, wo es möglich ist, sollen Lüftungsschächte eingebaut werden. Alle Stationen, die tiefer als 10 m zu liegen kommen werden, sollen durch Aufzüge zugänglich gemacht werden. Der ursprüngliche Plan, wonach die Stationen durchweg sehr tiefliegend vorgesehen waren, hat bedeutende Verbesserungen erfahren. Es soll ermöglicht werden, die ganze Linie höher zu legen, ohne das Kanalnetz zu berühren. Die Zuleitungsschiene für die elektrische Kraft wird nicht zwischen den Gleisen, sondern am Scheitel des Gewölbes angebracht. Auf beiden Seiten der Gleise in der ganzen Länge der Bahn sind zementierte Fußsteige für die Reisenden vorgesehen. Das rollende Material wird ebenfalls alle Verbesserungen der neuesten Zeit in bezug auf Sicherheit und Bequemlichkeit der Fahrgäste aufweisen.

Die Linie wird den städtischen Métropolitain in glücklicher Weise ergänzen und den Arbeitervierteln die günstigen Verkehrseinrichtungen bringen, die bisher nur den reicheren Vierteln zu gute kamen. Es werden sich auch Vergleiche zwischen den Betriebsmethoden zweier verschiedener Gesellschaften ziehen lassen, was nur aneifernd auf beide wirken kann.

— **Die Kosten der Wohlfahrtseinrichtungen am Simplontunnel** teilt das Schweizerische Handelsblatt mit. Danach wurden vom Jahre 1899 bis Ende September 1903 1 044 000 Fr. verausgabt. Dazu kommen für die Spitalgebäude in Brig und Iselle, für das Absonderungshaus in Brig sowie für den Friedhof Iselle 159 000 Fr., so daß sich die Gesamtausgaben für Unfall- und Krankenwesen auf 1 203 000 Fr. belaufen. Sie machen im Verhältnis zu der an die Arbeiter in den einzelnen Jahren bezahlten Lohnsumme auf der Nordseite des Tunnels zwischen 47 und 72 ‰ aus, auf der Südseite zwischen 53 und 63 ‰. Was die übrigen Wohlfahrtseinrichtungen anbetrifft, so sind zu nennen: Bäder und Wäscherei, Arbeiterherberge, Wirtschaft, Wohnhäuser und freiwillige Beiträge für Schulzwecke und verschiedene Unterstützungen. Hierfür wurden zusammen 1 412 000 Fr. ausgegeben. Im ganzen hat somit die Baugesellschaft bis Ende September 1903 für Unfall- und Krankenfürsorge sowie Wohlfahrtseinrichtungen die Summe von 2 615 000 Fr. aufgewendet.

— **Eisenbahnunfälle in England.** Der 5. Dezember 1903 war für die Eisenbahnen Englands ein wahrer dies nefastus, denn an diesem Tage ereigneten sich zahlreiche Unfälle, die meisten davon infolge des undurchdringlichen Nebels. Es sollen hier nur einige bemerkenswertere in Kürze besprochen werden.

Ein höchst merkwürdiger und noch glücklich verlaufener Unfall betraf den „Scotch flier" der London & Northwest-Eisenbahn, der die Fahrt zwischen Carlisle und Crewe ohne Aufenthalt zurücklegt. Ein Expreß güterzug verließ Liverpool um 11 Uhr nachts und lief mit großer Geschwindigkeit das 22,5 km lange Gefälle von Shap gegen Penrith herab, durchfuhr noch regelrecht die Eden Valley Junction, wo die Linie nach Darlington abzweigt, während der Signalwächter bei der 5 km weiter nördlich gelegenen Eamont Junction zu seinem Schrecken die Beobachtung machte, daß die Maschine nur einen Gepäck- und zwei Güterwagen führe, worauf einige Sekunden später 30 führerlose Güterwagen das Gefälle herabsausten. Er verständigte sogleich die nächste Station Keswick Junction, die dem Führer das entsprechende Signal gab. Der Führer bemühte sich zwar, durch rasche Weiterfahrt vom abgetrennten Zugteil so lange als möglich sich entfernt zu halten, konnte aber schließlich den furchtbaren Zusammenstoß, der am Nordende der Station Penrith nächst der Castletownbrücke erfolgte, nicht mehr verhindern. Im nächsten Augenblick türmten sich auf der Brücke die Wagentrümmer, getötetes Vieh, Glaswaren und allerhand andere Frachtgüter. Führer und Heizer sowie die andere Bedienungsmannschaft kamen unversehrt davon.

Als der zweite Zugteil an der Signalstätte von Keswick vorbeistürmte, signalisierte der Wächter das Gefahrsignal für die nördliche Einfahrt der Station Penrith, da er bereits den schottischen Expreßzug in die Blockabteilung Plumpton-Penrith eingelassen hatte, der sich schon der Brücke näherte. Der Lokomotivführer des „Fliers", der Carlisle um 1 Uhr nachts verlassen hatte, bemerkte das Gefahrsignal erst im letzten Augenblick, worauf er sofort den Dampf absperrte und die Bremsen anzog; dennoch durchlief der Zug die scharfe, die Aussicht auf die Station verdeckende Krümmung mit großer Geschwindigkeit und stürmte über die Wagentrümmer, die teilweise seine Gleise verlegten, hinweg. Flammen züngelten aus der Feuerkiste und brachten dem Führer, der von der Maschine hinabgeschleudert wurde, schwere Brandwunden am Kopf, an den Händen und Füßen bei.

Die Lokomotive, deren Rauchkasten abgerissen war, so daß die Feuerrohre bloß lagen, gelangte merkwürdigerweise wieder auf die Schienen, lief noch etwa 100 m weiter und blieb genau in der Mitte der Station stehen. Der Tender war schon früher entgleist und hatte sich infolge des Zusammenstoßes mit den Wagentrümmern des Güterzuges von der Maschine losgerissen; der nächstfolgende Fischwagen war bis auf das starke Eisenrahmenwerk in Trümmer gegangen; dann kamen ein glücklicherweise unbesetzter Postwagen, mehrere gewöhnliche Personen- und ein Schlafwagen. Alle Wagen mit Ausnahme der letzten Achse waren entgleist, aber keiner fiel um, und wunderbarerweise war keiner der 17 Reisenden verletzt; ein Soldat mußte erst durch die Beamten aus seinem gesunden Schlaf geweckt werden. Mehrere wohlwollende Reisende veranstalteten sogleich eine Sammlung für den verunglückten Führer.

Der Expreßzug der London & South Western-Eisenbahn, der Weymouth um 8 Uhr früh mit etwa 100 Reisenden verließ, war in die Nähe von Wimbledon gelangt, als das Drehgestell der Lokomotive entgleiste, während die Maschine selbst im Gleise blieb. Der Zug hatte eine Geschwindigkeit von

65 km und das entgleiste Drehgestell wühlte die Fahrbahn auf und beschädigte den Oberbau schwer. Der Zug wurde zum Stehen gebracht und ein Hilfszug nahm die erschrockenen Reisenden für die Weiterfahrt nach London auf.

Auf der Station Twickenham derselben Eisenbahngesellschaft lief eine Lokomotive infolge des dichten Nebels auf eine im Gleise stehende Maschine. Beide Fahrzeuge wurden stark beschädigt, drei Bedienstete verletzt und ein Heizer in bewußtlosem Zustande nach dem Krankenhause gebracht. K—a.

— **Selbsttätige Wagenkupplung für die russischen Bahnen.** Da auf das von dem Verein der russischen Eisenbahnen im Jahre 1901 erlassene Preisausschreiben für die Konstruktion einer selbsttätigen Wagenkupplung über 800 Bewerbungen eingelaufen sind, so konnte einem Bericht des Kaiserlich deutschen Generalkonsulats in St. Petersburg zufolge nicht, wie ursprünglich erwartet wurde, die Preisentscheidung schon Ende Oktober 1903 erfolgen. Die Prüfung der Projekte soll vielmehr einer besonderen Kommission anvertraut werden und dürfte voraussichtlich erst in einem Jahre beendigt sein. Das Ergebnis wird s. Z. in den Petersburger Zeitungen und Fachblättern bekannt gemacht werden.

Fremde Weltteile.

— **Eisenbahnen und Eisenbahnpläne in Palästina.** Die Bahnlinie Beirut-Damaskus wurde im Winter 1902/03 um 2,2 km von der früheren, außerhalb der Stadt gelegenen Anfangsstation bis an den Hafen in Beirut verlängert (Eröffnung Februar 1903). Der neue Bahnhof liegt auf dem Hafenkai dicht beim Zollhause, so daß die Güter direkt vom Zollhause aus verladen werden können. Man hofft mit der dadurch gebotenen Verkehrserleichterung dem noch immer erheblichen, weil bis zu 30 % billigeren Frachtwagentransport auf der Fahrstraße nach Damaskus wirksam zu begegnen.

Weiter ist im Herbst 1902 die Station Rayak der Beirut-Damaskusbahn mit den Städten Homs und Hama, den Mittelpunkten der getreidereichen Orontesebene, durch eine 188 km lange Eisenbahn verbunden worden. Sie soll später nach Norden bis Aleppo, nach Süden über Rascheja, Hasbeja, Nazareth und Nablus bis Jerusalem verlängert werden. Der Bau dieser Bahn wurde 1901 in Angriff genommen und so schnell ausgeführt, daß die ganze Strecke Rayak-Hama im Oktober 1902 dem Betriebe übergeben werden konnte. Sie soll später an die Konia-Bagdadlinie angeschlossen werden und ist deshalb vollspurig. Es sind mit der neuen Linie bereits erhebliche Getreidemengen aus der Gegend von Homs und Hama, welche früher mit Kameelen nach Tripolis transportiert wurden, nach Beirut befördert und nach Einlagerung nach Bedarf von dort aus verschifft worden.

Die Reinergebnisse der Beirut-Damaskusbahn waren 1901 2 305 200 Fr. (= + 115 832 Fr. gegen 1900). Der Überschuß gegen 1900 dürfte von den bedeutenden Materialtransporten für die Hedschasbahn herrühren, die auch 1902 und im laufenden Jahre fortdauerten.

Der Bau der sogenannten Hedschasbahn (Damaskus-Mekka) ist 1902 gut fortgeschritten. Die Erd- und Mauerarbeiten sind auf einer Länge von 370 km fertiggestellt, der Schienenstrang ungefähr bis 277 km gelegt (Damaskus-Derât 123 km, Derât-Ammân 100 km, Ammân-Ziza gegen 40 km und 14 km Abzweigung Derât-Mzerib, der Endstation der französischen Hauranbahn). Zur Zeit (September 1903) ist die Bahn bis zur Station Ziza (267 km von Damaskus, 154 km von Mzerib) fahrbar und bis Ammân (223 km von Damaskus, 114 km von Mzerib) in Betrieb. Abgesteckt ist sie bis Maân (480 km von Damaskus, etwa 125 km von der Nordspitze des Meerbusens von Akaba). Die bisher gebaute Strecke von 370 km, die 252 Brücken und einen Tunnel enthält, stellt ungefähr ein Drittel des Weges von Damaskus nach Medina dar und ist bei einer Bauzeit von 29 Monaten eine sehr bemerkenswerte Leistung, besonders da die Materialzufuhr erschwert ist.

Die Einnahmen des Baufonds, der grundsätzlich aus freiwilligen Beiträgen der Mohammedaner, zum Teil allerdings auch durch die Erträgnisse einiger eigens dazu geschaffener Abgaben und einiger Finanzoperationen gebildet wird, ergaben nach türkischen Blättern bisher 103 346 542 Piaster (d. i. gegen 19 000 000 ℳ), darunter fast zwei Drittel von freiwilligen Beiträgen herrührend; die Ausgaben betrugen 56 540 773 Piaster (d. i. 10 400 000 ℳ).

An rollendem Material sind türkischen Quellen zufolge bisher 18 Lokomotiven und 153 Wagen beschafft und 20 weitere Wagen bestellt worden.

Inzwischen hat die türkische Regierung auch die Bahnlinie Haifa-Mzerib in Angriff genommen. Die Konzession für diese (als Linie Haifa-Damaskus) war 1891 dem ottomanischen Untertan Joseph Elias Effendi in Gemeinschaft mit dem englischen Unternehmer Robert Pilling erteilt und von diesen der englischen Syria Ottoman Railway Company, an deren Spitze der Besitzer der Thames Iron Works, Mr. Hills, stand und deren Kapital 600 000 £ betrug, mit dem Vorrecht für den Bau eines Hafens in Haifa oder Akka sowie mit gewissen Betrieb srechten abgetreten worden. Der Bau (als eingleisige Vollspurbahn) begann im Dezember 1892, ruhte aber nach Fertigstellung von 8 km infolge von Emissionsschwierigkeiten. Nach einer fruchtlosen Verlängerung der vierjährigen Frist, binnen deren die Bahn vertragsmäßig gebaut sein mußte, um drei Jahre und einem 1897 gemachten vergeblichen Versuche, die Arbeit wieder aufzunehmen, war die Konzession (1898) verfallen. Im Vorjahre übernahm die türkische Regierung das Unternehmen gegen Zahlung von 155 000 türkische Pfund an Mr. Hills. Im April 1903 wurde der Bau wieder aufgenommen und die erste Strecke von 15 km am 8. Mai 1903 fertiggestellt. Der Bau wird von deutschen Ingenieuren ausgeführt. Als Arbeiter werden wie bei der Hedschasbahn Landesbewohner, vorwiegend Soldaten, jedenfalls keine europäischen Arbeiter verwendet. Für den 1. April d. J. ist die Betriebseröffnung auf den ersten 60 km (bis Beisan, in der Nähe des Jordans) zu erwarten. Zur Zeit (August 1903) verkehren Arbeiterzüge bis zum Kilometer 25. Die Bahn überschreitet bei Kilometer 76 den Jordan und wird eine Länge von etwa 160 km haben. Sie soll nach dem neuesten Plan nicht bei Mzerib, sondern weiter südlich bei Derât in die Hedschasbahn einmünden. (Nach einem Bericht des Deutschen Konsulats in Beirut.)

— **Die Bahn Söul-Fusan.** Diese gegenwärtig vielgenannte Bahn, die die südliche Hälfte der koreanischen Halbinsel von Südosten nach Nordwesten durchquert und auf Beschluß des Geheimen Rats in Tokio schleunigst fertiggestellt werden soll, ist, obwohl die Lieferung von acht Lokomotiven an eine amerikanische Firma, die Lieferung von mehreren tausend Tonnen Stahl an eine britische Firma bereits im Jahre 1902 vergeben und der Bau von beiden Endpunkten her in Angriff genommen wurde, bisher nur in einer Ausdehnung von wenigen Kilometern vollendet. Da die Gesamtlänge der Strecke gegen 400 km beträgt, dürfte, selbst wenn der Bau ungestört von statten geht und soviel wie möglich beschleunigt wird, die Eröffnung des Betriebes noch geraume Zeit auf sich warten lassen. Indessen sprechen, abgesehen von den im gegenwärtigen Zeitpunkt im Vordergrund stehenden strategischen Erwägungen, auch kommerzielle und verkehrswirtschaftliche Gesichtspunkte für die schleunige Herstellung dieser wichtigen Verbindung. Zunächst erhält Söul, das seit drei Jahren eine Eisenbahnverbindung mit dem nahe gelegenen westlichen Hafen Tschemulpo besitzt, eine Überlandverbindung mit Fusan, dem hinsichtlich seines Verkehrs zweitgrößten Hafen Koreas, über den im Jahre 1902 gegen 5 400 000 ℳ in der Ausfuhr und über 5 500 000 Mark in der Einfuhr gehandelt wurden. Gegenüber der Verbindung der beiden Häfen Tschemulpo und Fusan auf dem Seewege, der etwa 650 km mißt, hat die Eisenbahnverbindung die geringere Entfernung, eine größere Sicherheit und Schnelligkeit voraus.

Ebenso ist für die meisten japanischen Häfen die durch die Vollendung der Bahn Söul-Fusan in Aussicht stehende Ersparnis und Verkehrsverbesserung eine sehr bedeutende. Söul und Tschemulpo werden, wie der „Hamb. Korresp." meldet, dann von Tokio aus in 44 Stunden zu erreichen sein, wobei sich der Seeweg auf die kurze Überfahrt von Schimonoseki nach Fusan in einer Länge von 120 Seemeilen beschränkt. Nördlich von Söul befindet sich die einer französischen Gesellschaft konzessionierte Bahn von Söul über Pingyang nach Wiju, dem nördlichsten Hafen an der Westküste Koreas, im Bau, so daß mit der Vollendung der Strecke Wiju-Fusan eine für die Erschließung des Innern der Halbinsel fraglos sehr wertvolle transkoreanische Bahn geschaffen sein würde.

— **Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft.** Der Jahresbericht dieser Gesellschaft bringt zunächst die Gutachten, welche der im Dienste des Gouvernements von Deutsch-Südwestafrika stehende Bergingenieur Gathmann über die Otaviminen erstattete. Wie wir der B. B.-Ztg. entnehmen, wird darin über die geologischen Verhältnisse des Otavigebietes sowie die Entstehung der Erzlagerstätten berichtet und dabei die in früheren Zeitungs- usw. Berichten scheinbar etwas übertriebene Erwartung bezüglich deren Ertragswertes auf das richtige Maß herabgestimmt. Es wird sodann über die Notwendigkeit des Bahnbaues selbst und Gründe für die Abstandnahme von dem ursprünglichen Plan, die Bahn von Port Alexandre aus durch portugiesisches Gebiet zu führen, folgendes ausgeführt:

Es bestand die Meinung, daß die Ausbeutung der Otaviminen von der Ausführung einer Eisenbahnlinie von Port Alexandre nach dem Otavigebiet (etwa 730 km) abhängig sei, die sich mit der afrikanischen Spurweite von 1,067 m als transafrikanische Bahn nach dem Goldminengebiete

von Transvaal bis Johannesburg in einer Gesamtlänge von etwa 2200 km ausdehnen und dadurch die Bedeutung einer Weltbahn gewinnen könnte. In Transvaal hatte indes der blühende Goldminenbetrieb durch den Krieg eine solche Erschütterung erlitten, daß dort zunächst alle Bestrebungen auf die Wiedererlangung des früheren Standpunktes gerichtet waren und nicht sobald das Interesse für den Bau einer transafrikanischen Bahn nach Port Alexandre zu erwecken sein dürfte. Aber für den Bau einer Bahn nur zur Verbindung des Otavigebietes mit Port Alexandre stand das erforderliche Kapital ganz außer Verhältnis zu der Bedeutung des Unternehmens, welchem die Bahn dienen sollte, und umsoweniger konnte diese Verbindung noch in Betracht kommen, als die portugiesische Regierung Schwierigkeiten machte, den Wünschen auf Erteilung einer annehmbaren Konzession für den Bau einer Linie von Port Alexandre bis zur deutschen Grenze am Kunene zu entsprechen. Bei dieser Sachlage wurde aufs neue die Verbindung von Karibib nach dem Otavigebiet im Anschluß an die Staatsbahn von Swakopmund nach Windhuk mittels einer schmalspurigen Bahn mit 0,60 m Spurweite (übereinstimmend mit der Spurweite der Staatsbahn) in Erwägung gezogen; es ergab sich jedoch, daß der Verkehr der Otavibahn, der, um auf geringe Betriebskosten zu kommen, die Verwendung von Schienen zu 15 kg/m erforderte, nicht auf die Staatsbahn mit ihren leichten Schienen von 9 kg/m übergehen kann, und daß überhaupt die Staatsbahn von Swakopmund nach Karibib mit ihren ungunstigen Gefällen auf dem linken Khanufer für die Entwicklung eines größeren Verkehrs nicht geeignet ist. (!) Daher wurde das Projekt auf die unmittelbare Verbindung von Swakopmund nach dem Otavigebiet mittels einer Bahn auf dem rechten Khanufer von etwa 570 km erweitert und die Ausführung mit einer Bauzeit von 2½ Jahren durch Abschluß von Verträgen im September 1903 mit Arthur Koppel und über die Lieferung und Verfrachtung des Oberbaumaterials zu einem bestimmten Kostenpreise von insgesamt 14 725 000 ℳ = 25 840 ℳ für 1 km gesichert. Als Grundlage für die Generalunternehmung dienten in früheren Jahren ausgeführte Vorarbeiten mit dem Vorbehalt, daß an einzelnen Stellen das Gefälle noch verbessert werden müßte.

Durch Vertrag vom 12. Mai 1903 mit der South West Africa Comp. hat die Otavigesellschaft im wesentlichen die Rechte behalten, welche ihr nach dem früheren nicht bindend gewordenen Vertrage mit der South West Africa Company zustanden; sie verlor aus letzterem Vertrage und aus der von der Kaiserlichen Regierung bedingungsweise zugesagten Konzession die Land- und Minenrechte, welche mit dem Bau der Eisenbahn nach der portugiesischen Küste und der Weiterführung dieser Bahn nach Transvaal verknüpft waren, und hat bisher dafür an der Eisenbahnlinie von Swakopmund nach dem Otavigebiete von 1 km bis 430 km keinen Ersatz gefunden. Zwar ist der Gesellschaft das für den Bau der Eisenbahn erforderliche Gelände unentgeltlich überwiesen, und sie kam nicht in die Lage, das Gouvernement zur Enteignung des geringwertigen Grund und Bodens in Anspruch zu nehmen, aber zum vollen Entgegenkommen hat sich die Deutsche Kolonialgesellschaft für Südwestafrika noch nicht entschlossen, und an der Eisenbahnlinie ist auf die weitere Bewilligung von Landrechten von 1 km bis 140 km und von Minenrechten von 1 km bis 325 km erst zu rechnen, nachdem diese Gesellschaft sich überzeugt haben wird, daß die Befriedigung der Ansprüche der Otavigesellschaft in ihrem eigenen Interesse liegt.

— **Zu Robert Stephensons hundertstem Geburtstag.** Am 16. Oktober 1903 waren es 100 Jahre, daß Robert Stephenson zu Willington, am nördlichen Ufer des Tyneflusses, vier Meilen unterhalb von Newcastle, geboren wurde. „Railr. Gaz." bringt eine ausführlichere Besprechung seines Lebensganges und seiner Verdienste, der wir folgendes entnehmen. Schon als 18jähriger Jüngling half er seinem Vater George bei den Vorarbeiten für die Stockton & Darlingtonbahn, und nach deren Beendigung bewirkte sein Vater seine Ernennung zum Ingenieur bei dieser Bahn. Im Jahre 1823 wurden die berühmten Lokomotivwerke in Newcastle unter der Firma Robert Stephenson & Co. eröffnet, bei deren Einrichtung der jüngere Stephenson sich praktisch betätigte, während der ältere noch mit der Stockton & Darlingtonbahn beschäftigt war. Da diese Werke hauptsächlich mit der Absicht errichtet wurden, die Bahn zu versorgen, war natürlich die Nachfrage nach Lokomotiven nur klein, so daß Robert Stephenson eine dreijährige Anstellung bei der Colombian Mining Association annehmen konnte und 1824 von Liverpool nach La Guayra segelte. Doch war dies ein mißglücktes Unternehmen, und Robert Stephenson kehrte nach dreijähriger Abwesenheit heim gerade bei Anbruch der Zeit, die seinen und seines Vaters Namen in der Welt berühmt machen sollte. Kurz vor seiner Rückkehr nach Europa stattete er noch Newyork und Montreal einen Besuch ab und fuhr dann direkt nach Liverpool auf einem der besten Schnellsegler damaliger Zeit, dem „Pacific". Im Jahre 1853 kam er noch einmal nach Kanada wegen der Vorarbeiten für die Viktoriabrücke in Montreal. Er starb als reicher, hochgeachteter Mann im Jahre 1859 und wurde in Westminster Abtei begraben. — Um ein richtiges Urteil über seine Leistungen zu gewinnen, müßte man, wie unsere Quelle meint, seine Zeit studieren. Wir sehen die Erfolge, haben aber keine richtige Schätzung für die damit verbunden gewesenen Schwierigkeiten. Er irrte sich selten in seinen Ansichten und war bis zu seinem Tode Schutzzöllner. Unter seinen Eisenbahnwerken bilden die zur London and North Western-Bahn gehörigen Strecken von London nach Birmingham und von Chester nach Holyhead vielleicht seine größten sichtbaren Werke, ohne dabei die großen Brücken in Newcastle und Berwick an der North Eastern verdunkeln zu wollen. Er kann zweifellos als der Erfinder des röhrenförmigen Trägersystems beim schmiedeeisernen Brückenbau betrachtet werden. Robert Stephenson leistete den Handelsinteressen seines Landes auch dadurch unschätzbare Dienste, daß er für die Spurbreite von 4 Fuß 8½ Zoll (die bekannte Spur von 1,435 m) aufs kräftigste eintrat und daß er ein unnachsichtlicher Feind des sog. atmosphärischen Systems war, das eine Zeit lang einflußreiche Unterstützung fand. Danach sollten die Bahnzüge von stehenden Dampfmaschinen aus durch Vermittlung von Röhren mittels Luftdrucks bewegt werden. Hätte sein gesundes Urteil in irgend einem Punkte nachgegeben, so hätte ein Zustand der Verwirrung entstehen können, welcher später nur durch ungeheure Geldopfer hätte ausgeglichen werden können.

Allgemeines.

— **Einen neuartigen Personentarif,** dem allerdings die Einfachheit nicht abgesprochen werden kann, der aber trotzdem kaum auf eine weite Verbreitung rechnen dürfte, hat gemäß der „Corr. Laffan" die „Pueblo and Beulah Valley Railroad" in Kalifornien auf ihren Linien eingeführt. Die Reisenden werden nämlich gewogen und für das Pfund Lebensgewicht 1,5 Cents berechnet. Wehe den Beleibten! Daß auch die Entfernung des Reiseziels dabei in Betracht gezogen würde, wird nicht gesagt. (! ?)

— **Der schienenlose Kraftwagenzug des Obersten Renard.** In Frankreich erregt zur Zeit eine Erfindung des Obersten Renard, Direktors des Militärparks in Meudon, Aufsehen. Es handelt sich darum, durch einen Kraftwagen einen ganzen Zug fortbewegen zu lassen, der ohne Schienen doch genau dieselben Kurven macht wie der leitende Kraftwagen, also auch durch ein winkliges Straßennetz fahren kann. Renard gibt als bezeichnende Grundsätze des Systems an die „propulsion continue" und den „tournant correct". Der Kraftwagen zieht die ihm folgenden Personen- und Lastwagen nicht wie eine Lokomotive den Eisenbahnzug, sondern entsendet und verteilt ihnen die bewegende Kraft vermittels eines Liegebaums, der durch besondere Verbindungen nach Cardau — eine bereits verschiedentlich im Kraftwagenwesen benutzte Erfindung — in Stücke geteilt ist. Dieser Baum bewegt unter Einfügung von Multiplikatoren usw. die Räder. Auf diese Weise braucht der Kraftwagen nicht, wie eine Eisenbahnlokomotive, besonders schwer zu sein, sondern hält sich in den Grenzen eines gewöhnlichen Kraftwagens, und alle Wagen des Zuges liefern je mit ihrem Gewicht dem Zuge die Stütze ihrer eigenen Adhäsion, was zumal bei Steigungen sehr wertvoll ist. Oberst Renard hat bereits einen Zug von 30 000 kg Gewicht die steile Straße von der Seine auf die Höhe von Bellevue hinaufgefahren. Jeder Wagen ist mit zwei Leitungsverbindungen für den vorangehenden und folgenden Wagen versehen, die vorn beweglich, hinten aber fest sind und durch den an der Spitze befindlichen Kraftwagen die Richtung erhalten. Die feste Verbindung der Lokomotive lenkt — unter einem von der Kurve abhängigen Winkel — die bewegliche Verbindung des folgenden Wagens; dieser macht also genau die gleiche Wendung und teilt seinerseits die Seitenbewegung dem folgenden usw. mit. So kann der Zug auf stark gewundenen Wegen ohne Schienen fahren, genau so, als wenn Schienen da wären. Auch findet fortgesetzte einheitliche Bremsung statt. Am 29. Dezember 1903 hat nun Oberst Renard mit seinem beteiligten Bruder die erste Probefahrt in Paris gemacht und am Elyseepalast den „train Renard" dem Präsidenten der Republik vorgestellt, der die Herren zu ihrer Leistung beglückwünschte. Eine große Reihe von Zuschauern hatte sich auf dem langen Wege, den der fünf Wagen zählende Zug zurücklegte, eingefunden. Der Fahrweg betrug, nach Pariser Blättern, 31 km, und der Zug hatte eine mittlere Geschwindigkeit von 16 km in der Stunde. Es mußten eine Reihe von rechtwinkligen Straßenecken umfahren werden.

Die Blätter erzählen, daß, als Oberst Renard um die behördliche Erlaubnis nachsuchte, mit seinem Zuge in die Stadt Paris hineinzufahren, man auf der Präfektur gesagt habe: „Sie sind keine Trambahn und keine Eisenbahn, weil Sie keine Schienen haben; Sie sind auch kein Omnibus. Was nun?" Also, ent-

gegnete Oberst Renard, wenn Sie nicht ermächtigen können, können Sie auch nicht verbieten! Und mit dieser negativen Genehmigung fuhr er los. Oberst Renard hofft, daß die neuartige Kupplung und Bewegungsübertragung auf Landstraßen für Gegenden ohne Eisenbahnen und überhaupt wegen der Billigkeit für den Frachtverkehr von Bedeutung werden kann. Es ist auch die Rede davon, ob das System für Züge auf Schienen anwendbar ist.

— „Pedrail." Die „Daily Mail" bringt in einer ihrer letzten Nummern die Zeichnung einer eigentümlichen, von ihrem Erfinder J. Diplock „Pedrail" benannten Straßenlokomotive, die jedoch Lord Derby bezeichnender „Elefantbastard" nennt. Sie zeigt im allgemeinen die Form eines gewöhnlichen zweiachsigen Lokomobils, das am hinteren Ende einen Kran trägt. Das Ungewöhnliche sind jedoch die Räder, deren Umfang je 16 bewegliche, glockenartige Eisenstumpfe mit Kautschukfüllung trägt, die nach Größe und Form dem unteren Teil eines Elefantenfußes gleichen. Diese Stumpfe bewegen sich mit den Rädern im Kreise und gelangen nach einander auf jedem noch so unebenen Boden zum Eingriff, übersteigen jedes Hindernis, beispielsweise quer über den Weg verlegte Holzknüppel, und gehen darüber wie auf glattem Boden hinweg. Der Erfinder behauptet, daß ein schwer beladener Wagen auf einer schlechten Landstraße mit einer für solches Fuhrwerk ungewöhnlichen Geschwindigkeit und bei Inanspruchnahme von nur $^1/_6$ bis $^1/_7$ des Kraftaufwandes anderer Maschinen befördert werden kann, daß ferner unter den weichen Kautschukfüßen das Straßenpflaster dreimal so lange halte und daß diese Maschine die Trambahnen überflüssig mache und die Anlage kostspieliger Nebenbahnen ganz ersetzen werde.

Professor H. in Liverpool erzählt, daß er eine solche Maschine aus einem Graben, aus dem jede andere mittels Hebevorrichtungen herausgebracht werden müßte, durch eigene Kraft „gleich einem Elefanten heraussteigen und ihren Weg fortsetzen" sah. Er ist der Überzeugung, daß diese Maschine „eine gänzliche Umwälzung in der Art der mechanischen Fortbewegung" hervorrufen werde.

Aber auch die Gelehrten des Londoner Witzblattes „Punch" bemächtigten sich sogleich dieser neuen Erfindung und erklärten, „daß Reisende auf gewissen Eisenbahnlinien bereits hoffen, diese Maschine, die gehen kann, werde Maschinen, die nur kriechen können", bald ersetzen. K—a.

Rechtspflege.

— **Haftpflicht des Bahnfiskus für Versehen seiner Beamten.** Ein Reisender war auf einem Bahnhofsvorplatze infolge Glatteises gefallen und hatte eine innere Verletzung dabei erlitten, der er erlegen ist. In ihrer Entschädigungsklage weist die Witwe darauf hin, daß die Bahn insofern ein Verschulden treffe, als sie die ortspolizeilich vorgeschriebene Bewerfung des Platzes mit abstumpfendem Material, wie gewöhnlich, unterlassen habe. Das Reichsgericht führte in einem Urteile vom 15. Januar 1903 (Reg. VI 301/02) zur Schuldfrage folgendes aus:

Die Fürsorge für die Beobachtung der Ortspolizeivorschrift lag dem Bahnmeister ob, der in dem Berufungsurteil als verfassungsmäßiger Vertreter der Bahn angesehen ist, weil er seine Anordnungen selbständig trifft, Personen anstellt und entläßt. Den hiergegen gerichteten Angriff der Revision hat das Reichsgericht für gerechtfertigt erklärt. Die Motive ergeben, daß zu den zur Vertretung einer juristischen Person Berechtigten diejenigen zu zählen sind, die zwar zur Leitung der Körperschaft nicht berufen sind, denen aber eine mehr oder weniger umfangreiche Tätigkeit auf einem größeren sachlichen oder örtlichen Geschäftsgebiete übertragen ist. Das rechtliche Merkmal dieser Vertreter gegenüber den anderen Angestellten ist hiernach die Berufung zu ihrer Tätigkeit durch die Satzung bezw. die Verwaltungsverordnung, welche die Einrichtung der Körperschaft bestimmt. Alle anderen Angestellten fallen nicht unter § 31, sondern unter § 831 B. G.-B., mögen ihre Verrichtungen selbständig sein, den Charakter rechtsgeschäftlicher Vertretung tragen oder nicht. Hieraus erhellt, daß ein Bahnmeister unter § 831 B. G.-B. fällt, wie sich solches auch aus der preußischen Verordnung vom 17. Dezember 1894 (E.-V.-Bl. 1895 S. 37 ff.) ergibt, die die Bahnmeister nicht als Vorsteher selbstständiger Abteilungen anführt. Der Vorstand der Betriebsinspektion ist hier der berufene Vertreter, für dessen Verschulden die Bahn nach § 31 B. G.-B. einzutreten hat.

Sache der Bahn als der Eigentümerin des Vorplatzes ist es, für die vorgeschriebene Sandstreuung Sorge zu tragen, und von dieser Verpflichtung kann sich die Bahn nicht schlechthin durch den Beweis befreien, daß sie eine geeignete Person zu der Verrichtung bestellt habe. Für die Unterlassung im einzelnen Falle kann sie zwar gemäß § 831 B. G.-B. die Verantwortung ablehnen, wenn sie die Bestellung einer geeigneten Person dartut. Einer besonderen Leitung der Ausführung der Verrichtung im Sinne des § 831 Abs. 1 bedurfte diese ihrer Natur nach nicht. Davon verschieden ist aber die allgemeine Beaufsichtigung der Beamten und ihrer Dienstverrichtungen, die der Bahn in ihren verfassungsmäßig berufenen Vertretern obliegt und deren Unterlassung ihr als ein Verschulden dieser Vertreter zugerechnet werden muß. Wenn aus dieser Vernachlässigung ein Schaden erwächst, so ist die juristische Person, obwohl sie eine geeignete Person zu der Verrichtung bestellt hatte, nach § 823 B. G.-B. gleichwohl haftbar. Ist — wie hier — durch Vernachlässigung der Aufsichtspflicht ein gesetzwidriger Zustand eingerissen, sind gesetzliche Vorschriften, die dem Schutze Dritter dienen (§ 823 Abs. 2 B. G.-B.), dauernd unbeachtet geblieben, so ist für diese Nichtbeachtung nicht allein die Person verantwortlich, der die Befolgung aufgetragen war, sondern auch die juristische Person, deren Vertreter die Nichtbeachtung duldete, obwohl er sie abstellen konnte und mußte.

Im gegebenen Falle ist dargetan, daß das Streuen bei Glätte der Regel nach ungenügend besorgt wurde, ein Zustand, der dem Vorstande der Betriebsinspektion nicht verborgen bleiben konnte. Zur Ausführung der Bestreuung, die schon wegen des starken Verkehrs abends um diese Zeit besondere Sorgfalt erforderte, sind Angestellte verwendet, deren Dienst um 5 Uhr zu Ende ging; auch derjenige des Bahnmeisters war um 6 Uhr beendigt.

Bücherschau.

— **Engelmanns Kalender für Eisenbahnbeamte des Deutschen Reichs** mit besonderer Berücksichtigung der preußischen Bahnen für das Jahr 1904. Vorzugspreis für Beamte 1,50 ℳ.

— **Engelmanns Kalender für deutsche Bahnmeister**, technische Kontrolleure und Betriebsingenieure für das Jahr 1904. Vorzugspreis für Beamte 2,50 ℳ.

Beide Kalender haben sich in ihren früheren Jahrgängen als praktische Ratgeber bewährt, indem sie neben dem Kalendarium auch die für die betr. Dienstzweige wichtigsten Vorschriften in übersichtlicher Anordnung enthalten. Auch der neueste Jahrgang ist nach dieser Richtung auf dem Laufenden gehalten, indem die auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gesetze und ministeriellen Erlasse, welche das Jahr 1903 gebracht hat, in zweckmäßiger Auswahl eingefügt sind.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Miskolcz-Fülek zwischen den Stationen Bánréve und Putnok gelegene, bisher für den öffentlichen Verkehr nicht eingerichtete Ladestelle Puszta-Pagony ist am 1. Januar d. J. für den beschränkten öffentlichen Wagenladungs-Frachtgüterverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Januar d. J. ist die bisher nur für den Eilgut- und Frachtenverkehr eingerichtete Station Saaz — an der Linie Pilsen-Dux — auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Die zwischen Alt-Werder und Kolberg an der Strecke Alt-Damm-Kolberg gelegene Güterhaltestelle Vorbahnhof Kolberg hat die Bezeichnung Kolberg Vorbahnhof erhalten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 544 vom 31. Dezember 1903 an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der schwedischen Staatsbahnen auf Ergänzung des Abschnitts VIII

des arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses (abgesandt am 6. Januar d. J.).

Nr I 545 vom 31. Dezember 1903 an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die Umnumerierung der Vereinsfahrscheine (abgesandt am 5. Januar d. J.).

Nr II 478 vom 22. Dezember 1903 an sämtliche Vereinsverwaltungen und an sämtliche k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend Abonnement auf den Jahrgang 1904 des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung“ (abgesandt am 31. Dezember 1903).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Januar 1904 wird die an der Strecke Stargard i. Pm.-Arnswalde gelegene, für den Wagenladungsgüterverkehr bereits bestehende Haltestelle Strebelow auch für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Stückgut- und Viehverkehr eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Die Abfahrtszeiten der Züge sind aus dem am 1. Oktober 1903 in Kraft getretenen Fahrplan zu ersehen.

Bromberg, den 30. Dezember 1903. (71)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Gruppentarif VI und Wechseltarife mit der Gruppe VI.

Der zwischen den Stationen Sassendorf und Benninghausen gelegene Haltepunkt Horn i. W. wird am 15. Januar 1904 für den Stückgutverkehr eröffnet.

Die Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Über die Tarifberechnung ist näheres bei unserem Verkehrsbureau zu erfahren.

Cassel, den 29. Dezember 1903. (72)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 10. Januar 1904 wird die an der Bahnstrecke Kreuzau-Heimbach (Eifel) gelegene Haltestelle Unter-Maubach für den Eil- und Frachtstückgüterverkehr eröffnet. — Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Im übrigen nehmen wir Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 25. Juli 1903.

Cöln, den 31. Dezember 1903. (73)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenb.-Gesellschaft.

Infolge anhaltenden Frostwetters wurde die Güteraufnahme nach Schönpriesen-Umschlagplatz, mit Ausnahme der für Lagerhäuser bestimmten Güter, am 30. Dezember 1903 sistiert.

Wien, am 4. Januar 1904. (74)

3. Güterverkehr.

Frankfurt - hessisch - südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1904 gelangen zur Ausgabe:

1. Tarifheft E, enthaltend Entfernungen und Frachtsätze für die neu in den oben bezeichneten Verband einbezogenen Stationen der Brölthal- und Butzbach-Licher Eisenbahn;
2. Nachtrag IV zum Tarifheft C, enthaltend Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Stationen der Brölthaler und der Butzbach-Licher Eisenbahn sowie verschiedener neuer Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz mit Basel und Basel-St. Johann;
3. Nachtrag III zum Tarifheft „Teil II“, enthaltend Änderung und Ergänzung der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften und der Ausnahmetarife.

Die in diesem Nachtrage enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Die in den vorbezeichneten Drucksachen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Brölthaler und Butzbach-Licher Eisenbahn mit den pfälzischen Stationen Saargemünd und Scheidt gelten auch für den Verkehr der gleichnamigen Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken und die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Brölthaler Eisenbahn mit Station Mannheim (Bad. Bahn) auch für den Verkehr mit Mannheim (Direktionsbezirk Mainz) im westdeutschen Privatbahnverkehre.

Die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Butzbach-Licher Eisenbahn gelten erst vom noch besonders bekanntzumachenden Tage der Eröffnung dieser Bahn für den Güterverkehr.

Mit Einführung der vorbezeichneten Drucksachen werden vollständig aufgehoben:

1. Tarifheft „Teil II“ des rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1893;
2. das Tarifheft „Abteilung J“ des gleichen Verbandes, gültig vom 1. Januar 1892.

Im Verkehr mit Mannheim werden hierdurch einzelne Tariferhöhungen herbeigeführt, die erst vom 15. Februar 1904 ab Gültigkeit erhalten.

Frankfurt a/M., den 30. Dez. 1903. (75)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbands-Güterverkehr.

Die Bestimmungen über Berechnung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 11 für Dachschiefer im Verkehr mit der bayerischen Staatslokalbahnstation Lehesten werden vom 16. Januar 1904 ab geändert. Die Gesamtfrachtsätze erfahren hierdurch in einigen Fällen eine Ermäßigung um 0,01 ℳ für 100 kg. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 6. Januar 1904. (76)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. tritt für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Tonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) — Ausnahmetarif 5 a — von Hoppenwalde nach Pankow-Schönhausen ein Ausnahmefrachtsatz von 0,38 ℳ für 100 kg in Kraft.

Berlin, den 2. Januar 1904. (77)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Übergangsverkehr zwischen den Stationen der Wirsitzer Kreisbahnen einerseits und der Station Hamburg L. B. anderseits für die Artikel Düngemittel, Futtermittel, Kalksteine, Kartoffeln, Rüben, Rübenschnitzel, Stein- und Braunkohlen, Holz des Spezialtarifs II und des Rohstofftarifs in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die Frachtsätze nach den Übergangsstationen der Kleinbahnen um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzt.

Berlin, den 2. Januar 1904. (78)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Güterverkehr I/II.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1904 treten für die Stationen Herrnstadt und Steinau a. O. neue, zum Teil ermäßigte Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Auskunftsstellen.

Bromberg, den 2. Januar 1904. (79)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 7. Januar 1904 treten im Tiertarif für den nordostdeutsch-sächsischen Verkehr zwischen der Station Prechlau des Direktionsbezirks Danzig und den Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Neustadt direkte Sätze in Kraft, über deren Höhe die beteiligten Dienststellen Auskunft geben.

Bromberg, den 4. Januar 1904. (80)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. werden im Übergangsverkehr zwischen den Stationen der Kleinbahn Thorn-Leibitsch einerseits und den Stationen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen sowie Station Hamburg der Lübeck-Büchener Eisenbahn anderseits für die Artikel Holz der Spezialtarife II und III, Kartoffeln, Rüben und Rübenschnitzel, Wegebaustoffe, Düngemittel, Kohlen, gebrannte Steine, Futtermittel des Spezialtarifs III, Getreide, Mühlenfabrikate und Kleie in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die staatsbahnseitig zur Erhebung kommenden Abfertigungsgebühren widerruflich um den Betrag von 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Bromberg, den 4. Januar 1904. (81)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 11. Januar 1904 wird die Station Kankel in die im Verkehr der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen bestehenden Seehafen-Ausnahmetarife D und D 1 für Kartoffelstärkefabrikate als Versandstation einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 2. Januar 1904. (82)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10 Januar 1904 wird die Station Voigtstedt in den Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 5. Januar 1904. (83)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach dem Direktionsbezirk Erfurt.

Mit Gültigkeit vom 15. d. M. ab werden die Grubenstationen der Reichseisenbahnen Beningen, Hostenbach, Kochern, Kreuzwald und Spittel in den seit 15. Oktober 1899 gültigen Kohlentarif Nr 17 mit den Entfernungen der betreffenden Gütertarife aufgenommen. (84)

St. Johann-Saarbrücken, 3. Jan. 1904.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 10. d. M. wird die Station Chemnitz-Altendorf der sächsischen Staatseisenbahnen in den vorgenannten Verkehr einbezogen.

Breslau, den 4. Januar 1904. (85)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Am 10. Januar 1904 tritt der Nachtrag V zu oben bezeichnetem Tarif in Kraft. Er enthält außer einigen bereits bekannt gemachten Ergänzungen neue Vorschriften für die Anwendung des Tarifs, wonach unter gewissen Bedingungen die Frachtsätze des Transittarifs beim sogenannten Sammelladungsverkehr bereits im Kartierungswege berechnet werden.

Der Nachtrag ist zum Preise von 5 ₰ durch die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau in Berlin, Bhf. Alexanderplatz, zu beziehen.

Breslau, den 5. Januar 1904. (86)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Rußland über Wien D. U. B.

Unter Hinweis auf unsere Bekanntmachung vom 5 April 1903 bringen wir zur Kenntnis, daß die am 15. Juli 1895 eingeführten, im Rückvergütungswege Anwendung findenden Ausnahmefrachtsätze für Zinkbleche (Walzzink) von Karolinegrube und Morgenroth nach Braila und Galatz unter den bisherigen Bedingungen auch im Jahre 1904, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904, gewährt werden.

Breslau, den 4. Januar 1904. (87)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Für den Versand von Ziegelsteinen (ausschließlich Klinker) von den diesseitigen Stationen, mit Ausschluß der Stationen der Strecken Badbergen-Osnabrück, Rieste-Hesepe und Ihrhove-Neuschanz, nach Wilhelmshaven tritt am 15. Januar d. J. ein Ausnahmetarif in Kraft.

Näheres ist auf unserem Verkehrsbureau und von genanntem Tage an auch auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 4. Januar 1904. (88)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-sächsischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1904 wird die Station Chemnitz-Altendorf der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen in den allgemeinen Verkehr sowie in die allgemeinen Ausnahmetarife 1—4 und 5 sowie in die Ausnahmetarife 8 (Gießereiroheisen), 9 S (Schiffsbaueisen) als Versandstation, 10 (Garne) und 16 (Zink) einbezogen. Über die Höhe der Sätze erteilen die beteiligten Verwaltungen nähere Auskunft.

Breslau, den 5. Januar 1904. (89)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-sächsischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1904 treten für die Beförderung von Rohpetroleum in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür im Verkehr von den Stationen Burgdorf und Peine des Direktionsbezirks Hannover nach der Station Hainsberg i/S. der sächsischen Staatseisenbahnen ermäßigte Ausnahmesätze in Kraft, über deren Höhe die beteiligten Dienststellen auf Anfrage Auskunft erteilen.

Hannover, den 4. Januar 1904. (90)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Badische Lokaleisenbahnen, Aktiengesellschaft.

Lokaltarif für die Albtalbahn.

Am 15. Januar 1904 tritt ein Ausnahmetarif 4 für Kalk, gebrannter, und Steine, rohe, wie in Spezialtarif III Ziff. I genannt, von Ittersbach nach Karlsruhe Meßplatz und ein Ausnahmetarif 5 für Steine, gebrannte, wie in Spezialtarif III Ziffer 6 genannt, von Langensteinbach nach Karlsruhe Meßplatz in Kraft. Frachtsatz des ersteren Ausnahmetarifs 0,12 ℳ, des letzteren 0,10 ℳ pro 100 kg.

Karlsruhe, den 5. Januar 1904. (91H&V)
Die Direktion.

4. Verdingungen.

Die im Etatsjahre 1904 für die Direktionsbezirke Hannover und Magdeburg erforderlichen 10 000 t Braunkohlenbriketts sollen in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 29. Januar 1904, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 27. Februar 1904. (92)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Die Anfertigung und Anlieferung von gußeisernen Wasserschiebern und Formstücken, insgesamt ungefähr 75 Stück in Dimensionen von 100 bis 350 mm lichter Weite, soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotformular liegen im technischen Bureau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (bar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Formstücken für eine Wasserleitung“ versehen zu dem auf Montag, den 25. Januar 1904, vormittags 10 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb zweier Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Dezember 1903. (93)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 6500 kg Graphit, 7450 kg Stearinlichten, 217 100 kg Schmierseife, 34 700 kg weißer Seife, 222 100 kg kalzinierter Soda, 8000 kg kaustischer Soda, 200 800 kg Stärkegummi (Dextrin), 300 000 Schachteln Streichhölzer und 30 000 Büchsen Putzcreme für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 21. Januar 1904, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von je 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 13. Februar 1904.

Berlin, den 2. Januar 1904. (94)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 643 000 kg rohem Rüböl in 7 Losen, 780 000 kg gereinigtem Rüböl in 7 Losen, 330 000 kg Putzöl und 75 600 kg Rindstalg für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Halle a/S, Bromberg, Danzig, Königsberg, Magdeburg und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 20. Januar 1904, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Zentralbureau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 10. Februar 1904.

Berlin, den 4. Januar 1904. (95)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 1. Januar vorm. gemeldet.

Nr 1 | Berlin, am 9. Januar 1904. | Jahrgang 1904

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
Deutsche und niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	A	1/2	2	—	Zementfässer, leer	— 15?	1	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
2	A	136	1	Kiste	Südfrüchte	— 32	2	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
3	A	1149	1	Blechkanne	Rüböl	— 30	3	Bonn	K. E.-D. Cöln	
4	A A S	3, 18, 23 25, 109	5	Säcke	Senfsaat	— 250	4	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
5	A B	I	1	Sack	Pinselstiele	— 30	5	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
6	A C	2021	1	Kiste	?	— 47	6	Illowo	K. E.-D. Danzig	
7	A C	6162	1	„	leer	— 120	7	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
8	A C G	3096	1	„	?	— 9	8	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
9	A D	1	2	—	Holzgestelle	— 110	9	Lahr	Badische Stsb.	
10	A E	8064	1	Kiste	Gasbrenner	— 23	10	Dortmund	K. E.-D. Essen	
11	A F	21971	1	„	Bücher	— 79	11	Heilsberg	K. E.-D. Königsberg	
12	A F	31790	1	„	Pappmasse	— 122	12	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
13	A G M G C	226	1	„	?	— 52	13	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
14	A H	146	1	Reisekorb	Wäsche, Äpfel	— 47	14	Berlin Stb. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
15	A H S	3552	1	Korb	ansch. Eisenw.	— 12	15	Münster b. Bgb.	Direktion Mainz	
16	A K	12	2	Harrasse	Stroh	— 70	16	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
17	A K	5605	1	Ballen	Federbett mit abgenutztem Bettzeug	25	17	Duisburg	K. E.-D. Essen	
18	A L F A	6551	1	Sack	Betten	— 12	18	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
19	A N	1978	1	Kiste	Gußwaren	— 25	19	Worms	Direktion Mainz	
20	A N	200	1	Korb	leere Blechflasche	— 6	20	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
21	A P	—	13	—	Butterfässer, leer	— 40?	21	Walden	K. E.-D. Bromberg	
22	A R	1155	1	Kiste	Blechwaren	— 70	22	Berchtesgaden	Bayerische Stsb.	
23	A S	30	1	Faß	leer	— 8	23	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
24	A S	—	5	Kisten	Lack	— 30	24	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
25	A St	139	1	Faß	leer	— 30	25	Trier H.	„	
26	A St	326/7	2	Kisten	leer	— 90	26	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
27	A T	—	1	Schließkorb	ansch. Kleider	— 33	27	Bremerhaven Zoll.	K. E.-D. Hannover	
28	A W	10404	1	Kiste	?	— 17,5	28	Minden i/W.	„	
29	B	—	1	—	gußeis. Ofen	— 75	29	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
30	B	—	1	Pack	l. Säcke	— 29	30	Cüstrin-V.	K. E.-D. Bromberg	
31	B	—	3	Tafeln	Eisenblech	— 334	31	Neuwied	K. E.-D. Cöln	je 2 m lang.
32	B	4	1	—	Schaukelpferd	— 7	32	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
33	B	41	1	Faß	Öl	— 203	33	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
34	B	100	2	Stück	Ofenrohre	— 3	34	Bruchsal	Badische Stsb.	
35	B	13665	1	Bund	Ofenrohrkniee	— 13	35	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
36	B A C	115	1	Kiste	alte Zeitungen	— 51	36	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
37	B C	3290	1	„	Goldleisten	— 40	37	Cassel Eil.	K. E.-D. Cassel	
38	B C	2828	22	Pack	Stuhlgestelle	— 240	38	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
39	B Co.	7076	1	Kiste	l. Strohhülsen	— 28	39	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
40	B E	3527	1	„	Spiralfedern	— 39,5	40	Emmerich	K. E.-D. Essen	
41	B E	6864	1	„	leer	— 35	41	Fürth	Bayerische Stsb.	
42	B F	232	1	„	Blumenzwiebeln	— 23	42	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
43	B F	—	2	—	Blechtafeln	— 46	43	Kleinbettingen	Reichsbahn	
44	B H	1749	1	Faß	Talg, Fett	— 54	44	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
45	B K	5422	1	Kiste	Nudeln	— 15	45	Nienburg a. W.	K. E.-D. Hannover	
46	B K	—	1	—	eis. Wasserkasten	— 12	46	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
47	B B S	8103	1	Korbglasballon	gefüllt	— 27,5	47	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
48	C	5	3	Stück	Gußeisenstäbe	— 15	48	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
49	C A B	10041/43	2	Kisten	leer	— 13	49	Lutter a/B.	K. E.-D. Cassel	
50	C B 18315	39279	1	Kiste	Kämme	— 36	50	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
51	C B S	—	1	Verschlag	Aktenregal —	15	51	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
52	C C	936	1	Kiste	leer —	14	52	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
53	C F G S	30580	1	„	Terracottaw. —	25	53	Berlin H. u. L.	„	
54	C F K & Co	9758	1	Pack	3 Lampengewichte —	11	54	Mainz	Direktion Mainz	
55	C G E	608	1	Kiste	Maschinenteile —	20	55	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
56	C H	4252	1	„	leer, alt —	13	56	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	oder 4282.
57	C H S	8138	1	„	gefüllt —	34	57	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
58	C K	13172	1	„	Tischdecken etc. —	83	58	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
59	C M S	5	1	—	Eisenflasche, leer —	22	59	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
60	C N	102536	1	Kiste	Biskuit —	67	60	Norden	K. E.-D. Münster	
61	C R	3128	1	„	Porzellanteller —	88	61	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
62	C R C	3988	1	„	gefüllt —	25	62	Oels (Eilg.)	K. E.-D. Breslau	
63	C S	10475	1	Verschlag	leer —	38	63	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
64	C S	6321	1	Kiste	emaill. Waschserv. —	16	64	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
65	C V S A	5	1	Kübel	ansch. Schmalz od. Talg	75	65	Carolinensiel	Oldenburgische Stsb.	
66	C W	11203	1	Kiste	leer —	12	66	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
67	C (RA) W	162	1	„	Glaswaren —	68	67	„	„	
68	C W K	125	1	Bund	2 Stg. Eisen —	38,5	68	Soest	K. E.-D. Cassel	
69	D	420	1	Kiste	Apfelsinen —	70	69	Nordhausen	„	
70	D F V G	—	1	„	gefüllt —	66	70	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
71	D H	6512	1	„	Kerzen —	14	71	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
72	D L C	—	1	„	Kleider, Wäsche —	30	72	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
73	D O	1/2	2	Kisten	Füllöfen —	ca 140	73	Altenessen	K. E.-D. Essen	
74	D R N J G	6412	1	Faß	Petroleum —	187	74	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
75	D S	26149	1	Kiste	Druckschriften —	55	75	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
76	D S	1294	1	„	gefüllt —	65	76	Kostschin	K. E.-D. Posen	
77	E	110	1	„	? —	94	77	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
78	E	—	5	—	Gußräder —	30	78	Offenburg	Badische Stsb.	
79	E	1	1	Ballen	baumwoll. Stoffe —	18	79	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
80	E B	573	1	Kiste	Wein —	95	80	Eschweiler Rh.	K. E.-D. Cöln	
81	E C	2690	1	„	leer —	32	81	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
82	E K	821	1	—	Gußteil —	64	82	Heilsberg	K. E.-D. Königsberg	
83	E M	1/2	2	Säcke	Kartoffeln —	80	83	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
84	E O	1	1	Pack	l. Säcke —	10,5	84	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
85	E T	955/6	2	Kisten	Messer u. Gabeln —	59	85	Mannheim	Badische Stsb.	
86	F	9400/1	2	„	? —	37	86	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
87	F	2766	1	Faß	eing. Früchte —	35	87	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
88	F B	1/144	1	Kiste	Bonbons —	6	88	Düren	K. E.-D. Cöln	
89	F B	5536	1	Weinfaß	leer —	10	89	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
90	F B N	3495	1	Harraß	Glaswaren —	?	90	Lahr	Badische Stsb.	
91	F C	91	1	Kiste	? —	24	91	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
92	F C	1300	1	Ballen	flanellartiges Zeug —	44	92	Stolp	K. E.-D. Danzig	
93	F E	2616	1	Kiste	Seife —	59	93	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
94	F F	2479	1	Eimer	Marmelade —	17	94	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
95	F G	8919	1	Kiste	Lampenteile —	38	95	Biebrich Rh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	F G R	541 u. 547	2	Säcke	Kanarien-Grassamen	200	96	Duisburg	K. E.-D. Essen	
97	F K F	—	1	Sack	Tabak —	17	97	Essen H.	„	
98	F L	4182	1	Kiste	Zigarren —	51	98	Bochum S.	„	
99	F L	8199	1	„	Löffel usw. —	54	99	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
100	F M C	3002	1	eis. Faß	Benzin —	190?	100	Schleswig A.	K. E.-D. Altona	
101	F R	870	1	Kiste	Kaffeemühlen —	25,5	101	Capellen W.	K. E.-D. Cöln	
102	F S	705	1	Ballen	Wellpapier —	26	102	Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	
103	F S	34 u. 200	1	Rolle	Papier —	81	103	Cöln B.	K. E.-D. Cöln	
104	F S D	—	1	—	Kessel —	40	104	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
105	F St	3675	1	Verschlag	Maschine —	57	105	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
106	F V	5323	1	Bund	eis. Kugeln —	24	106	Stolpen	Sächsische Stsb.	
107	F W	2053	1	Faß	Öl —	260	107	Asch	Bayerische Stsb.	
108	F W & C	5858	1	Paket	bedrucktes Zeug —	11	108	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
109	G	—	1	Bund	6 Ofenroste —	17	109	Essen West	K. E.-D. Essen	
110	G	—	1	Haspel	Stacheldraht —	10,5	110	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
111	G	—	3	—	Ofenfüße, 3 Deckel	5	111	Darmstadt H.	Direktion Mainz	
112	G	4	1	Koffer	gefüllt —	25	112	Birnbaum	K. E.-D. Posen	grauer.
113	G	2150	1	Ballen	Wollstoffe —	45	113	Plauen Ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
114	G	2839	1	—	Lattenverschlag —	8	114	Duisburg	K. E.-D. Essen	
115	G	—	1	Pack	gelbes Packpapier —	51	115	„	„	⟨ × × ×
116	G	41833	1	Blechfl.	Chlorzinn? —	52,5	116	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	⟨ 2810
117	G A	7975	1	Faß	weißes Pulver —	77	117	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
118	G B	712	1	Kiste	bw. Waren —	64	118	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
119	G B	1774	1	„	leer —	?	119	Höchst	K. E.-D. Frankf. a/M.	
120	G B C	2431	1	Stange	Rundstahl —	24	120	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	1,52 m lang.
121	G C K	2286	1	Kiste	Seide —	40	121	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
122	G D	638	1	Verschlag	Trommel a. Eisen —	106	122	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
123	G E C	4 2	1	Koffer	? —	25	123	Birnbaum	K. E.-D. Posen	
124	G F	1189	1	Kiste	hölz. Schuhnägel —	69	124	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
125	G F D	17359	1	„	gefüllt —	35	125	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
126	G G C	16289/91	3	Kisten	gefüllt	448	126	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
127	G H	—	1	Korbflasche	gefüllt	26	127	Dortmund Eil-A.	K. E.-D. Essen	
128	G H	330	1	Kiste	Trittbohrer	51	128	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
129	G K	—	1	—	Gasrohr	34	129	Barop	K. E.-D. Essen	
130	G L	87617	1	Kiste	leer	34	130	Grünhalnichen	Sächsische Stsb.	
131	G M	—	1	Pack	l. Säcke	20	131	Emden	K. E.-D. Münster	
132	G M C	7691	1	Kübel	Hufsalbe	21	132	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
133	G O	—	2	Säcke	leere Säcke	14	133	Freihung	Bayerische Stsb.	
134	G P	1	1	Eisenfaß	leer	52	134	Augsburg	„	
135	G R	I	1	Kiste	Kleider etc.	21	135	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	Eigentümer G. Rimkus.
136	G S	41821	1	„	leer	15	136	Cöln-Bonnth.	K. E.-D. Cöln	
137	G S	28433	1	Beutel	Mohn	7	137	Heilsberg	K. E.-D. Königsberg	
138	G S C	200	1	Kiste	leer	15	138	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
139	G S M	12642	1	„	Glas	85	139	Rotterdam Hdt.	Holländische E.	
140	C W K	129	1	Stange	Rund-Gußstahl	13	140	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	1 m lang.
141	H	—	2	—	Klosettrichter	12	141	Bremerhaven H.	K. E.-D. Hannover	
142	H	—	15	Kisten	Käse	75	142	Trier	St. Johann-Saarbr.	
143	H	4	1	—	eis. Buchse	3	143	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
144	H rot	4	1	—	Rohr	4	144	Landeshut i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
145	H	11	1	Kiste	Holzstangen	2	145	Berlin A.	K. E.-D. Berlin	
146	H	35	2	Eimer	Gelee	30?	146	Sterkrade	K. E.-D. Essen	
147	H	54	1	Bund	5 leere Körbe	18	147	Duisburg	„	
148	H	73	1	Kiste	2 Büchsen Benzin	35	148	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
149	H	1158	1	Ballot	?	40	149	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
150	H	1412/1404	2	Kisten	leer	35	150	Seifen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
151	H	17001	1	Sack	Schnüre	23	151	Kehl	Badische Stsb.	
152	H A L	684	1	Kiste	?	19	152	Frankfurt a/M.-Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
153	H A S	9662	1	Ballen	Holzplatten	10	153	Hagen N.	K. E.-D. Elberfeld	
154	H B	I	1	Sack	Kartoffelsäcke	7	154	Brilon Wald	K. E.-D. Cassel	
155	H B	100	1	Kiste	Maschinenteil	164	155	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
156	H B	153	1	Korb	Wein	22,5	156	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
157	H B	6275	1	Kiste	?	82	157	Leipzig B. A.	K. E.-D. Halle a/S.	
158	H B W C	I	1	—	Holzmodell	2,5	158	Deutz	K. E.-D. Cöln	
159	H C	4794	1	Faß	leer	10	159	Soest	K. E.-D. Cassel	Branntweinfaß.
160	H C	485	1	Kiste	Steinwaren	19	160	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
161	H C	10167	1	„	Leder	79	161	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
162	H ◇ C F	—	1	„	12 Fl. Kognak	22	162	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
163	H D	4	1	Faß	leer	36	163	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
164	H D	2020	1	Kiste	1 Büchse Lack	14	164	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
165	H D	—	1	Kübel	Kleinfleisch	25	165	Hagen	„	
166	H E	2040	1	Büchse	Öl	30	166	Wanne	K. E.-D. Essen	
167	H G	5668/69/71	3	Bund	Flach-, T- u. Winkeleisen	38	167	Beutersitz	K. E.-D. Halle a/S.	
168	H H	—	3	—	eis. Herdfüße	4	168	Aumenau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
169	H H	15	1	Kiste	Butter	28	169	Langenfeld	K. E.-D. Elberfeld	
170	H H	423	1	Säckchen	Sago	23	170	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
171	H H	668	1	—	Schaukelpferd	13	171	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
172	H H	794	1	Kiste	?	78	172	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
173	H H	2118	1	„	Feigen oder Pflaumen	11	173	Marne	„	
174	HK	—	3	Blöcke	Zinn	12	174	Leipzig-Eutr.	K. E.-D. Halle a/S.	
175	H K	100	1	Ballen	leb. Sträucher	7	175	Duderstadt	K. E.-D. Cassel	
176	H L	7	1	Kiste	Wurstw.	7,5	176	Stendal	K. E.-D. Hannover	
177	H L	8510	1	—	Kinderstuhl	2,5	177	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
178	H M	11898	1	Kiste	Briefordner	18	178	Neuß	K. E.-D. Cöln	
179	H N	32	1	„	Kindermehl	30	179	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
180	H O	8062	1	—	eis. Waschständer	?	180	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
181	H P	8902	1	Kiste	Bürsten	14	181	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
182	H S	22	1	„	Kanthariden	39	182	Leipzig M. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
183	H S	28	1	—	Haspe	83	183	Duisburg	K. E.-D. Essen	
184	H S	1998	1	Faß	leer	10,5	184	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
185	H S	30315	1	Verschlag	Nähmaschine	50	185	Luxemburg	Reichsbahn	
186	H T C	754	1	„	Packstroh	30	186	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
187	H V	I/IV	4	—	2 Betteile, 1 Tisch, 1 Eckschrank	?	187	Geisweid	K. E.-D. Elberfeld	
188	H W	—	1	Ballon	1 Faß Wein	45	188	Berlin Ahg. Eil-A.	K. E.-D. Berlin	in Stroh verp.
189	J	914	1	Eimer	Preißelbeeren	12	189	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
190	J	9	1	Musterkoff.	—	80	190	Stettin	K. E.-D. Stettin	Gepäck.
191	J	3015	1	—	Schaukelstuhl	20	191	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
192	J weiß	—	1	—	Vorsatzroste	2,5	192	Soest	K. E.-D. Cassel	
193	J B	2251	1	—	Ofen	42	193	Wamel	Westfäl. Landes-E.	
194	J G	792	1	Faß	Tabak?	17,5	194	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
195	J G T	58	1	Kasten	Bücher	75	195	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
196	J K	828	1	—	Kleiderschrank	35	196	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
197	J M	—	1	Faß	leer	20	197	Lieser-Mülh.	St. Johann-Saarbr.	
198	J M	5	1	„	Petroleum	178	198	Strelitz (Alt)	K. E.-D. Stettin	

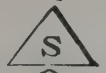
Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
199	J M	1/6	6	Pack	l. Säcke —	162	199	Königsb.i/Pr.Ostb.	K. E.-D. Königsberg	
200	J M	95	1	Kiste	Zollgut —	22	200	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
201	J N	651	1	Kognakfaß	leer —	5	201	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
202	J P N	4706	1	—	Eckstuhl —	8	202	Heilsberg	K. K.-D. Königsberg	
203	J R	15	1	Zylinder	leer —	23	203	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	
204	J R	38	1	Kiste	Bilder u. Kakes —	38	204	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
205	J S	1	1	Faß	leer —	25	205	Colmar	Reichsbahn	
206	J S	2159	1	Kiste	leer —	25	206	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
207	J St & Co.	2399	1	Sack	Mehl —	123	207	Hermsd.=Klosterl.	K. E.-D. Erfurt	
208	J T & C	3303	1	Faß	leer —	20	208	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
209	K	—	2	Säcke	Zwiebeln —	99	209	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
210	K	—	1	Pack	Blechschüssel —	15	210	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
211	K	—	2	Verschl.	Rippenrohre —	144	211	Duisburg	K. E.-D. Essen	
212	K	—	4	—	Ofenplatten —	100	212	Bochum Nord	„	
213	K	1/2	2	Bund	Eisenrohre —	65	213	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
214	K	7	1	Verschlag	Unterteil eines Ofens	104	214	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
215	K	6301	1	Kiste	Succade —	18	215	Emden	K. E.-D. Münster	
216	K B	15351	1	„	? —	41	216	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
217	K C	8917	1	Ballen	4 Rollen Wachstuch —	22	217	Eschweiler	„	
218	K F	503	1	Korb	leer —	6	218	Eckartshausen	Württemberg. Stsb.	
219	K G	802	1	Sack	Papier —	38	219	Duisburg	K. E.-D. Essen	
220	K J	—	6	Kisten	ger. Fische —	12	220	Steenwyk	Niederländ. Stsb.	bekl. Altona-Steenwyk.
221	K N	—	2	Säcke	Mohn —	155	221	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
222	K N	6600	1	Stange	Rundstahl —	10	222	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
223	K S St B	—	1	Ölkanne	leer —	0,25	223	Königstein	Sächsische Stsb.	Streckenfund (Lokomotivf.).
224	K W	1370, 5380	1	Kiste	Umzugsgut —	105	224	Wesel	K. E.-D. Essen	
225	L B	—	2	Verschl.	Bismarckheringe*) —	58	225	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	*) in Büchsen.
226	L C	11	1	—	Vorsetzer —	9	226	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
227	L C F	629	1	Ballen	Putztücher —	77	227	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
228	L H R	—	1	Kiste	Werkzeug —	18	228	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Nr 3 2638.
229	L M Co	4857	1	„	leer —	29	229	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
230	L N	18	1	Ballen	Bettzeug —	57	230	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
231	L N	4	1	—	Latte —	8,5	231	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
232	Lod	9424	1	—	Nähmaschine —	40	232	Meinerzhagen	K. E.-D. Elberfeld	
233	L P	III	2	—	Bettstellen —	21	233	Langgöns	K. E.-D. Frankf. a/M.	
234	L Sch	9147	1	Korb	eis. Schrauben —	53	234	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
235	L S	765	1	Koffer	? —	55	235	Spandau	K. E.-D. Berlin	
236	L S	4126	1	Kiste	Zwirn —	43	236	Berlin H. u. L.	„	
237	M	5	1	Gestell	leere Blechkanne —	5	237	Trier Hb.	St. Johann=Saarbr.	
238	M	14	1	Pack	Latten —	22	238	Oppenheim	Direktion Mainz	
239	M	38	2	—	Anrichten —	?	239	Dorsten	K. E.-D. Essen	
240	M	1583	1	Kiste	Kolonialw. —	41	240	Steele N.	„	
241	M B	5814	1	„	Packmaterial —	46	241	Hattingen Ruhr	„	
242	M G	6287	1	„	gefüllt —	54	242	Duisburg	„	
243	M G	3299/3312	2	Kisten	Eisen- u. Stahlw. —	114	243	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
244	M G	6	1	Pack	2 Wienerstühle —	8	244	Mülhausen N.	Reichsbahn	
245	M G B	607—15	9	Tonnen	Butter —	540	245	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
246	M H	IIII	1	Kiste	Küchengeschirr —	35	246	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
247	M J	3974	1	Bund	Draht —	25	247	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
248	M K	83	1	Koffer	Bilder —	73	248	Münster i/W.	K. E.-D. Essen	
249	M K	11531	1	Kiste	Packmaterial —	21	249	Lichtenfels	K. E.-D. Erfurt	beklebt von Kalscheuren 26/11.
250	M K	58	1	Sack	Malz —	84	250	Duisburg	K. E.-D. Essen	
251	M P	2102	1	Kiste	Metallbeschläge —	40	251	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
252	M P	929	1	„	leer —	22	252	Einbeck	K. E.-D. Cassel	bez. v. Brüssel.
253	M R	61	1	Faß	Quark —	60	253	Nürnberg Nordbf.	Bayerische Stsb.	
254	M S	—	1	Verschlag	leer —	29	254	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
255	M V	1166	1	Kiste	Drahtstifte —	100	255	Cöln=Bonnth.	K. E.-D. Cöln	
256	M W	865	1	Ballen	Kabel —	26	256	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
257	N	31, 32	2	—	eis. Träger —	21	257	Duisburg	K. E.-D. Essen	
258	N	31, 51	2	Kolli	□ Stahl —	75	258	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
259	N C S	103	1	—	Kette —	—	259	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	10 m l.
260	N D	752	1	Kiste	Kindertheater —	34	260	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
261	N F	9667	1	„	Packstroh —	66	261	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
262	O	77	1	Gestell	7 Dosen Heringe —	28	262	Markt=Redwitz	Bayerische Stsb.	
263	O C	100	1	Kiste	Frauenkleider —	31	263	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
264	O F	5016	1	„	Eisenplatten —	28	264	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
265	O S	1459	1	„	? —	10	265	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
266	O S	—	1	—	Tonrohr —	19	266	Angerburg	K. E.-D. Königsberg	
267	P	XV	1	Ballen	Teppich —	15	267	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
268	P	6, 7, 8	3	—	Ketten —	—	268	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	je 10 m l.
269	P	3	1	Kiste	gefüllt —	73	269	Türkismühle	St. Johann=Saarbr.	
270	P D	26396	1	„	gefüllt —	68	270	Meiderich	K. E.-D. Essen	
271	P H C	5460	1	„	leer —	32	271	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
272	P L	150	1	„	Wein —	39	272	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
273	P/L	4137	1	Harraß	Porzellanw. —	73	273	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
274	P L	40352	1	Verschlag	Packheu —	49	274	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
275	P T H	II	1	Sack	Rohkaffee —	21	275	Hademarschen	K. E.-D. Altona	
276	P Z	13873	1	Kiste	Zuckerw. —	21	276	Dresden=Neust.	Sächsische Stsb.	
277	R	—	1	„	Käse —	5	277	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
278	R	5	1	Bund	3 Stg. Rundstahl —	38	278	Hagen	„	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
279	R	129	1	—	Holzsäge —	4	279	Neidenburg	K. E.-D. Königsberg	
280	R	430	1	Kiste	Spielkarten —	13	280	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
281	R	23012	1	Rolle	Draht —	35	281	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
282	R C	12671	1	Kiste	Stuhlgestelle —	350	282	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
283	R E	11	1	„	Apfelsinen —	90		Hoerde	K. E.-D. Essen	
284	R E	24	1	Faß	Mal.-Wein —	19		Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
285	R E	95	1	„	Wein —	22	2	Milspe	„	
286	R G	—	1	—	Gabel —	?	28	Ludwigsglück	K. E.-D. Kattowitz	
287	R G	28218	1	Kiste	Putzsteine —	142	287	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
288	R J	416	1	Faß	Petroleum —	177	288	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
289	R J	22291	1	Kiste	Bücher und Kleider —	42	289	Rotterdam Hdt.	Holländische E.	
290	R K	1—2	2	Kisten	— —	12	290	Harlingen	Niederländ. Stsb.	von Rheine.
291	R K	270	1	Kiste	— —	15	291	„	„	von Dresden.
292	R N	1745	1	„	Wein —	46	292	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
293	R N	2520	1	Gestell	Papier —	155	293	Dt. Eylau	K. E.-D. Danzig	
294	R N C	2131	1	Ballen	Baumwollw. —	34	294	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
295	R N C	2149	1	Ballot	? —	30	295	Bamberg	Bayerische Stsb.	
296	R O G	15	1	Faß	Obstkraut —	150	296	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
297	R R	—	2	—	Rohrstäbe —	16	297	Waldshut	Badische Stsb.	
298	R S	44	1	Pack	4 Rg. fein. Stahldraht	10	298	Stargard i/Pom.	K. E.-D. Stettin	
299	R S	2689	1	Kiste	Packhau —	31	299	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
300	R St	—	1	—	Gasrohr —	9,5	300	Osterode a/H.	K. E.-D. Cassel	
301	R V H	8555	1	Kiste	gefüllt —	38	301	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
302	R W	6732	1	—	Kohlenfüller —	3	302	Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	
303	S	—	1	Kiste	messing. Ventile etc.	?	303	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
304	S	—	1	„	Käse —	12	304	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
305	S	1	1	„	l. Flaschen —	55	305	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
306	S	I/II	2	—	Kb.-Glasballone, leer	14	306	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
307	S	2	1	Kiste	Wein —	10	307	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
308	S	2/4	3	Faß	Sardinen —	12,5	308	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
309	S	62	1	„	Butter —	55	309	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
310	S	2519	1	—	Blechflasche, gefüllt ?	29	310	Bamberg	Bayerische Stsb.	
311	S	5790	1	Kübel	Schweizerkäse —	91	311	Soest	K. E.-D. Cassel	
312	S	8589	1	Bund	Stahlstangen —	76	312	Basel B.	Badische Stsb.	
313	S	13421	1	Faß	gefüllt —	250	313	Jena W. G.	K. E.-D. Erfurt	
314	S	14336	1	„	leer —	28	314	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
315	S	60291	1	Kiste	Glasscheibe —	16	315	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	runde.
316	S B	4487	1	„	Wichse —	27	316	Wanne	K. E.-D. Essen	
317	S C	—	1	—	Pumpenschwengel —	3	317	Biebesheim	Direktion Mainz	
318	S F	3195	1	—	Ochsenhaut —	—	318	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
319	S G	397	1	Kiste	gefüllt —	43	319	Leipzig B. A.	K. E.-D. Halle a/S.	
320	S G	6788	1	„	leer —	85	320	Berlin Abg.	K. E.-D. Berlin	
321	S P	140	1	„	Schuhware —	110	321	Bochum Sd.	K. E.-D. Essen	
322	S S	444/5	2	Kübel	ansch. Schmalz —	59,5	322	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
323	S S S	I/III	3	Kisten	leer —	19	323	Herborn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
324	S W H	I	1	Koffer	Herrenkleider —	59	324	Biberach	Württemberg. Stsb.	außerdem N. C. 20.
325	S Z	992	1	Faß	leer —	33	325	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
326	T	16	1	„	Sirup —	58,5	326	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
327	T	4007	1	—	Puppenwagen —	5	327	München-Laim	Bayerische Stsb.	
328	T	8502	1	Korb	leere Flaschen —	37	328	Fürstenau	K. E.-D. Münster	
329	T	13043	1	Sack	ansch. Manufakturw.	27	329	Durlach	Badische Stsb.	Gepäck.
330	T	121	1	Kiste	Feueranzünder —	20	330	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
331	T B	—	5	—	Lagerstücke —	9	331	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
332	T K	26/31	2	—	Möbelteile —	53,5	332	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
333	U & C	7460	1	Pack	3 Rollen Papier —	31	333	München Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
334	U C	7461	1	„	Papier —	16	334	„	„	
335	U E G	50557	1	Bund	Kupferdraht —	10	335	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
336	V E	—	1	Kübel	gefüllt —	38	336	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
337	V F	1526	1	Ballen	Tapeten —	41	337	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
338	V S	6548	1	Korb	gefüllt —	15	338	Colmar	Reichsbahn	
339	W	1	1	—	Rohrschraubstock —	8	339	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
340	W	850	3	Kübel	Butter oder Schmalz	55	340	Bochum Süd		
341	W	71399	1	Pack	12 Holzstangen —	67	341	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
342	W B	626	1	Kiste	leer —	14	342	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
343	W B	18082	1	„	leer —	22	343	Colmar	Reichsbahn	
344	W B S	9909	1	Kollo	3 eis. Anker —	29	344	Landberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
345	W C	200/1	2	Korbfl.	leer, gebr. —	26	345	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
346	W C	1119	1	Kiste	Holzschränkchen —	16	346	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	Leo Bertus.
347	W F	4031	1	„	leer —	10	347	Leipzig I.	„	
348	W F	//	1	„	Bettzeug, Leinen —	52	348	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	u. Eßwaren.
349	W H	—	1	„	Kupfergeschirr —	38	349	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
350	W H	—	1	Pack	3 Körbe —	25	350	Braunschweig N.	Braunschw. Land.-E.	
351	W H	I	1	Kiste	Apfelsinen, Petrolkocher, Zigarren	17	351	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
352	W H	1302	1	—	Stahlfassonstück —	18	352	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
353	Z	—	1	Stück	Herdplattenbeilage —	2,5	353	Osterhofen	Bayerische Stsb.	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

354	J D Antwerpen	—	1	Kiste	Südfrüchte —	14	354	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
355	J Auerbach	—	1	—	Viehgitter	—	355	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
356	Bentheim	1/4	4	Pack	Säcke	108	356	Bentheim	Holländische Bahn	
357	de Berg	—	1	Kiste	Bücher	113	357	Utrecht C. S.	"	
358	Busse	—	2	Pack	3 Körbe Blumen	14	358	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
359	Cylinder / Fahrer	18 / 20	2	—	Wagendecken	—	359	Gera	K. E.-D. Erfurt	
360	Dreher	—	1	—	eis. Kurbel	3,5	360	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
361	Duisburg, Eisen- u. Fahrr. Fabrik	—	1	—	Fahrrad	20	361	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
362	Evensimer	71	1	Faß	leer	11	362	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
363	M. J. Hell	—	1	—	eis. Tür	33	363	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
364	Hinz	—	1	Kiste	Glaswaren	14	364	Heilsberg	K. E.-D. Königsberg	
365	Walther Jessen	—	1	"	?	35	365	Wilmersdorf-Fr.	K. E.-D. Berlin	
366	Kapischke	—	1	Sack	Betten	11	366	Berlin Ostb.	"	
367	C. Metz	—	1	Ballen	Rosenpflanzen	60	367	Wilmersdorf-Fr.	"	
368	Alb. Rehn	—	1	Eimer	Mus	15	368	Fordon	K. E.-D. Bromberg	
369	Salzmann & Co.	—	½	—	Decke	—	369	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	4,72 m l., 4,26 m br.
370	Schmitt	1903	1	Sack	Kartoffeln	80	370	Metz	Reichsbahn	
371	Alb. Teuber	3	1	Faß	Wein	22	371	Chemnitz	Sächsische Stsb.	(Paß).
372	O. R. Voigt	—	1	Blechflasch.	leer	2	372	Dresden-A.	"	
373	Werkst.-Insp.	—	1	—	Teerkessel	63	373	Breslau O./S.	K. E.-D. Breslau	
374	A. Warnecke	8009	1	Zylinder	leer	17	374	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
375	Witt	—	1	Faß	leer	23	375	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
	C. Güter mit Nummern bezeichnet:									
376	—	1	1	Stück	Ausguß	6	376	Neuötting	Bayerische Stsb.	
377	—	rot 1	2	—	eis. Rohre	47	377	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
378	—	weiß II	1	Bund	Gasrohre	47	378	Schwiebus	K. E.-D. Posen	
379	—	2/3	2	—	Waschwannen	25	379	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
380	—	weiß 6	1	—	Wasserleitungsrohr*)	12,5	380	Springe	K. E.-D. Hannover	*) gußeis.
381	—	34	1	Bund	2 eis. Tischchen	12	381	Baden	Badische Stsb.	
382	—	XXVI	1	—	Viehgitter	23	382	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
383	I	70	1	Ballen	Wolle	35	383	Creuzthal	"	
384	—	93	1	Stange	Stahl	5	384	Damme	Oldenburg. Stb.	
385	—	352	1	Kiste	25 Blechtafeln	20	385	Lindau-Stadt	Bayerische Stsb.	
386	—	478	1	Stück	Roststab	1,5	386	Schwandorf	"	
387	—	665/666	2	—	Achsbuchsunterteile	13	387	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
389	—	1073	3	Fässer	leer	218	389	Colmar	Reichsbahn	
390	—	1558	1	Kiste	gefüllt	61	390	Bingen	Direktion Mainz	
391	—	1738	1	—	Wagenachse	16,5	391	Hagen Eilgut	K. E.-D. Elberfeld	
392	—	3378	1	—	Achse	62	392	Essen H.	K. E.-D. Essen	
393	—	4036	1	—	Rindshaut	32	393	Durlach	Badische Stsb.	
394	—	4473	1	Kiste	Butter	29	394	Dortmund	K. E.-D. Essen	
395	—	5233	1	—	Schwungrad	34	395	Dirmingen	St. Johann-Saarbr.	
396	—	8621	1	Kiste	leer	28	396	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
397	—	16913	1	"	2 porz. Ausgüsse	72	397	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
398	—	17230	1	Korb	Flaschenhülsen	15	398	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
399	—	94981	1	Pack	Bretter	43	399	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
	D. Güter mit Zeichen versehen:									
400	rot —	—	9	Bund	Hufeisen	110	400	Schubin	K. E.-D. Bromberg	
401	weiß —	—	8	Stangen	Eisen	240	401	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
402	weiß —	—	1	Bund	Rundeisen	23	402	Buk	K. E.-D. Posen	
403	rot //	—	1	—	Pflugteil	3,5	403	Rogsen	"	
404	rot /	—	1	Pack	6 Töpfe	38	404	Schlawe	K. E.-D. Danzig	
405	rot ++	—	1	—	Eisenrohr	22	405	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
406	MB	4261	1	Kiste	Seeausfuhrgut	125	406	Bremen Fr.	K. E.-D. Hannover	
407	GH	5816	1	"	Holzwolle	15	407	Kiel	K. E.-D. Altona	
408	S	1561	1	"	Palmenblätter	248	408	Hamburg B.	"	
409	D	3481	1	"	Zündhölzer	18	409	Darmstadt H.	Direktion Mainz	
410	‖ O	2791	1	Ballen	Betten	20,5	410	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
411	U	9	1	Sack	Betten	7	411	Stettin C.	K. E.-D. Stettin	
412	CMF F	—	1	"	Senfsaat	50	412	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
413		8320	1	Pack	Papier —	129	413	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
414		21583	1	Bund	Plättbolzen —	22	414	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
415		1673	1	Kiste	gefüllt —	12	415	„	„	
416	blaues △	—	1	Weidenkb.	Eisenwaren —	82	416	Leipzig Mgd. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
417	Margar.	2513/15	3	Kisten	Margarine —	55	417	Dortmund D. E.	K. E.-D. Essen	

E. Güter ohne Bezeichnung:

418	—	—	1	Kiste	Äpfel —	59	418	Kufstein	Bayerische Stsb.	
419	—	—	1	Korb	Äpfel —	14	419	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
420	—	—	1	Kiste	Alfenidew. —	2	420	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
421	(Gepäck)	—	1	Reisekorb	Anzug, Kaffee, Tee etc.	35	421	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Wäsche g. E. M.
422	(Gepäck)	—	1	Lederkoffer	Anzug, Wäsche —	10	422	Salder	Braunschweig. L.-E.	Wäsche g. A. H.
423	—	—	1	—	hölz. Aufsatz —	1	423	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
424	—	—	1	Pack	Bandsägen —	4	424	Remscheid H.	„	
425	—	—	1	Sack	Baumnüsse —	49	425	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
426	—	—	1	—	Benzinlampe —	?	426	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
427	—	—	1	Sack	Betten —	6,5	427	Rheda i/Westpr.	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
428	—	—	1	„	Betten, Kleider —	12	428	Lebehnke	K. E.-D. Bromberg	
429	—	—	1	„	Betten, Kleider —	50	429	Gleißen	K. E.-D. Posen	
430	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	20	430	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
431	—	—	1	Ballen	Bettzeug, Betten —	25	431	Duisburg	K. E.-D. Essen	
432	—	—	1	Kiste	Blechdosen —	20	432	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
433	—	—	1	Blechkanne	gefüllt —	29	433	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
434	—	—	1	„	leer —	1,5	434	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
435	—	—	1	Ring	Blechstreifen —	14	435	Duisburg	K. E.-D. Essen	
436	—	—	5	—	alte Bremsklötze —	69	436	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
437	—	—	1	Sack	Brot, Butter, Obst, Ente etc.	17	437	Cottbus	K. E-D. Halle a/S.	
438	—	—	5	Stück	verz. Brunnenrohre —	211	438	Marienwerder	K. E.-D. Danzig	
439	—	—	1	Handtasche	Bücher, Hefte —	2	439	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
440	—	—	1	—	Bücherbrett —	8	440	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
441	—	—	1	Kollo	2 Buchsen —	10	441	Dirschau	K. E.-D. Danzig	20 St. gez. Aktzin, 1 St. M. G. B.
442	—	—	25	—	Butterfässer, leer —	100?	442	Exin	K. E.-D. Bromberg	
443	—	—	1	—	Carbidbüchse, leer —	6?	443	Basel	Badische Stsb.	
444	—	—	1	—	Carbidbüchse, leer —	6	444	Singen	„	
445	—	—	1	—	Contragewicht —	8	445	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
446	—	—	1	Cylinder	leer —	18	446	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
447	—	—	1	Kiste	Datteln —	30	447	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
448	—	—	1	„	Datteln —	26	448	Garding	K. E.-D. Altona	
449	—	—	1	—	gußeis. Deckel —	15	449	Hagen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
450	—	—	2	—	alte Decken —	19,31	450	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	zerrissen.
451	—	—	10	Säcke	Düngemittel —	400	451	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
452	—	—	1	Kiepe	1 Emaillewanne —	13	452	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
453	—	—	4	Bunde	48 Eimer —	14	453	Straßburg	Reichsbahn	
454	—	—	5	Stangen	Eisen —	53	454	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
455	—	—	1	Stück	□-Eisen —	132	455	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
456	—	—	1	Bund	3 Stäbe □-Eisen —	46	456	Reil	St. Johann-Saarbr.	
457	—	—	4	Stück	U-Eisen —	96	457	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
458	—	—	25	„	Eisenbleche —	30	458	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
459	—	—	5	Bunde	Eisendraht —	103	459	Jagstfeld	Badische Stsb.	
460	—	—	1	Pack	2 Eisengitter —	4	460	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
461	—	—	1	Bund	Eisenkugeln —	13	461	Neu-Ulm	Bayerische Stsb.	
462	—	—	1	Stück	Eisenplatte —	48	462	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
463	—	—	1	—	vernick. Eisenrohr —	17	463	Alfeld	K. E.-D. Cassel	
464	—	—	1	Bund	2 Eisenrohre —	29	464	Duisburg	K. E.-D. Essen	
465	—	—	1	Pack	Eisenstäbe —	25	465	Königsee Thür.	K. E.-D. Erfurt	
466	—	—	1	Stück	□-Eisenstange —	58	466	Asch	Bayerische Stsb.	
467	—	—	1	—	Eisenstange —	19	467	Straßburg	Reichsbahn	mit Kettenring.
468	—	—	2	Stück	Eisenstangen (grau)	10	468	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
469	—	—	1	Paket	Eisenteile —	18	469	Detmold	K. E.-D. Hannover	
470	—	—	1	Korb	Eisenwaren —	10	470	Nürnberg-Doos	Bayerische Stsb.	
471	—	—	1	Stab	Fassoneisen —	18	471	Derschlag	K. E.-D. Elberfeld	
472	—	—	1	Faß	leer —	55	472	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
473	—	—	1	„	leer —	25?	473	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
474	—	—	3	Fässer		62	474			
475	—	—	2	Ölfässer	leer —	36	475	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
476	—	—	5	Heringst.		77	476			
477	—	—	1	Zementfaß		10	477			
478	—	—	1	Korb	eis. Fensterbeschläge	43	478	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
479	—	—	1	Pack	Fensterstangen —	16	479	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
480	—	—	1	Sack	Fiber —	50	480	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
481	—	—	3	Stangen	Flacheisen —	26	481	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
482	—	—	3	Stück	Flacheisen —	104	482	Jahnsdorf i/E.	Sächsische Stsb.	
483	—	—	1	Bund	Flacheisen —	37	483	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
484	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	20	484	Dt.-Eylau	K. E.-D. Danzig	
485	—	—	2	„	Flachstahl —	16	485	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
486	—	—	1	—	Flansch —	7	486	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
487	—	—	6	—	Flanschen —	13	487	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
488	—	—	1	—	Flaschenzug —	10	488	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	ohne Kette.
489	—	—	1	Korb	Früchte u. Äpfel —	10	489	Altenvoerde	„	
490	—	—	1	Ballen	Futtertuche —	8	490	Creuzthal	„	
491	—	—	1	—	verz. Gasrohr —	33	491	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
492	—	—	1	Bund	3 Gasrohre —	5	492	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
493	—	—	1	„	5 Gasrohre —	54	493	Hamm	K. E.-D. Essen	
494	—	—	1	Eimer	Gelee —	12,5	494	Neumühl	„	
495	—	—	6	Pack	Getreidesäcke —	122	495	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
496	—	—	1	Stück	Gewicht —	25	496	Günzach	Bayerische Stsb.	
497	—	—	1	Bund	2 Gitter —	7	497	Burscheid	K. E.-D. Elberfeld	
498	—	—	1	Weidenkb.	Glas, Konfekt —	3	498	Freiburg i/B.	Badische Stsb.	Gepäck.
499	—	—	1	—	Gußrohr —	22	499	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
500	—	—	1	—	Güterwagen-Lagerkasten	—	500	Tornow i/P.	K. E.-D. Bromberg	
501	—	—	1	Pack	Häckselmaschinenmesser	2	501	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
502	—	—	1	Sack	Hafer, Gerste —	27,5	502	Langenau	Sächsische Stsb.	
503	—	—	1	„	eis. Haken —	15	503	Oels	K. E.-D. Breslau	
504	—	—	1	Pack	eis. Hammer —	11	504	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
505	—	—	1	Sack	Haselnüsse —	24	505	Honnef Rh.	K. E.-D. Cöln	
506	—	—	1	—	eis. Hebel —	23,5	506	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
507	—	—	1	—	Herdplatte —	11	507	Eßlingen	Württemberg. Stsb.	mit 11 Ringen.
508	—	—	3	Bund	Herdringe, Deckel —	54	508	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
509	—	—	1	Pack	Hölzer —	18	509	Breslau Eilg. M.	K. E.-D. Breslau	
510	—	—	1	—	Holzgestell —	1,5	510	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
511	—	—	1	i. Packlw.	Holzkoffer? —	28	511	Rostock Ztr.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
512	—	—	1	Holzkoffer	— —	—	512	Dortmund	K. E.-D. Essen	Gepäck.
513	—	—	1	Pack	Holzleisten —	12	513	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
514	—	—	2	—	Holzmodelle —	9	514	Vohwinkel	„	
515	—	—	2	—	Holzrahmen —	12	515	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
516	—	—	1	Kiste	Holzrollen, div. Eisenw	32	516	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
517	—	—	1	Käfig	10 leb. Hühner —	14	517	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
518	—	—	4	—	Jaucheschöpfer —	5	518	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
519	—	—	1	Kiste	Käse —	52	519	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
520	—	—	1	„	Kaffee —	17	520	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
521	—	—	2	—	Kammräder —	3	521	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
522	—	—	3	Säcke	Kartoffeln —	138	522	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
523	—	—	3	„	Kartoffeln —	150	523	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
524	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	33	524	Essen H.	„	
525	—	—	1	„	Kartoffeln —	73	525	Dortmund Eilg.	„	
526	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	526	Plauen i/V.	Sächsische Stsb.	
527	—	—	1	Kiste	2 leb. Katzen —	—	527	Siegersdorf	K. E.-D. Breslau	
528	—	—	1	—	Keilkissen —	3	528	Spandau	K. E.-D. Berlin	
529	—	—	1	—	eis. Kette —	7	529	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
530	—	—	1	—	Kette —	—	530	Aachen C.	K. E.-D. Cöln	
531	—	—	2	—	Ketten —	3	531	Stettin Zgb.	K. E.-D. Stettin	
532	—	—	1	Korb	alte eis. Ketten —	33	532	Schaffhausen	Badische Stsb.	
533	—	—	1	Stück	eis. Kinderschlitten —	8	533	Bamberg	Bayerische Stsb.	
534	—	—	2	—	Kindersessel —	?	534	Wanne	K. E.-D. Essen	
535	—	—	1	—	Kinderstuhl —	8	535	Goch	K. E.-D. Cöln	
536	—	—	1	—	Kinderstuhl —	5	536	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
537	—	—	4	—	eis. Kippen mit Ketten	180	537	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
538	—	—	1	Pack	Kistenbretter —	30	538	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
539	—	—	2	Körbe	gußeis. Klammern —	98	539	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
540	—	—	1	Pack	Klappstuhl —	11	540	Heidelberg	Badische Stsb.	
541	—	—	1	—	Klappstuhl —	6,5	541	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
542	—	—	2	—	hölz. Klappstühle —	11	542	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
543	—	—	1	—	Klaue —	3	543	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
544	—	—	1	Sack	Klavierbestandteile —	12	544	Ulm	Württemberg. Stsb.	
545	—	—	1	„	Kleider, Zigarren —	12	545	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
546	—	—	1	Handkoffer	alte Kleider —	8	546	Limbach b/Ch.	Sächsische Stsb.	Gepäck.
547	—	—	1	Richtplatte	— —	—	547			
548	—	—	1	Schließkorb	Kleider etc. (Gepäck)	16	548	Danzig	K. E.-D. Danzig	M. Pfahl, Kellnerin.
549	—	—	1	Korb	Kleider etc. —	—	549	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	[1]
550	—	—	1	Holzkoffer	Kleider —	36	550	Detmold	K. E.-D. Hannover	brauner.
551	—	—	1	Koffer	Kleider, Spielw. —	26	551	C.-Deutz	K. E.-D. Cöln	
552	—	—	1	Pack	gebr. Kleiesäcke —	30	552	Gunsleben	K. E.-D. Magdeburg	
553	—	—	1	Paket	Knöpfe etc. —	—	553	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	Gepäck.
554	—	—	1	Gestell	1 schwarz. Koffer —	61	554	Spandau	K. E.-D. Berlin	
555	—	—	1	Wagen	Kohlen —	—	555	Elbing	K. E.-D. Danzig	Brsl. 75696.

[1] Gepäck; Buch mit Namen Lina Faulenbach.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
556	—	—	1	Bund	1 Korb, 1 Wanne, 1 Blecheimer	5	556	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	
557	—	—	1	Pack	6 leere Körbe	17	557	Neuß	K. E.-D. Cöln	
558	—	—	1	Beutel	Korinthen	10	558	Konitz	K. E.-D. Danzig	
559	—	—	1	Pack	6 Kreuzhacken	24	559	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
560	—	—	1	Sack	Kristallzucker	102	560	Karthaus		
561	—	—	19	—	Küchenbleche	7	561	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
562	—	—	1	Stange	□-Kupfer	6	562	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
563	—	—	1	—	Kurbel	2	563	Gotha		
564	—	—	1	Korb	japanischer Lack	4	564	Trier Hbf.	St. Johann-Saarbr.	
565	—	—	1	Pack	8 eis. Ladezeuge	29	565	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
566	—	—	1	Ring	8 Lampenkugeln	21	566	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
567	—	—	2	Ballen	Lappen	55	567	Stöwen	K. E.-D. Bromberg	
568	—	—	1	Bund	Laschen	4	568	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
569	—	—	1	—	Leine	—	569	Leipzig II Dres.	Sächsische Stsb.	ca 28 m l.
570	—	—	1	Ballen	Leder	12	570	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
571	—	—	10	—	Literflaschen, leer	8	571	Breslau O./S.	K. E.-D. Breslau	(weiße).
572	—	—	1	—	Maschinenteil	8	572	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
573	—	—	1	—	Maschinenteil	5	573	Spandau	K. E.-D. Berlin	
574	—	—	1	—	Maschinenteil	7	574	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
575	—	—	1	—	Maschinenteil	3	575	Döbeln H.	Sächsische Stsb.	Gepäck.
576	—	—	1	Bund	2 Tfl. Messingblech	32	576	Junkerath	K. E.-D. Cöln	
577	—	—	12	Stück	Messingbleche	100	577	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
578	—	—	1	Paket	12 Messingknöpfe	?	578	Nürnberg Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
579	—	—	1	—	Milchkanne, leer	6	579	Stanowitz	K. E.-D. Breslau	
580	—	—	5	—	Milchkannen, leer	30	580	Geilenkirchen	K. E.-D. Cöln	
581	—	—	2	—	Nachtkommödchen	2	581	Cöln-Nippes		
582	—	—	1	Sack	Nüsse	45	582	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
583	—	—	1	"	Nüsse	23	583	Ruhla	Wutha-Rulaer E.	
584	—	—	1	Faß	Öl?	217	584	Wincheringen	St. Johann-Saarbr.	
585	—	—	1	—	Ofenrost	8	585	Saarlouis		
586	—	—	1	Bund	leere Säcke	19	586	Dieuze	Reichsbahn	
587	—	—	1	Verschlag	Packstroh	20	587	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
588	—	—	1	—	Paneelbrett	6	588	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
589	—	—	1	Verschlag	Paneelbrett	5	589	Emden	K. E.-D. Münster	
590	—	—	1	Pack	Pappdeckel	24	590	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
591	—	—	1	—	Petr.-Faß, leer	36	591	Bernau	K. E.-D. Berlin	Streckenfund.
592	—	—	1	—	Petr.-Kanne, leer	6	592	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
593	—	—	1	Kiste	Petrol.-Meßinstr.	93	593	Obercassel	K. E.-D. Cöln	
594	—	—	1	—	eis. Pflugschar	2,5	594	Dresden N.	Sächsische Stsb.	
595	—	—	1	Bund	Piassavabesen	26	595	Straßburg	Reichsbahn	
596	—	—	4	Stück	eis. Platten	11	596	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
597	—	—	1	—	Polsterstuhl	8	597	Frankfurt a/M. H	K. E.-D. Frankf. a/M.	
598	—	—	1	Kiste	Porzellan	15	598	Meiderich	K. E.-D. Essen	
599	—	—	1	Eimer	Preißelbeeren	15	599	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
600	—	—	1	—	Privatdecke	40	600	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
601	—	—	1	—	Privatkette	—	601	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
602	—	—	1	—	Pumpe	26	602	Heidesheim	Dir. Mainz	
603	—	—	4	—	Puppenwagen	?	603	Freiburg	Badische Stsb.	
604	—	—	2	Pack	Radbügel	22	604	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
605	—	—	1	Reisekorb	—	—	605	Dortmund	K. E.-D. Essen	Gepäck.
606	—	—	1	"	gefüllt	27	606	Breslau O./S.	K. E.-D. Breslau	
607	—	—	1	Stück	eis. Rohr	31	607	Mochbern		5,5 m lang.
608	—	—	1	Bund	4 galv. Rohre	70	608	Kirn	Dir. Mainz	
609	—	—	1	"	7 verz. Rohre	38	609	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
610	—	—	1	"	2 verz. Rohre	47	610	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
611	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle	9,5	611	Heilsberg	K. E.-D. Königsberg	
612	—	—	1	"	2 Rohrstühle	9,5	612	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
613	—	—	1	Kiste	Rosinen	13	613	M. Gladbach	K. E.-D. Cöln	
614	—	—	3	—	gußeis. Roste	7,5	614	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
615	—	—	1	Bund	20 eis. Rouleauxstäbe	13	615	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
616	—	—	1	—	Rübenschneider und Schwungrad	?	616	Winsen a/L.	K. E.-D. Hannover	
617	—	—	1	Bund	6 Rundeisen	55	617	Sagan	K. E.-D. Breslau	
618	—	—	4	Stab	Rundeisen	23	618	Zittau	Sächsische Stsb.	
619	—	—	6	Stück	Rundeisen	63	619	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
620	—	—	2	Stab	Rundstahl	104	620	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
621	—	—	1	Stange	Rundstahl	10	621	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
622	—	—	1	Pack	Säcke	32	622	Rummelsburg *)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
623	—	—	1	Faß	leere Säcke	16	623	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
624	—	—	1	Ballen	leere Säcke	6	624	Menzelen	K. E.-D. Essen	
625	—	—	1	Sack	leere Säcke	6,5	625	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
626	—	—	1	"	leere Säcke	38	626	Soest	K. E.-D. Cassel	
627	—	—	1	Pack	3 Sägeblätter	0,5	627	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
628	—	—	1	Sack	3 Sägen u. 1 Schürze	4	628	München Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
629	—	—	1	Faß	ges. Sardinen	50	629	Sonneberg	K. E.-D. Erfurt	
630	—	—	11	—	Sargfüße	7,5	630	Cöthen Anh.	K. E.-D. Magdeburg	
631	—	—	1	Korbflasch.	ansch. Säure	15	631	Marienwerder	K. E.-D. Danzig	
632	—	—	1	"	Säure	22	632	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
633	—	—	1	Ballon	Säure	35	633	Rummelsburg *)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
634	—	—	1	Faß	Sauerkraut —	75	634	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
635	—	—	1	Pack	eis. Schaufel —	29	635	Emmerich	K. E.-D. Essen	
636	—	—	1	—	Schaukelstuhl —	?	636	Gera	K. E.-D. Erfurt	
637	—	—	1	Ballen	3 Schinken —	20	637	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
638	—	—	1	Sack	Schließkeile —	19	638	Wesel	K. E.-D. Essen	
639	—	—	1	Schließkorb	leer —	3	639	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
640	—	—	1	Eimer	Schmierseife —	12,5	640	Gispersleben	K. E.-D. Erfurt	
641	—	—	1	Sack	Schnittergut —	25	641	Zantoch	K. E.-D. Bromberg	
642	—	—	1	Kiste	Schnittergut —	80	642	Lenka	K. E.-D. Posen	
643	—	—	1	Korb	Schrauben —	14	643	Cöln-Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	
644	—	—	1	—	Schraubstock —	42	644	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
645	—	—	1	Korbflasche	Schwefelsäure —	75	645	Velbert	"	
646	—	—	6	—	kief. Schwellen —	—	646	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
647	—	—	1	—	Schwungrad —	22	647	Wesel	K. E.-D. Essen	
648	weiß	—	2	—	Schwungräder —	30	648	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
649	—	—	1	Sack	Seifenpulver —	52	649	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
650	—	—	1	—	Sessel —	19	650	Schwerte	"	
651	—	—	1	Paket	Shannon-Registratormappe	—	651	Aachen	K. E.-D. Cöln	
652	—	—	1	Ballen	Speck —	77	652	Wanne	K. E.-D. Essen	
653	—	—	1	Sack	Speck —	25	653	Buk	K. E.-D. Posen	
654	—	—	1	Kasten	Spielbaukasten —	2	654	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
655	—	—	1	Gestell	Spielzeug —	18	655	Zielenzig	K. E.-D. Posen	Kinderkarre.
656	—	—	2	Bund	Stabeisen —	31	656	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
657	—	—	17	—	Stabeisen —	—	657	Emmendingen	Badische Stsb.	
658	—	—	12	—	Stabeisen —	59	658	Mülhausen N.	Reichsbahn	
659	—	—	1	—	eis. Ständer —	7	659	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
660	—	—	1	Stärkefaß	leer —	7	660	Heide	K. E.-D. Altona	
661	—	—	1	Stange	□ Stahl —	13	661	Liebenwerda	K. E.-D. Halle a/S.	
662	—	—	4	Stangen	8kantig. Stahl —	76	662	Saargemünd	Reichsbahn	
663	—	—	1	Schließkb.	2 Stehkragen, Brief etc.	3	663	Langenberg	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck.
664	—	—	1	Sack	Stiefeln, Kleider —	29	664	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
665	—	—	1	Paket	Stoffabschnitte —	2,5	665	Worms	Direktion Mainz	Gepäck.
666	—	—	1	—	Stuhlsitzrahmen —	3	666	Bonn	K. E.-D. Cöln	
667	—	—	1	—	hölz. Tisch —	57	667	Frankf. a/M. Eilg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
668	—	—	1	—	Tragbahre —	27	668	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
669	—	—	1	—	Treibrad —	8	669	Emmerich	K. E.-D. Essen	
670	—	—	1	Ballen	schw. Tuchstoff —	29	670	Berlin H. u. L	K. E.-D. Berlin	
671	—	—	1	Kiste	alte Uhr —	92	671	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
672	—	—	1	—	Untergestell —	38,5	672	Kiel	K. E.-D. Altona	braun mit Gold.
673	—	—	1	Korb	eis. Unterlagsplatten	54	673	Schwelm	K. E.-D. Essen	
674	—	—	1	—	Unterteil —	13	674	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	zu Hydranten.
675	—	—	1	Kiste	Ventileinsatz, Hahn mit Überwurfsmutter	17	675	Hemer	K. E.-D. Elberfeld	
676	—	—	1	Viehkäfig	leer —	30	676	Kiel	K. E.-D. Altona	
677	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	6	677	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
678	—	—	1	—	Vorstellgitter —	—	678	Worms	Direktion Mainz	
679	—	—	1	Ballen	Wacholdergrün —	21	679	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
680	—	—	1	Paket	eis. Walze —	4	680	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
681	—	—	1	—	Warenautomat —	54	681	Hamburg Kl.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
682	—	—	1	Pack	6 Waschbretter —	10	682	Fahr	K. E.-D. Cöln	
683	—	—	1	—	Wasserstraßenkasten	6	683	Königsmachern	Reichsbahn	
684	—	—	1	Bund	Weidenkörbe —	35	684	Leipzig Thür. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
685	—	—	6	Wdenkörbe	leer —	18	685	Holzwickede	K. E.-D. Essen	
686	—	—	1	Schließkorb	Weihnachtssachen —	22	686	Seesen	K. E.-D. Cassel	Gepäck.
687	—	—	1	Faß	Wein —	57	687	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
688	—	—	1	Verschlag	eis. Welle —	238	688	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
689	—	—	1	Korb	Wild —	4	689	Amsterdam K. D.	Niederländ. Stsb.	von Aachen.
690	—	—	1	"	Wurst, Kohl —	7	690	Ringelheim	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
691	—	—	1	—	doppeltes Zahnrad —	39	691	Mogilno	K. E.-D. Bromberg	
692	—	—	1	Wagen	Ziegel —	—	692	Gogolin	K. E.-D. Kattowitz	Kz. 12429.
693	—	—	1	"			693			Kz. 12216.
694	—	—	1	Sack	Zucker —	50	694	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
695	—	—	1	Partie	Zuckerrüben —	203	695	Sagan	K. E.-D. Breslau	
696	—	—	1	Paket	Zuckerwarenprob. —	7	696	Danzig	K. E.-D. Danzig	Gepäck.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 4. 13. Januar 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn unter Vergleich mit der Pariser Stadtbahn.

Schulen für die mittleren Eisenbahnbeamten. (Schluß.)

Das Splügenbahnprojekt.

Nachrichten:

Deutschland: Nachweisung der Betriebsunfälle. — Grundsätze für die Bestimmungen über die Löhne der Gehilfen, Hilfsbediensteten und Arbeiter. — Bahn- und Kassenärzte. — Freihändige Abgabe von Schlackenkohlen an Beamte und Arbeiter — Ergebnisse der Wagengestellung. — Bestimmungen über die Benutzung der Schlafwagen auf den bayer. Staatsbahnen. — Betriebsstörung. — Motorwagen der württemb. Staatsbahnen. — Dienst- und Mietwohngebäude, Badeanstalten im Bereich der württembergischen Staatsbahnen. — Personalnachrichten.

Österreich: Der Schiedsspruch im Tarifstreit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Karawankentunnel. — Bilanz und Steuer der Eisenbahnen. — Eisenbahnanschluß Troppau-Bauerwitz — Versammlung der Prioritätenbesitzer der Österr. Nordwestbahn. — Die Eisenbahnen und die Fahrbegünstigungen der Staatsbeamten. — Eine neue Schnellzugverbindung Wien-Prag-Teplitz. — Gasglühlicht für die Wagen der Wiener Stadtbahn. — Beförderungen bei den österreichischen Staatsbahnen.

Ungarn: Elektrische Eisenbahn Wien-Preßburg. — Neue Zugverbindung zwischen Budapest und Petersburg.

Rumänien: Die rumänischen Eisenbahnen im Betriebsjahre 1901/02.

Übrige europäische Länder: Tötungen und Verletzungen auf den belgischen Eisenbahnen. — Viehfrachten auf den französ. Bahnen. — Statistik der schweizer. Eisenbahnen 1901. — Simplontunnel. — Schweizer. Ostalpen-Bahnpläne. — Über die Verkehrsverhältnisse im Berner Oberland. — Eine Schmalspurbahn durch das Val Malenco. — Italienische Eisenbahnfragen. — Eisenbahnüberfall in England. — Unfallstatistik der großbritannischen Eisenbahnen. — Gefahren im Themsetunnel. — Griechische Eisenbahnen,

Fremde Weltteile: Made in Germany. — Eisenbahnen auf Ceylon. — Eisenbahnprojekt von Tlemcen zur marokkanischen Grenze. — Zwei neue Eisenbahnen in Alaska — Eisenbahnunfall bei Grand Rapids (Nordamerika). — Eisenbahnunglück bei Willard Kansas in Amerika. — Der Bericht über die Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten in 1902/03 — Eröffnung der neuen East Riverbrücke in Newyork. — Fertigstellung der Cul de Sac-Eisenbahn in Haiti.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Zeitschriftenschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn unter Vergleich mit der Pariser Stadtbahn.*)

Wie bereits in Nr 72 S. 1089 Jahrgang 1903 d. Ztg. erwähnt, hat der auf der Pariser Stadtbahn am 10. August 1903 vorgekommene Unfall zu einer erneuten eingehenden Prüfung der baulichen Anlagen und der Betriebseinrichtungen der Berliner Hoch- und Untergrundbahn durch die Aufsichtsbehörden Veranlassung gegeben. Bei dieser Gelegenheit sind auch die Einrichtungen des Pariser Unternehmens einer eingehenden Betrachtung unterzogen worden. Es ist bekannt, daß Unterschiede zwischen den beiden elektrischen Bahnanlagen vorhanden sind. Diese sind, wie bei dem vorstehenden Anlaß festgestellt worden ist, sehr erheblich, und namentlich bieten diejenigen Einrichtungen, welche auf die Sicherheit des Betriebes Bezug haben, so wesentliche Verschiedenheiten, daß es angebracht erscheint, sie einer Vergleichung im Zusammenhange zu unterziehen, wenn auch über jede Bahn allein schon wiederholt Veröffentlichungen stattgefunden haben.

a) Linienführung. Die Pariser Stadtbahn ist im Gegensatz zum Berliner Unternehmen zum weitaus größten Teil als Untergrundbahn ausgeführt. Ihre Gleise liegen tiefer unter dem Straßenpflaster, als auf den Berliner Untergrundstrecken, und zwar im Mittel etwa 7 m gegenüber 4,5 m in Berlin. Während in Berlin dieser Abstand im wesentlichen gleichbleibt, wechselt er in Paris sehr stark. Das geringste Maß der Tieflage in Paris beträgt 4,8 m, das größte 16,1 m. Die Pariser Bahn hat ferner infolge der größeren Höhenunterschiede des Geländes häufigere und stärkere Steigungen (bis 1:25 gegen 1:33) und Krümmungen von geringerem Halbmesser (bis zu 30 m gegenüber 80 m geringstem Halbmesser in Berlin).

Um Gleiskreuzungen, Weichen usw. möglichst zu vermeiden, sind in Paris die einzelnen Linien selbständig gemacht. Kreuzungen von Linien finden nur in verschiedener Höhenlage statt. Es ergeben sich hierdurch interessante Bauwerke, z. B. am Opernplatz (im Bau befindlich), unter dem 3 Linien einander in verschiedenen Höhen kreuzen. An den Endpunkten sind in Paris die einzelnen Linien als Schleifen ausgebildet, bei der Berliner Bahn sind Umsetzweichen vorgesehen.

Die Haltestellenentfernung ist in Berlin größer als in Paris. Auf die Tiefbahnstrecke bezogen, ergeben sich im Durchschnitt 900 m in Berlin gegen 500 m Stationsabstand in Paris.

b) Der Tunnel. Zum weitaus größten Teil sind die Tunnel in Paris mit elliptischer, teils in Beton, teils in rohen Bruchsteinen mit Zementverputz hergestellter Wölbung versehen. Nur bei geringerer Konstruktionshöhe sind eiserne Deckenkonstruktionen auf geraden Seitenwänden ausgeführt, ähnlich, wie dies durchweg in Berlin geschehen ist. Dagegen sind die Pariser Konstruktionen wesentlich schwerer, wegen des Fehlens der in Berlin angewendeten Mittelstützen. Die Maße des Pariser Querschnittes sind folgende:

Scheitelhöhe über Schienenoberkante (S.-O.)	4,50 m
Breite in Höhe der S.-O.	6,60 „
Größte Breite in einer Höhe von 2,45 m über S.-O.	7,10 „
Mittenentfernung der Gleise	2,90 „

Es ergibt sich hieraus, da die Wagen 2,4 m breit sind, ein freier Raum zwischen den Wagen von 0,5 m Breite und zwei seitliche freie Räume von je 0,65 m Fußbreite.

Die entsprechenden Maße in Berlin sind folgende:

Höhe über S.-O.	3,30 m
Breite	6,24 „
Mittenentfernung der Gleise	3,24 „

Die Wagenbreite beträgt 2,3 m; es ergibt sich also hier ein freier Raum zwischen zwei Wagen von 0,96 m, während an den Seiten Räume von je 0,35 m Breite vorhanden sind.

c) Die Haltestellen. Die Haltestellen haben in Paris teils gewölbte, teils gerade Decke. Ihre lichte Höhe über S.-O.

*) Nach amtlichen Mitteilungen der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

beträgt ungefähr 5 m. Die Bahnsteige befinden sich in der Regel an den beiden Seiten der Gleise und sind je 4 m breit. Ihr Abstand beträgt 5,5 m, so daß zwischen Wagen und Bordschwelle ein Spalt von 0,1 m verbleibt. Die Oberfläche der Bahnsteige befindet sich ungefähr in Fußbodenhöhe der Wagen, so daß die Fahrgäste ein bequemes und gefahrloses Ein- und Aussteigen haben, in derselben Weise, wie es in Berlin der Fall ist.

In Berlin ist der Haltestellenquerschnitt etwas kleiner als in Paris. Die Bahnsteige sind 3,5 m breit und der Spielraum zwischen Wagen und Bordschwelle beträgt nur 0,05 m. Die Lichthöhe der Haltestelle über S.-O. beträgt 3,3 m.

Die Länge der Bahnsteige beläuft sich bei beiden Bahnen auf 75 bis 80 m. Die Wände sind hier wie dort mit weißen, glasierten Kacheln verkleidet.

Die Ausgänge der Haltestellen sind bei den beiden Bahnen wesentlich verschieden angeordnet. In Berlin ist jeder Bahnsteig mit einer kurzen Treppe versehen, die durch einen offenen Treppenschacht unmittelbar ins Freie führt. Die Treppe liegt stets am Ende des Bahnsteiges. In Paris führen die Treppen, die bei einigen Haltestellen an Zwischenpunkten der Bahnsteige seitlich abzweigen, erst auf niedrige und schmale Gänge, die über die Fahrbahn hinweg nach einem unter der Erde gelegenen Vorraum führen. In diesem findet der Fahrkartenverkauf statt. Über eine von diesem Raum ausgehende weitere Treppe, die dem Zu- und Abgang zugleich dient, gelangt man ins Freie. Bei einigen Haltestellen, die besonders tief liegen, haben diese letzteren Treppen eine bedeutende Höhe und sind in Absätze zerlegt. Die Ausmündung der Treppen ist in Berlin durchweg, in Paris teilweise ohne Überdachung gelassen. Wo sie in Paris überdacht sind, sind doch die Seiten teilweise offen gelassen. Bei den neueren Ausführungen findet ein Überdachen nicht mehr statt.

Auf einigen End- oder Doppelhaltestellen sind in Paris statt der seitlichen Bahnsteige Zwischensteige angeordnet, die dann im unteren Geschoß nur eine Treppe für Zu- und Abgang besitzen.

d) Der Oberbau. Der Oberbau wird in beiden Städten aus Vignolschienen auf Holzschwellen in Kiesbettung hergestellt. In Paris sind sehr schwere und hohe Schienen mit breitem Fuß mit einem Gewicht von 52 kg auf 1 m zur Anwendung gekommen, während in Berlin eine leichtere Schiene von 26 kg auf das laufende Meter angewendet wird. In Paris sind die im allgemeinen 15 m langen Schienen mit stumpfem Stoß aneinandergefügt, während die Berliner 12 m langen Schienen mit dem Haarmannschen Wechselsteg-Verblattstoß verbunden sind.

e) Die Stromzuleitung. Der Strom wird den Motorwagen in beiden Städten durch die sogenannte dritte Schiene zugeführt, die aus weichen, schmiedeeisernen, untereinander mit Kupferlitzen verbundenen Schienen zusammengesetzt ist. Hierzu ist noch zu bemerken, daß in Berlin die Zuleitung (dritte Schiene) mehrfach unterteilt ist, wodurch einzelne Strecken entstehen, die mittels gesonderter Kabel vom Kraftwerk gespeist und jede für sich durch selbsttätige Ausschalter, Handausschalter und Schmelzstreifen gesichert werden. In Paris bildet die dritte Schiene ein ungeteiltes Ganzes. Durch die Unterteilung sind die einzelnen Strecken besser gesichert, da Sicherheits-Apparate für kleinere Ströme, die schon bei geringfügigen Unregelmäßigkeiten ansprechen, d. h. ausschalten, verwendet werden können. Die dritten Schienen sind auf den Schwellen mittels Isolierkörpern befestigt. Dies sind in Berlin hohe, hartgummiumpreßte Stützen, in Paris niedrige Ambroinklötze. Entsprechend dem Gleisabstand und den Abmessungen des Tunnelquerschnittes liegen die Stromschienen in Paris in der Mitte des Tunnels, in Berlin an den Seiten dicht an den Wänden.

Die Rückleitung des Stromes erfolgt durch die Fahrschienen, die an den Stößen durch Kupferlitzen gutleitend mit einander verbunden sind.

f) Die Beleuchtung der Strecke. Die Beleuchtung der Strecke erfolgt in beiden Städten durch elektrische Lampen, die mittels einer besonderen Leitung, in Berlin von einer Akkumulatorenbatterie aus, in Paris mit einer besonderen Maschine, gespeist werden. In Berlin werden die Haltestellen hauptsächlich durch Bogenlampen, nur aushilfsweise durch Glühlampen erleuchtet. In Paris findet das Umgekehrte statt; dort ist vor allem Glühlampenbeleuchtung in Anwendung, während sich Bogenlampen nur vereinzelt in den Haltestellen mit gerader Decke finden.

Die Beleuchtung der Tunnelstrecken erfolgt hier wie dort durch Glühlampen, die in Paris versetzt auf beiden Seiten, in Berlin in der Mitte angebracht sind.

Die Verlegung der Abzweigleitungen hat in Berlin in geerdeten Metallschutzröhren stattgefunden, in Paris sind diese dünnen Leitungen ohne Schutz auf Porzellantüllen frei an den Tunnelwandungen befestigt.

g) Fernsprecher. Beide Bahnen sind in gleicher Weise mit Fernsprechern ausgerüstet, die gestatten, daß jede Haltestelle unmittelbar mit den beiden Nachbarstationen und auch über das Fernsprechamt mit der Verwaltung, dem Kraftwerk, den Werkstätten, anderen Haltestellen usw. sprechen kann.

h) Signal-Einrichtungen. Zur Sicherung der Zugfolge ist in Paris ein selbsttätiges Blockungsverfahren und zwar das von Hall angewendet. Jede Haltestelle ist mit einem Einfahr- und einem Ausfahrsignal versehen. Letzteres befindet sich unmittelbar am Ende der Haltestelle, während das Einfahrsignal auf eine Zuglänge von 8 Wagen vor der Haltestelle angebracht ist. Gegebenenfalls befinden sich zwischen 2 Haltestellen noch Zwischensignale. Die Signale werden durch den Zug selbst gestellt, und zwar ist die Abhängigkeit so geregelt, daß zwischen 2 Zügen eine freie Blockstrecke liegt. Das System arbeitet mit Ruhestrom (Batterien) derart, daß beim Niederdrücken eines Hebels durch die Räder des Zuges die die Signale stellenden Stromkreise ein- oder ausgeschaltet werden.

Als Signale kommen Laternen mit zwei Lichtern, rotem und weißem, zur Anwendung, die abwechselnd durch eine Aluminiumscheibe bedeckt werden. Für jedes Licht sind 2 Lampen vorhanden, die in verschiedenen Stromkreisen liegen. Beim Unterbrechen des Ruhestromes erscheint ohne weiteres das rote Licht. Die Leitungen für die Signale sind ohne besondere Vorrichtungen an den Tunnelwänden entlang gezogen.

In Berlin ist eine Streckenblockung nach dem vierfeldrigen System von Siemens & Halske eingerichtet, bei dem, um eine richtige Bedienung der Apparate zu erreichen, das Einstellen durch das Personal durch die Mitwirkung des Zuges ergänzt wird. Die Signale werden auf den Untergrundstrecken durch je zwei rote oder grüne Glühlampen gegeben, die in derselben Weise wie in Paris geschaltet sind, und als Leitungen für die Signale sind stahlarmierte Kabel verlegt. Auf der Hochbahn kommen Mastsignale zur Anwendung.

i) Betriebsmittel. Die Zugeinheit besteht in Paris aus einem Motorwagen mit 3 Anhängewagen; zwei dieser Einheiten können zu einem Doppelzug vereinigt werden, der dann an der Spitze und am Schlusse einen Motorwagen und dazwischen 6 Anhängewagen faßt. Ein solcher Zug wird aber ebenso wie die Einheit vom vorderen Führerstand durch eine einzige Person gesteuert. Einzelne Motorwagen sind vorhanden, die an jedem Ende einen Führerstand haben.

Die Abmessungen der Wagen sind verschieden, da bereits mehrere Arten in Anwendung sind. Die Wagen sind aber durchweg zweiachsig, die Motorwagen haben bei ungefähr 8 m Länge 3 m, die Anhängewagen bei 8,7 m Länge 3,75 m Radstand. Die Achsen sind in den Bögen trotz der kleinen Krümmungshalbmesser unverschieblich. Die Wagenkasten sind leicht gebaut; der Motorwagen wiegt bis 18 t, der Anhängewagen 9 t. Die Kasten sind vollständig geschlossen, haben auch keine Deckenlüftung (Oberlicht), und nur der obere Teil der Seitenfenster läßt sich nach oben schieben. Sie bestehen zum größten Teil aus Holz und haben eine aus leichtem Holz gearbeitete äußere Verschalung. Die Zugänglichkeit erfolgt durch ein- oder zweiflüglige seitliche Schiebetüren nahe an den Enden der Wagen; die ein-

flügligen haben 72 cm Breite. Von den beiden Türen einer Seite soll eine als Eingang, die andere als Ausgang dienen, eine Vorschrift, die aber von niemand eingehalten wird. Alle Wagen haben einen Längsgang, der so liegt, daß auf der einen Seite dieses Ganges eine Sitzbreite, auf der anderen zwei Sitzbreiten als Quersitze verbleiben. Die Sitzbreite beträgt 445 mm, so daß für den Längsgang eine Breite von rund 790 mm übrig bleibt.

Die Quersitze sind so gestellt, daß die Fahrgäste sich gegenüber sitzen. Die Rückenlehnen sind ziemlich niedrig; an ihnen sind Stützen befestigt, die Gepäcknetze tragen.

Die Motorwagen enthalten rund 20 Sitzplätze, die Anhängewagen deren 30. Von den Wagen einer Zugeinheit dient ein Anhängewagen als I. Klasse, die übrigen sind Wagen II. Klasse. Die Ausstattung ist einfach. Durch einen vom Betriebs-Hauptstrom abgezweigten Nebenstrom werden die Wagen erleuchtet und gegebenenfalls geheizt. Die Glühlampenbeleuchtung ist ständig eingeschaltet. Die Züge sind mit einer Druckluftbremse nach Christensens Bauart versehen, deren Luftpumpe elektrisch angetrieben wird; die Wagen besitzen außerdem eine Handbremse und eine elektrische Gegenstrombremse.

Jeder Motorwagen besitzt 2 Treibmotoren von je ungefähr 100 PS, die einen Zug von 4 Wagen schleppen sollen. Der Strom wird durch einen am Motorwagen befestigten Abnehmer, der zwei federnde Schleifschuhe besitzt, der dritten Schiene entnommen und durch Kabel, die unter dem Fußboden verlegt sind, über eine Bleisicherung und einen selbsttätigen Ausschalter nach dem Fahrschalter geleitet. Von hier geht er über ausschaltbare Regulierwiderstände in die Motoren. Die Führerstände sind nicht besonders gegen Feuersgefahr ausgerüstet; bei der Verlegung der Leitungen, Widerstände usw. ist gleichfalls auf Feuersicherheit nicht die nötige Rücksicht genommen. Bei den Berliner Wagen hat man die Führerstände mit Asbestverkleidung versehen, deren Fußböden, unter denen sich Regulierwiderstände befinden, aus Eisenblech oder feuersicher getränktem Holz hergestellt, alle einigermaßen gefährdeten Leitungen in geerdete Stahlrohre verlegt und durch unterteilte Sicherungen gesichert. Die Züge bestehen in Berlin aus zwei Motorwagen III. Klasse und einem dazwischen befindlichen Anhängewagen II. Klasse, teilweise noch aus einem weiteren Beiwagen III. Klasse. Jeder Motorwagen hat einen Führerstand, der sich stets am Zugende befindet. Die Wagen sind durchweg vierachsige Drehgestellwagen von 12 m Kastenlänge; die Drehgestelle haben eine Mittenentfernung von 7,5 m und einen Achsabstand von 1,8 m. Die Kasten sind solide aus Eichenholz gebaut und haben außen einen Stahlblechbezug. Sie sind mit einem Oberlicht versehen, das die Lüftungsfenster enthält. Jeder Wagen besitzt in ähnlicher Weise wie in Paris vier Schiebetüren und zwei Stirnwandtüren. Die Wagen haben Längssitze, zwischen denen sich ein 1,1 m breiter Längsgang befindet. Die Sitzbreite für jeden Fahrgast beträgt 0,51 m. Ein Motorwagen hat 35 Sitzplätze, ein Anhängewagen deren 40. Bezüglich der Beleuchtung, Heizung usw. sind die Züge in ähnlicher Weise wie in Paris ausgerüstet, aber die elektrische Triebausrüstung ist stärker. Jeder Motorwagen besitzt, wenn der Zug aus 3 Wagen besteht, 3 Motoren von je 60 PS, so daß $6 \cdot 60 = 360$ PS zur Bewegung eines Dreiwagenzuges vorhanden sind. Die Vierwagenzüge haben 2×4 Motoren. Alle Motoren eines Zuges werden vom Führerstand geschaltet. Alle Wagen, auch die Anhängewagen, sind mit Stromabnehmern versehen, die untereinander leitend verbunden sind. Bleisicherungen, selbsttätige Ausschalter sind so angebracht, daß sie möglichst unterteilt, d. h. für kleinere Ströme wirken.

k) Wagenschuppen und Werkstätten. In Paris sind eine Anzahl von Haltestellen mit Nebengleisen versehen, die Gruben besitzen, über denen Züge auf ihre Betriebsfähigkeit untersucht werden können. Außerdem befindet sich in Vincennes ein Hauptwagenschuppen und eine Werkstatt. Dieser Wagenschuppen hat wenig Gruben und sehr geringen Gleismittenabstand.

In Berlin findet die tägliche und zeitweilige Untersuchung der Züge auf ihre Betriebsfähigkeit nur in den Wagenschuppen statt, deren Gleise der Untersuchung wegen durchweg mit Gruben versehen sind.

l) Stromerzeugung. Beide Bahnen werden mit Gleichstrom betrieben, die Berliner mit solchem von rund 750 Volt, die Pariser von rund 600 Volt Spannung. In Berlin wird der Gleichstrom von 750 Volt unmittelbar im Kraftwerk erzeugt und durch Kabel und dritte Schiene an die Verbrauchsstellen geschickt, in Paris trifft dies nur zum kleinen Teil zu. Der größere Teil des Stromes wird als Drehstrom von 5000 Volt Spannung in Unterstationen gesandt, dort auf 430 Volt heruntertransformiert und erzeugt mit dieser Spannung in einem sich drehenden Umformer Gleichstrom von 600 Volt, der nun in die Stromzuleitungen fließt und zum Antrieb der Wagen dient.

m) Sonstige Betriebs-Einrichtungen. Die größte zulässige Geschwindigkeit der Züge beträgt in Berlin 50 km/Std., in Paris 36 km/Std., die Reisegeschwindigkeit 26 km/Std. bezw. 18 km/Std.

Da man in Paris den Einheitstarif eingeführt hat, so findet eine Kontrolle der Fahrkarten beim Verlassen des Bahnsteiges, wie diese in Berlin geübt wird, nicht statt. Die beim Betreten des Bahnsteiges von einem Beamten durchlochten Karten werden in eine am Ausgang aufgestellte Urne geworfen.

Um die zu- und abgehenden Fahrgäste auseinander zu halten, sind die Treppen und Gänge durch eiserne Gitter geteilt.

Wie sich aus diesem Vergleich ergibt, sind die Betriebsgefahren auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn augenscheinlich wesentlich geringer als auf der Pariser Stadtbahn, weil einerseits selbst beim Erlöschen der Beleuchtung auf einem Untergrundbahnhofe die Ausgänge durch das von außen einfallende Licht immer kenntlich bleiben und anderseits die Betriebsmittel selbst durch einen wesentlich wirksameren Schutz gegen Entstehung von Bränden gesichert sind. Die eingehenden Untersuchungen, welche von den Aufsichtsbehörden angestellt wurden, haben diese denn auch zu der Überzeugung geführt, daß bei den bestehenden Einrichtungen der Berliner Hoch- und Untergrundbahn Unfälle wie der eingangs erwähnte als ausgeschlossen zu betrachten sind. Zur größeren Sicherheit sind jedoch noch der Betriebsverwaltung die nachfolgend näher bezeichneten Maßnahmen zur Ausführung aufgegeben worden:

1. Die Beleuchtung des Tunnels ist durch Einschaltung der vorhandenen Ersatzlampen zu verstärken und muß durch zwei voneinander unabhängige Leitungen gespeist werden, so daß bei Beschädigung einer Leitung die Hälfte der Lampen brennen bleibt. Die neue Leitung ist durch geeignete Schutzmaßregeln (Eisenbandarmierung oder Verlegung in Eisenrohren) gegen Beschädigungen sorgfältig zu schützen. 2. Die geschlossenen Stände der Bahnsteigschaffner auf den Untergrundbahnhöfen sind so einzurichten, daß sie im Gefahrfalle nach Lösen zweier Riegel leicht zur Seite geschoben werden können, um einen breiteren Ausgang zu schaffen. 3. Die Feuerlöschhydranten sind zu vermehren und die neuen an den Stellen anzulegen, die von der Abteilung für Feuerwehr des Königlichen Polizeipräsidiums bezeichnet werden. Die Zahl der Sandkasten auf den Stationen ist zu vergrößern; außerdem soll in jedem Wagen ein Sandkasten mitgeführt werden. Ferner sind alle Wagen mit Eimerspritzen auszurüsten und solche Spritzen auch noch im Tunnel in Abständen von etwa 100 m an besonders kenntlich gemachten Säulen aufzustellen. 4. Jede Untergrundstation ist an die Meldeleitung der zuständigen Feuerwehr anzuschließen. 5. Die Notlichter in den Wagen sind gegen Berührung der Fenstervorhänge zu sichern. Letztere müssen aus imprägniertem, schwer entflammbarem Wollstoff hergestellt werden. 6. Die zweiten Verschlußvorrichtungen der Wagentüren müssen entfernt werden, damit sie im Gefahrfalle keinen Aufenthalt beim Verlassen der Wagen herbeiführen können. 7. Jeder Führerstand

ist mit einer Kurzschlußvorrichtung auszurüsten, die vom Führer wie auch vom Zugbegleiter durch einfachen Handgriff vom Innern des Wagens aus zu bedienen sein muß. (Durch die Anwendung der Kurzschlußvorrichtung werden die Leitungsschienen beider Gleise sofort spannungs- bezw. stromlos, während jedoch die Lichtleitungen davon nicht berührt werden.) Außerdem ist in jedem Führerstande noch eine tragbare Kurzschlußvorrichtung und eine Signalfackel mitzuführen.

Die Betriebsverwaltung der Hoch- und Untergrundbahn hat den vorstehenden Anforderungen der Aufsichtsbehörden mit größter Beschleunigung entsprochen und die Arbeiten so gefördert, daß die meisten Sicherheitsmaßnahmen bereits zur Durchführung gebracht sind und die noch in Ausführung begriffenen spätestens am 1. Februar d. J. fertiggestellt sein werden.

Bork.

Schulen für die mittleren Eisenbahnbeamten.*)

(Schluß aus Nr 3.)

Nach dem bereits im Eingange des Aufsatzes Gesagten kann wohl kein begründeter Zweifel darüber obwalten, daß der Eisenbahnbeamte einer besonderen Ausbildung bedarf. Fraglich ist nur, auf welchem Wege diese Ausbildung am besten und sichersten zu erreichen ist. Soll der Beamte während der Praxis Unterricht nehmen, soll er nach vorheriger Praxis einen Kurs durchmachen oder soll er vor seinem Eintritt in den Eisenbahndienst ausgebildet werden?

Was zunächst die Unterrichtserteilung neben dem Dienste anlangt, so empfiehlt sich die Errichtung von Abendkursen deshalb nicht, weil die Beamten durch den Tagesdienst schon so angestrengt worden sind, daß sie dem Abendunterricht kein Interesse mehr entgegen zu bringen vermögen. Ebensowenig rätlich wäre es, von den Beamten zu verlangen, daß sie während ihrer dienstfreien Tage einen Unterrichtskurs besuchen. Denn unter der Opferung der dienstfreien Tage leidet entweder die Schule oder der Dienst. Auch die hälftige Teilung des Tages in Dienst- und Schulstunden läßt kein befriedigendes Ergebnis erwarten. Ganz abgesehen davon, daß in vielen Dienstzweigen ein Beamtenwechsel unter Tags nicht möglich ist, wird der aus dem Dienste herausgerissene Beamte nur mit halbem Ohre dem Unterrichte folgen, weil sein Geist durch die Dienstsorgen abgelenkt wird.

Zudem müßten die Kurse, wenn sie das ganze Gebiet des Eisenbahnwesens durcharbeiten sollen, auf Jahre hinaus ausgedehnt werden, so daß der Zweck des Unterrichts, tüchtige Beamte zur Verfügung zu haben, erst nach geraumer Zeit erreicht werden könnte. Wollte man aber die Kurse auf kurze Zeit zusammendrängen, so müßte man vorweg eine Anzahl von Fächern aus dem Kreise der Vorträge ausscheiden und die übrigbleibenden Fächer so beschneiden, daß die Vorträge keinen ausgiebigen Nutzen schaffen würden. Es ist deshalb erste Bedingung für einen erfolgreichen Unterricht, daß er nicht mit dem Dienste verquickt, sondern auf eigene Füße gestellt wird

Wer nun meinen würde, es könnte genügen, wenn die Beamten einige Monate vom Dienste befreit und durch erfahrene Lehrer unterwiesen würden, würde sich meines Erachtens einer großen Täuschung hingeben. Es läßt sich zwar ein Wissensstoff aus der Unmasse der Lehrgegenstände herausgreifen und dem Schüler in einem bestimmten Zeitraume eindrillen, nie und nimmer werden es aber selbst die erfahrensten Männer und tüchtigsten Lehrer fertig bringen, innerhalb einiger Monate die Schüler auf dem weiten Gebiete des Verkehrswesens gediegen auszubilden. Dazu gehören Jahre. Jahrelang kann aber ein Beamter, der bereits in den Eisenbahndienst eingereiht war, von seinem Berufe nicht ferngehalten werden. Überdies können derartige Kurse schon deshalb keinen günstigen Erfolg versprechen, weil der Bildungsgrad der Hörer kein einheitlicher ist. Wenn die Mängel der Vorbildung Einzelner so gründlich behoben werden sollen, daß sie dem Unterrichte mit Verständnis folgen können, so verstreicht kostbare Zeit, bis endlich die Gegenstände, die der Gesamtheit der Schüler Nutzen verschaffen sollen, in Angriff genommen werden können.

Es bleibt also nur der dritte Weg übrig, das ist ein methodischer Unterricht vor Eintritt in den Eisenbahndienst. In welcher Anstalt soll nun dieser Unterricht erteilt werden? Kann nicht eine der in Deutschland bestehenden Schulen zu diesem Zwecke verwendet oder umgestaltet oder erweitert werden? Unsere humanistischen Gymnasien leisten zwar Vorzügliches, wenn die Lernenden noch die Hochschulen besuchen können. Sie eignen sich aber nach ihrer ganzen Organisation weniger gut für den Übertritt der Schüler zu den Verkehrsanstalten. Auch die Realgymnasien (Oberrealschulen) tragen den Bedürfnissen des Eisenbahndienstes zu wenig Rechnung. Auf sie alle kann der Spruch des Wladislaw von Fedorowicz Anwendung finden: „In den Schulen lehrt man zu wenig davon, was einer im Leben braucht, und zu viel davon, was einer im Leben nicht braucht.“ Gerade der Eisenbahnbeamte soll aber eine Menge Dinge wissen, die sich in den Lehrstoff der bereits bestehenden Anstalten, ohne ihrem Lehrziele zu schaden, nicht gut einfügen lassen. Selbst den Realschulen und den Handelsschulen muß die Fähigkeit, tüchtige Anwärter für den Eisenbahndienst zu erziehen, aberkannt werden.

Es erübrigt also nur die Errichtung besonderer Eisenbahnfachschulen. Wenn die Eisenbahnschulen ihren Zweck erfüllen sollen, müssen die einzelnen Bundesstaaten ihre Errichtung und Leitung selbst in die Hand nehmen. Denn nur sie bieten Gewähr dafür, daß die Schulen eine einheitliche Verfassung erhalten.†) Der Staat bürgt ferner für die Uneigennützigkeit des Unternehmens. Da die meisten deutschen Eisenbahnen im Staatsbetriebe stehen, kommt die gründliche Ausbildung der Stellenanwärter wieder dem Staate und seinen Untertanen zu gute. Der Staat kann deshalb die Unterrichtskosten ermäßigen oder ganz darauf verzichten. Die staatliche Leitung sichert ferner die gründliche Ausbildung der Schüler, da der Staat als oberster Leiter des Unterrichtswesens und als Eisenbahnunternehmer die besten Lehrer und Lehrmittel auswählen und die notwendige Fühlung der Schule mit den Eisenbahnen aufrecht erhalten kann.

Die Ausgestaltung der Schule denke ich mir ungefähr folgendermaßen: Die Eisenbahnschule reiht sich an die vierte Jahresklasse der Volksschule an. Der Eintretende muß das 10. Lebensjahr bereits begonnen und darf das 13. noch nicht überschritten haben. Der Aufnahme geht eine Prüfung vorher. Die Eisenbahnschule besteht aus sieben Jahresklassen mit wöchentlich 32—34 Stunden. In die Schule werden nur Schüler aufgenommen, die gesund, kräftig und frei von Gebrechen sind. Als Lehrgegenstände kommen in Betracht: Religion, Deutsch, Französisch, Englisch, Italienisch oder Russisch, Turnen, Geographie, Zeichnen, Geschichte, Schönschreiben, Arithmetik, Mechanik, Physik, Naturlehre, Chemie, Mineralogie, Mathematik, Volkswirtschaft, Kurzschrift, Warenkunde, Elektrotechnik, Finanzwesen (Kassen- und Rechnungsdienst), Eisenbahnrecht, Betriebsdienst, Bau- und Maschinendienst, Verkehrsdienst, Tarifwesen, Statistik, Verfassungs- und Verwaltungsrecht, Zollwesen.

*) In die Angaben des Herrn Verfassers über den jetzigen Stand des Eisenbahn-Fachschulwesens in Österreich (s. Nr 3 S. 31) haben sich mehrere Unrichtigkeiten eingeschlichen, die wir in nächster Nummer berichtigen werden. Die Schriftleitung.

†) Wir halten diese Urteile des Herrn Verfassers über die bestehenden Schuleinrichtungen für zu schroff, verkennen aber nicht die Nützlichkeit besonderer Fachschulen für den mittleren Eisenbahndienst. Die Schriftleitung.

Bei der Menge von Gegenständen, die in einer verhältnismäßig kurzen Zeit zur Behandlung kommen, versteht es sich von selbst, daß man nicht jedes einzelne Fach bis in seine innersten Winkel beleuchten kann, sondern daß man sich bescheiden muß, unter Übergehung der Einzelheiten nur das Wesentliche in großen Zügen vorzuführen. Die allgemeinen Fächer, wie die fremden Sprachen, die Geographie, die Geschichte, Statistik, Physik, Mechanik müssen unter steter Berücksichtigung der Bedeutung, die den Stoffen vom Standpunkte der Eisenbahnen zukommt, gelehrt werden. Um nur ein Beispiel herauszugreifen, muß in den fremden Sprachen gleich von Anfang an auf die Kenntnis der technischen Ausdrücke des Verkehrslebens Wert gelegt werden, so daß — wiederum beispielsweise — der Güterbeamte vor einer italienischen Tatbestandsaufnahme nicht wie vor einem Buche mit sieben Siegeln steht. Die Auswahl der Lehrer muß besonders sorgfältig sein. Die allgemeinen Fächer werden wohl am besten durch Lehrer mit Universitätsbildung gelehrt werden. Die das Eisenbahnwesen betreffenden Lehrgegenstände sollten ausschließlich von Eisenbahnbeamten vorgetragen werden. Im Ruhestande befindliche Beamte wären nur ganz ausnahmsweise mit dem Unterrichte zu betrauen. Denn nur der Beamte wird in der Regel ein tüchtiger Lehrer sein, der mitten im Eisenbahnleben steht und mit allen Fortschritten vertraut ist. Als Lehrmittel dienen Bücher, Karten, Zeichnungen, Formulare, Modelle, Apparate, Maschinen, Eisenbahnmuseen, ganze Stations- und Streckeneinrichtungen.

Die Eisenbahnschulen sollen an Plätzen errichtet werden, die mit allen modernen Betriebs- und Verkehrseinrichtungen ausgestattet sind. Am besten eignen sich Verkehrsmittelpunkte hierzu. Zweckmäßig wäre es, wenn eine kurze Eisenbahnstrecke der Schule zur freien Verfügung überlassen und mit allen modernen Einrichtungen ausgestattet würde, so daß der Schüler den ganzen Organismus und Mechanismus des Eisenbahnbetriebs in nuce beisammen hätte.

Neben dem theoretischen Unterrichte müssen praktische Übungen einhergehen. Die Schüler müssen deshalb in den höheren Kursen die im Eisenbahndienste vorkommenden Arbeiten unter Leitung der Lehrer ausführen.

Innerhalb des Jahres finden in sämtlichen Klassen Fortgangsprüfungen statt, von deren Bestehen das Aufsteigen in die höhere Klasse abhängt. Wer öfter als einmal nicht vorrücken darf, hat die Anstalt zu verlassen. Am Schlusse des siebenten Jahres wird eine Abgangsprüfung abgehalten. Das Reifezeugnis der Anstalt berechtigt zur Anstellung im Eisenbahndienste nach Maßgabe der verfügbaren Stellen sowie zum Eintritt in den Militärdienst als Einjährig-Freiwilliger.

Wenn auch die lange Studienzeit manchen zurückschrecken mag, so wird die Schule über Mangel an Schülern nicht zu klagen haben. Denn die Schule bietet dem Anwärter eine Menge von Vorteilen gegenüber dem jetzigen System. Die Beamten, welche bereits mit den nötigen Vorkenntnissen in die Anstalt eintreten, sind sofort imstande, die Theorie in die Praxis umzusetzen und selbständig Dienst zu leisten. Die Eisenbahnverwaltungen werden sie deshalb sofort in bezahlte Stellen einrücken lassen können. Das jetzige Gefühl der Unsicherheit wird schwinden, die Arbeitslust wird wachsen. Die Kameradschaft und das Streben, sich gegenseitig in die Hand zu arbeiten, wird gefördert werden. Das Vorrücken in verantwortungsvolle und deshalb besser bezahlte Stellen wird erleichtert werden. Das Ansehen der Beamten wird steigen.

Aber auch die Eisenbahnverwaltung und — last not least — das Publikum wird durch die Schulen gewinnen. Zu der schon vorhandenen Pflichttreue der Beamten wird noch ein weiteres Element: die gründliche Vorbildung, hinzutreten. Die Notwendigkeit der Einführung der Anwärter in den Dienst durch ältere Beamte wird ganz entfallen. Untaugliche Elemente scheidet bereits die Schule aus. Die Beamten werden mehr leisten und besser arbeiten. Die Ausgaben werden infolge der Minderung von Unregelmäßigkeiten und Schäden verringert werden. Der Verkehr mit dem Publikum wird sich infolge der gediegenen Ausbildung und der besseren Leistungen der Beamten glatter als früher abwickeln. Die für die Schulen aufgewendeten Kosten werden sich also reichlich verzinsen.

Das Splügenbahnprojekt.

Lange bevor irgendwo von einer Überschienung oder Durchtunnelung der Alpen gesprochen wurde, ja noch bevor eine Eisenbahn überhaupt in die Nähe der Alpen herangeführt war, tauchte in Graubünden der Gedanke auf, daß eine Alpenbahn, welche dereinst die Trägerin des Weltverkehrs zwischen Nord und Süd werden solle, keine günstigeren geographischen und klimatischen Verhältnisse finden könne, als an den bündnerischen Pässen. Die auf eine Verwirklichung dieses Gedankens gerichteten Bestrebungen reichen denn auch bis in das Jahr 1838 zurück, zu welcher Zeit Oberst Richard La Nicca, Oberingenieur des Kantons Graubünden, zu diesem Zwecke vergleichende Vermessungen am Splügen, am Maloja und am Bernhardin vorgenommen hat. Ihm wurde dann später auf sein Gesuch von der Kantonsregierung unter dem 3. Juni 1845 die Konzession zu einer Eisenbahn über einen bündnerischen Paß erteilt, wobei der Splügen, wiewohl nicht ausdrücklich genannt, so doch als die geradest laufende Straßenlinie allein ins Auge gefaßt war. Aber schon kurz nachher hat La Nicca seine Bemühungen für diese Richtung aufgeben müssen, weil sich bei der österreichischen Regierung, die damals noch im Besitze der Lombardei war, mit Rücksicht auf den Brenner keine Geneigtheit für den Splügen fand. Mit um so größerem Eifer wandte er sich dann der Förderung einer Bahn über den Lukmanier zum Lago Maggiore und weiter zum Anschluß an die piemontesischen Bahnen zu, für welchen Plan sowohl die Regierung des Königreichs Sardinien, als auch die drei beteiligten Kantone Tessin, Graubünden und St. Gallen bereitwilliges Entgegenkommen zeigten. Schon war diese Angelegenheit im Januar 1847 bis zum Abschluß eines Staatsvertrages zwischen den genannten drei Kantonen gediehen, als der Ausbruch des Sonderbundkrieges in der Schweiz und die späteren kriegerischen Ereignisse in Norditalien der Finanzierung des Unternehmens unüberwindliche Hindernisse in den Weg legten. Als man aber im Jahre 1852 ernstlich auf das Lukmanierprojekt zurückkam, waren bereits von anderer Seite lebhafte Bestrebungen für die Herstellung einer Bahn über den St. Gotthard eingeleitet, und dies hatte zur Folge, daß die Regierungen des Kantons Tessin und des Königreichs Sardinien ihr bisheriges Interesse für das Zustandekommen einer Lukmanierbahn verloren. Wenn sich nun auch Graubünden und St. Gallen noch jahrelang mit wechselndem Erfolg für letzteres Unternehmen bemüht haben, so ist doch bekanntermaßen die Entscheidung zu gunsten des St. Gotthard-Passes gefallen.

Es kann nicht Wunder nehmen, daß die großartigen Bauten, welche zur Zeit in Österreich im Gange sind und eine Überschreitung und Durchschneidung der Alpenkette an zwei verschiedenen Stellen zum Zwecke haben, auch in der Schweiz ein erneutes Interesse für diejenigen Alpenpässe wachgerufen haben, welche bereits seit Jahren durch den 1867 vollendeten Bau der Brennerbahn und durch die 1882 erfolgte Inbetriebnahme der Gotthardbahn in den Schatten gestellt worden sind. Durch eine Reihe von Aufsätzen, die zuerst in der Neuen Zürcher Zeitung veröffentlicht, jetzt aber unter dem Titel „Die Schweizerische Ostalpenbahn in historischer, technischer, kommerzieller und volkswirtschaftlicher Beleuchtung“ im Art. Institut Orell Füssli zu Zürich gesammelt erschienen sind, hat Herr Rob. Bernhardt das Projekt einer Splügenbahn aufs neue in den Vordergrund gerückt. Unter „Splügenbahn“ versteht der Verfasser eine Schienenverbindung von Chur nach Chiavenna, die den Splügen in einer Meereshöhe von 1155 m mittels eines Tunnels von rund 18 km Länge durchschneidet. Die Gesamtlänge dieser Bahn würde 93 km betragen. Die Baukosten sind von dem Urheber des der Bernhardtschen Arbeit zugrunde liegenden Projekts — dem Oberingenieur Moser zu Zürich — auf 112 554 000 Fr., darunter 74 790 000 Fr. für den Haupttunnel, veranschlagt, denen noch rund 12 000 000 Bauzinsen hinzugehen würden. Außer dem Scheiteltunnel würden 32 kleinere Tunnel von zusammen 16 112 m Länge und 28 größere Brücken und Viadukte erforderlich sein. Während auf der Gotthardbahn 80 168 m in Steigungen von 15 bis 27 ‰ liegen, würden am

Splügen nur 48 872 m, also 30 296 m weniger, in Steilrampen zu liegen kommen. Ferner fallen auf der Gotthardbahn 2,1 % der Gesamtlänge auf Krümmungen von 280 m Halbmesser, während beim Splügenprojekt kleinere Halbmesser als 300 m überhaupt nicht vorkommen. Dabei werden die Gesteinsverhältnisse am Splügen als günstige bezeichnet, und für die Bohrarbeiten und Luftzuführung können zu beiden Seiten Wasserkräfte in beliebiger Stärke ohne größeren Aufwand verfügbar gemacht werden. — In sorgfältigen und sehr interessanten Berechnungen, denen wir in ihren Einzelheiten nicht folgen wollen, wird die Ertragsfähigkeit der Bahn auf 8 771 800 Fr. veranschlagt, während sich die Betriebskosten nicht höher als rund 4 200 000 Fr. stellen würden, so daß im ersten Betriebsjahre ein Überschuß von 4 571 800 Fr. verbliebe. Unter der Voraussetzung, daß dem Unternehmen an nichtverzinslichen Zuschüssen ein Betrag von 30 000 000 Fr. zur Verfügung gestellt würde, berechnet Bernhardt die Verteilung dieses Reinertrages in folgender Weise: 1 750 000 Fr. für die 3 5 proz. Verzinsung des Obligationenkapitals (50 000 000 Fr.), 188 000 Fr. für Einlagen in den Erneuerungsfonds, 1 367 400 Fr. zur Tilgung des Anlagekapitals, 1 266 400 Fr. als Gewinnanteil für das Aktienkapital (3,07 %). Über die Aufbringung des hiernach vorausgesetzten unverzinslichen Zuschusses von 30 000 000 Fr. läßt sich der Verfasser nicht näher aus; nur weist er darauf hin, daß durch einen am 22. August 1878 gefaßten schweizerischen Bundesbeschluß, der noch heute zu Recht besteht, für eine ostschweizerische Alpenbahn eine Beihilfe von 4 500 000 Fr. sichergestellt ist. Ob freilich unter den heutigen Verhältnissen und seit der Übernahme der fünf großen schweizerischen Bahnen auf den Bund der letztere geneigt sein möchte, eine Wettbewerbslinie für die Gotthardbahn mit einem noch höheren Betrage zu unterstützen, erscheint uns doch recht zweifelhaft. Dagegen wollen wir gern anerkennen, daß, nachdem die Mittelschweiz durch die Gotthardbahn und die Westschweiz demnächst durch die Simplonbahn in ihren Verkehrsverhältnissen in großartigster Weise gefördert wurden, auch der Ostschweiz ein billiger Ausgleich sehr wohl zu gönnen wäre.

Der Verfasser untersucht weiterhin die Fern-Ortler-Bahn im Vergleich zur Splügenbahn und kommt dabei zu einem für erstere Bahn sehr ungünstigen Ergebnis, das wir als vollberechtigt bezeichnen müssen, da eine solche Bahn wegen ihrer schwierigen Linienführung (3 Wasserscheiden, Fernpaß, Malserheide und Ortler, sind zu überwinden), wie auch wegen der Kosten — 250 000 000 Fr. — für absehbare Zeit aussichtslos sein dürfte. — Auch das Reichs-Eisenbahnamt soll, wie wir der Münch. Allg. Zeitg. entnehmen, eine Förderung des letztgedachten Projekts wegen der zu überwindenden gewaltigen Höhe abgelehnt haben.

Wenn dann die Bernhardtsche Flugschrift auch noch auf das neuerdings aufgetauchte Projekt eines von Thusis nach S. Giacomo im Lirotale durch den Splügen zu führenden „Basistunnels“ von 40 km Länge eingeht, so müssen wir uns in der Beurteilung dieses auf 200 000 000 Fr. Baukosten veranschlagten Planes der Berner „Zeitschr. f. intern. Eisenbahntransport“ anschließen, die dazu mit einiger Ironie bemerkt:

„Die Verweisung auf das neueste Projekt, an Stelle des 18,180 km langen Tunnels der vom Verfasser behandelten Splügenbahn einen Basistunnel von nicht weniger als 40 km Länge zu bauen, hätten wir weggelassen. In der langen Geschichte der schweizerischen Ostalpenbahn hat sich das Bessere so oft als Feind des Guten erwiesen, daß wir fürchten, es könnte auch der Basistunnel, wenn er wirklich ernstlich in Betracht gezogen werden sollte, von einer noch vollkommeneren Idee verschlungen werden.“

Eine sehr wertvolle Zugabe des Buches bilden die im Anhange beigefügten Karten, auf welchen die Wirkungsgebiete der einzelnen bestehenden und projektierten schweizerischen Alpenbahnen in anschaulicher Weise zur Darstellung gebracht sind und die somit den wirtschaftlichen Teil der gegebenen Ausführungen auf das Wirksamste ergänzen.

Hagena.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat November 1903 sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschließlich der bayerischen und der Bahnen mit weniger als 50 km Betriebslänge — 11 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 4 bei Personenzügen), 19 Entgleisungen in Stationen (davon 2 bei Personenzügen), 5 Zusammenstöße auf freier Bahn (davon 4 bei Personenzügen), 25 Zusammenstöße in Stationen (davon 11 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 3 Bahnbedienstete getötet, 23 Reisende, 18 Bahnbedienstete, 2 Postbeamte und 1 fremde Person verletzt.

— **Grundsätze für die Bestimmungen über die Löhne der Gehilfen, Hilfsbediensteten und Arbeiter.** Nach einem im Eisenb.-Verordn.-Blatt vom 31. Dezember 1903 veröffentlichten Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist den Arbeitern, die mindestens sechs Monate ununterbrochen im Dienste der Verwaltung beschäftigt sind und zur Ableistung der aktiven Militärdienstzeit aus der Beschäftigung ausscheiden, beim späteren Wiedereintritt, sofern die Arbeiter sogleich nach beendeter Militärdienstzeit um Beschäftigung nachsuchen, sowohl die vorher im Eisenbahndienste zugebrachte anrechnungsfähige Dienstzeit, als auch die Militärdienstzeit selbst auf das Lohndienstalter anzurechnen. Soweit hiernach eine anderweite Lohnfestsetzung erforderlich wird, ist dies vom 1. d. M. ab zu veranlassen.

— **Bahn- und Kassenärzte.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat Veranlassung genommen, die Königlichen Eisenbahndirektionen wiederholt darauf hinzuweisen, daß die Vorstände der Bahn- und Kassenarztvereine, die in allen Direktionsbezirken bestehen, in erster Linie dazu geeignet erscheinen, bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Königlichen Eisenbahndirektionen oder den Vorständen der Betriebskrankenkassen einerseits und Bahn- und Kassenärzten anderseits zu vermitteln. Sie genießen das Vertrauen der Bahn- und Kassenärzte und haben auch auf die dienstlichen Bedürfnisse der Staatseisenbahnverwaltung regelmäßig die notwendige Rücksicht genommen.

— **Freihändige Abgabe von Schlackenkohlen an Beamte und Arbeiter.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich in einem an die Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg gerichteten, den übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen nachrichtlich zugegangenen Erlaß damit einverstanden erklärt, daß Schlackenkohlen an Beamte und Arbeiter der Staatsbahnverwaltung zu angemessenen Preisen freihändig verkauft werden. Der Verkaufspreis ist von der Eisenbahndirektion für die einzelnen Verkaufstermine festzusetzen und darf nicht niedriger sein, als der beim letzten öffentlichen Verkauf erzielte Durchschnittspreis. Ein Verwaltungskostenzuschlag ist nicht zu erheben.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. Dezember 1903 in 12 Arbeitstagen 231 522 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 19 294 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 215 068 und auf den Arbeitstag 17 922 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Dezember 1903 auf den Arbeitstag 1372 und im ganzen 16 454 Doppelwagen oder 7,6 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. Dezember 1903: 31 663 Doppelwagen gegen 30 790, in Oberschlesien 70 482 Doppelwagen gegen 82 404 und in den drei Bezirken zusammen 333 667 Doppelwagen gegen 328 262 und war demnach im Saarbezirk 873 Doppelwagen oder 2,8 % höher, in Oberschlesien 11 922 Doppelwagen oder 14,5 % niedriger und in den drei Bezirken zusammen 5405 Doppelwagen oder 1,6 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1902.

Im ganzen Monat Dezember 1903 stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 472 666 Doppelwagen gegen 431 446, im Saarbezirk auf 64 008 Doppelwagen gegen 62 379, in Oberschlesien auf 147 487 Doppelwagen gegen 162 172 und in den drei Bezirken zusammen auf 684 161 Doppelwagen gegen 655 997 und betrug demnach im Ruhrbezirk 41 220 Doppelwagen oder 9,6 % mehr, im Saarbezirk 1629 Doppelwagen oder 2,6 % mehr, in Oberschlesien 14 685 Doppelwagen oder 9,0 % weniger und in den drei Bezirken zusammen 28 164 Doppelwagen oder 4,3 % mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 1902.

Die Gesamtförderung bezw. der Gesamtversand an Kohlen und Koks im Jahre 1903 beträgt im Ruhrbezirk 5 573 885 Doppelwagen gegen 4 961 742, im Saarbezirk 767 963 Doppelwagen gegen 722 891, in Oberschlesien 1 776 488 Doppelwagen gegen 1 747 661 und in den drei Bezirken zusammen 8 118 336

Doppelwagen gegen 7 432 294 und ist demnach im Ruhrbezirk 612 143 Doppelwagen oder 12,3 %, im Saarbezirk 45 072 Doppelwagen oder 6,2 %, in Oberschlesien 28 827 Doppelwagen oder 1,6 % und in den drei Bezirken zusammen 686 042 Doppelwagen oder 9,2 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1902.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk entfiel auf den 19. Dezember 1903 und betrug 21 130 Wagen gegen 19 126 am 15. November 1902.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug im Dezember 1903 83 264 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 107 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk im Jahre 1903: 1 057 547 offene Wagen gegen 868 788 im Jahre 1902, mithin im Jahre 1903: 188 759 oder 21,7 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Bestimmungen über die Benutzung der Schlafwagen auf den bayerischen Staatsbahnen.** Aus den von der bayerischen Staatsbahnverwaltung neuerdings an ihre Bahnstationen hinausgegebenen Bestimmungen entnehmen wir nachstehendes: a) Die Benutzung der Schlafwagen ist, soweit Plätze vorhanden sind, den mit Fahrkarten I. und II. Klasse für alle Züge und, soweit die Schlafwagen in Personenzügen laufen, den mit Personenzugfahrkarten I. und II. Klasse versehenen Reisenden unter Zulösung von Bettkarten gestattet. Reisende mit Fahrkarten I. Klasse können Bettkarten I. oder II. Klasse lösen; Reisende mit Fahrkarten II. Klasse haben nur Anspruch auf Schlafplätze dieser Klasse. b) Für Kinder unter vier Jahren, für die ein besonderer Bettplatz nicht beansprucht wird, brauchen Bettkarten nicht gelöst zu werden; im übrigen sind für Kinder die gleichen Bettkarten wie für Erwachsene zu lösen. Sofern zwei Kinder im Alter bis zu zehn Jahren zusammen ein Bett benutzen, genügt für sie die Lösung einer Bettkarte. Wird für ein Kind unter vier Jahren ein besonderes Bett beansprucht, so ist außer einer Bettkarte zum vollen Preise auch eine Eisenbahnfahrkarte zum halben Preise zu lösen. c) Die Bettkarten können auf den Abgangsstationen der Schlafwagen bis eine Stunde vor Abgang des Zuges im voraus bei den hierfür eingerichteten Vorverkaufsstellen gegen Entrichtung des tarifmäßigen Preises und der festgesetzten Vormerkgebühr gekauft oder brieflich unter portofreier Einsendung des Bettkartenpreises und der Vormerkgebühr sowie telegraphisch durch Vermittlung einer jeden Station der bayerischen Staatseisenbahnen vorausbestellt werden. Die telegraphische Vorausbestellung hat spätestens eine Stunde vor Abgang des Schlafwagens von der Ausgangsstation zu erfolgen. d) Bei telegraphischer Vorausbestellung ist an die Station der Bettkartenpreis, die Vormerkungsgebühr sowie die Gebühr für das Telegramm an die Vorverkaufsstelle und deren Antworttelegramm zu zahlen. e) Bei Vorausbestellung eines Bettplatzes zur Benutzung von einer Unterwegsstation aus ist der Preis der Bettkarte für die von der Ausgangsstation beginnende Strecke des Schlafwagenlaufes zu entrichten. f) Nach Schluß des Vorverkaufs und auf Zwischenstationen, auf denen der Zug hält, können die Bettkarten nur bei dem Schlafwagenschaffner gekauft werden.

— **Betriebsstörung.** Am 6. d. M. sind zwischen den Stationen Gangkofen und Trennbach der bayerischen Bahnstrecke Rosenheim-Mühldorf-Landau a/Isar von dem um 4.20 nachm. von Rosenheim abgehenden Personenzuge 975 zwei Wagen entgleist, während der Tender umstürzte und die Maschine auf die Dammböschung fiel. Da die Maschine 5 m tief abstürzte und sich in den Erdboden eingebohrt hatte, so konnte z. Z. die Entgleisungsursache nicht festgestellt werden; vermutlich dürfte ein Rad- oder Tragfederbruch vorliegen.

— **Motorwagen der württembergischen Staatsbahnen.** Nach dem Verwaltungsbericht für 1902 waren vorhanden fünf 2achsige Benzinwagen (Daimler), davon je einer mit 24 und 30 und drei mit je 44 Sitzplätzen, fünf 2achsige Dampfwagen (Serpollet), davon einer mit 32 und vier mit je 40 Sitzplätzen, ein 4achsiger Akkumulatorwagen mit 56 Sitzplätzen. Die Motorwagen leisteten zusammen 309 311 Nutzkm; auf einen Motorwagen kommen 30 931 Nutzkm. An Brennmaterial zur Feuerung wurden verbraucht: Holz 70 cbm, Steinkohlen 417,3 t, auf Steinkohlenheizwert umgerechnet 434,8 t, Benzin, Glyzerin, Motoröl und Erdöl 49,8 t. Die Beschaffungskosten der Motorwagen betrugen 289 601 ℳ, durchschnittlich für einen Motorwagen 26 327 Mark. Der Akkumulatorwagen stand im Betriebsjahre wegen Beschädigung nicht im Dienst. Der Geldwert des verwendeten Heizmaterials betrug bei den Benzinwagen (Daimler) 11 792 ℳ, des Schmiermaterials 834 ℳ, bei den Dampfwagen (Serpollet) 9816 ℳ und 770 ℳ. Der Aufwand auf 1 km betrug bei den Benzinwagen Heizmaterial 7,15 ₰, Schmiermaterial 0,51 ₰, bei den Dampfwagen 6,15 ₰ und 0,48 ₰. Die Kosten der gewöhnlichen Unterhaltung beliefen sich bei den Benzinwagen auf 1645 ℳ (auf 1 km 1 ℳ), daneben für außergewöhnliche Unterhaltung auf 263 ℳ (= 0,16 ₰ für 1 km), bei den Dampfwagen auf 7442 ℳ (auf 1 km 5,07 ₰).

— **Dienst- und Mietwohngebäude, Badeanstalten im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnen.** Nach dem Verwaltungsbericht waren, abgesehen von den Verwaltungsgebäuden, Bahnwarthäusern und den besonders errichteten Bauinspektionsgebäuden, am 31. März 1903 auf 83 Stationen vorhanden 303 Gebäude (gegen 285 am 31. März 1902) mit 620 (582) Dienstwohnungen und 873 (827) Mietwohnungen. Der gesamte Bauaufwand (einschließlich Grunderwerbung) hat sich auf 10 740 262 (9 924 842) ℳ belaufen. Der Bauaufwand der 34 Häuser mit 200 Familienwohnungen an der Bahnhofstraße in Stuttgart und der damit verbundenen Badeanstalt mit 1 258 576 ℳ hat sich zu 2,246 % verzinst. Die auf der Prag bei Stuttgart errichteteten 47 Gebäude mit 340 Familienwohnungen erforderten einen Bauaufwand von 3 052 015 ℳ, der sich zu 2,698 % verzinste.

Am Ende des Etatsjahres 1902 waren zur Benutzung durch Beamte, Unterbeamte und Arbeiter sowie deren Familienangehörige gegen mäßige Vergütung (5 bis 15 ₰ für ein Bad) 13 besondere Badeeinrichtungen (gegen 12 im Vorjahre) vorhanden.

— **Personalnachrichten.** Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnen wurden versetzt infolge Auflösung der Eisenbahnbausektion Kronach deren Vorstand Oberbauinspektor Georg Fleidl als Staatsbahningenieur nach Lichtenfels, ferner der Oberbauinspektor Lorenz Demeter in Lichtenfels als Staatsbahningenieur nach Augsburg, der Direktionsassessor Heinrich Saller in Kempten als Staatsbahningenieur nach Hof und der Direktionsassessor Karl Goeckel in Würzburg zur Eisenbahnbetriebsdirektion in Weiden. — Ernannt wurde zum Eisenbahnassessor bei der Zentralwerkstätte Regensburg der geprüfte maschinentechnische Praktikant Ernst Rösel. — Pensioniert wurden der Oberbauinspektor Paul Stein in Kitzingen und Direktionsassessor Georg Knorz bei der Zentralmagazinverwaltung Nürnberg, dann der Inspektor und Stationsvorstand in Ochsenfurt, Stephan Clessin, dieser mit Rücksicht auf seine seit mehr als 50 Jahren mit Treue und Eifer geleisteten Dienste unter Verleihung des Ehrenkreuzes des Ludwigsordens.

Kanzleirat Rathgeb bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen wurde auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt. — Finanzrat, tit. Oberfinanzrat Stierlin bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde zum Ministerialrat bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, und Oberinspektor, tit. Baurat Stahl bei der Generaldirektion zum Baurat bei dieser Behörde befördert.

Österreich.

— **Der Schiedsspruch im Tarifstreite der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Das Schiedsgericht hat im November 1903 die Klage der Nordbahn gegen die Erhöhung der Gütertarife abgewiesen. Heute liegen die Entscheidungsgründe vor. Das Schiedsgericht entscheidet zunächst die Frage seiner eigenen Zuständigkeit im bejahenden Sinne. Das Urteil ist von der Frage abhängig, ob die Worte „in Folge“ in der Konzessionsurkunde („stellt sich in Folge derartiger Tarifreduktionen heraus, daß der Reingewinn die bezeichnete Höhe nicht erreicht“) kausale oder temporäre Bedeutung besitzen. Das Schiedsgericht stimmte der Auslegung der Regierung zu, daß den Worten „in Folge“ kausale Bedeutung zukomme. Dies wird aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes über die Erneuerung der Konzession der Nordbahn, aus dem Motivenbericht und den Verhandlungen der beiden Häuser des Reichsrates abgeleitet. In der Kommission des Herrenhauses sei erklärt worden, der Gesellschaft obliege, wenn sie die Tariferhöhung verlange, der Beweis, daß nicht die Konjunktur, die Verkehrsverhältnisse, sondern die Tarife es waren, welche den Ausfall in der Dividende veranlaßten. Man käme, wenn man die Worte „in Folge“ „temporär“ auslegen wollte, zu dem Ergebnis, daß bei dem Eintritte eines Umstandes, der den Reingewinn stark vermindert hat, aber zweifellos mit der Tariflage nicht im geringsten Zusammenhange steht, nur deshalb, weil in irgend einem früheren, vielleicht Jahrzehnte zurückliegenden Zeitpunkte Tarifherabsetzungen stattgefunden haben, eine Tariferhöhung bewilligt werden müßte, wodurch aber die Tarifhoheit des Staates gänzlich außer Kraft gesetzt wäre. Auch die Nordbahn selbst habe in ihrer Eingabe darauf verwiesen, daß jenes überaus ungünstige Ergebnis lediglich eine Folge der wiederholten und tief einschneidenden Tarifherabsetzungen sei; sie versuchte dann ziffernmäßig darzulegen, daß diese Tarifherab-

setzungen im Jahre 1901 eine Verringerung des Reingewinnes um rund 20 000 000 Kr. mit sich gebracht hätten und daß ihr sonach gesetzlich der Anspruch auf eine zur Vermeidung des Ausfalles voraussichtlich geeignete Abänderung der festgesetzten Tarife erwachsen sei. Die Eisenbahnkommission des Herrenhauses habe ausdrücklich darauf verwiesen, daß die Gesellschaft diesen Beweis erbringen müsse, wenn sie eine Wiederhinaufsetzung der Tarife erlangen wolle. Es liegen jedoch schwerwiegende Anhaltspunkte dafür vor, daß der Ausfall nicht eine Folge der Tarifermäßigungen sei. Im Jahre 1901 sei eine Abnahme der beförderten Gütermengen um 522 194 t eingetreten. Hierzu wird in der Begründung des Schiedsspruchs bemerkt: „Da nun doch von beiden Teilen zugegeben wird, übrigens notorisch ist, daß Tarifherabsetzungen in der Regel eine Verkehrszunahme bewirken, so kann diese namhafte Minderverfrachtung von fast 4 % der Gesamtfrachtenmenge und die dadurch hervorgerufene Verminderung der Einnahmen um ganz den gleichen Prozentsatz wohl nicht in den Tarifherabsetzungen ihre Ursache haben, zumal es auch allen Erfahrungen widersprechen würde, daß die Tarifherabsetzungen in den ersten Jahren nach ihrer Wirksamkeit eine namhafte Erhöhung und erst später eine Verminderung der Einnahmen hervorgerufen haben sollten.“ Man könne ferner nicht sagen, daß die Regierung dadurch, daß sie eine Erhöhung der Personentarife bewilligte, implicite anerkannt habe, daß die seinerzeit verfügten Tarifherabsetzungen zu weitgehend gewesen seien, und daher der klagenden Gesellschaft nun ein rechtlicher Anspruch auf Erhöhung ihrer Tarife zustehe. Die Regierung habe der Gesellschaft dadurch ein billiges Entgegenkommen bewiesen, daß sie bei der Frage der Personentarife von der Vorlage eines umständlichen ziffernmäßigen Nachweises absah. Glaubte die Gesellschaft das Recht zu haben, noch überdies eine weitere Erhöhung, nämlich die Erhöhung von Gütertarifen, beanspruchen zu können, so hätte sie beweisen müssen, daß der noch verbleibende Ausfallrest eine Folge der Tarifherabsetzungen gewesen sei. Es wäre dazu auch nicht einmal ein ziffernmäßig genauer Nachweis notwendig gewesen; es würde vielmehr genügt haben, wenn Umstände dargelegt worden wären, aus welchen sich ergeben hätte, daß und inwieweit ungefähr dieser Ausfall wirklich auf die vorhergegangenen Tarifherabsetzungen zurückgeführt werden müsse, denn dann hätte sich immerhin möglicherweise ein Betrag entnehmen lassen, welcher der Nordbahn billigerweise gebühren würde und der durch Tariferhöhungen zu decken wäre. Die Gesellschaft habe aber derartiges nicht einmal versucht, ja, sich sogar darauf berufen, daß dies ganz unmöglich sei. Sie habe ferner selbst zugegeben, daß sie eine Reihe von Tarifermäßigungen aus allen möglichen, vorwiegend praktischen Ursachen freiwillig eingeführt habe. Da kein Grund zur Annahme vorliegt, daß gerade nur die von der Regierung verfügten Tarifermäßigungen das Reinerträgnis ungünstig beeinflußt haben sollten, die von der Gesellschaft im eigenen Wirkungskreise veranlaßten aber nicht, so würde doch auch die Frage mit hereinspielen, ob nicht durch Auflassung weiterer freiwillig zugestandener Ermäßigungen selbst ohne Schädigung allenfalls hierbei in Betracht kommender wirtschaftlicher Interessen die Möglichkeit gegeben gewesen wäre, einen Teil des Ausfalles hereinzubringen. Es müsse dieser Frage namentlich darum eine größere Bedeutung beigelegt werden, weil die ganze Summe, die überhaupt noch streitig sein kann, sich auf eine halbe Million Kronen herabmindert.

— **Karawankentunnel.** Die vom Eisenbahnministerium im November 1903 einberufene Sachverständigenkommission, welche sich über die Art der Fortführung des durch die bekannten Druckerscheinungen im Karbongebirge erschwerten Baues des Karawankentunnels zu äußern hatte, hat ihre Arbeiten nunmehr abgeschlossen. Der Kommission lag insbesondere die Frage vor, ob der Tunnel wie bisher zweigleisig fortgeführt oder aber in der nach den geologischen Vorhersagen ungefähr 3000 m langen Karbonstrecke in zwei kleinere eingleisige zerlegt werden solle. Nach eingehenden Studien an Ort und Stelle hat sich die Kommission für die Beibehaltung des zweigleisigen Tunnels entschieden. Hierbei war die Meinung ausschlaggebend, daß die Kosten, welche die Anlage zweier eingleisiger Tunnel sowohl bezüglich des Baues als auch des künftigen Betriebes verursachen würde, sich verhältnismäßig bedeutend höher stellen müßten, als der bei Beibehaltung der zweigleisigen Anlage erwachsende Mehraufwand für die Maßnahmen zur Verstärkung und erhöhten Sicherung des Tunnelprofils. Als solche Maßnahmen wurden unter anderem für notwendig befunden: Ersatz des hölzernen Einbaues im Sohlstollen durch eiserne Geviere, größere Überhöhung des Firststollens, Vermehrung der Gespärre im Vollausbruche, Verwendung noch widerstandsfähigeren Mauerwerkes. Mittels dieser Maßnahmen wird es nach Ansicht der Kommission möglich sein, den Bau ohne zu weitgehende Hinausschiebung der Betriebseröffnung durchzuführen. Dagegen wird infolge der gedachten Änderungen allerdings mit einem nicht unerheblichen Mehraufwande zu rechnen sein.

— **Bilanz und Steuer der Eisenbahnen.** In einer jüngst zur Veröffentlichung gelangten Abhandlung bespricht Dr Junk, Vorstand des Steuerbureaus der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die durch die bekannten Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 4. Juli 1901 bezüglich der Abschreibungen heimfälliger Eisenbahnen geschaffene Rechtslage. Ungeachtet in einem Falle die steuerrechtliche Berücksichtigung von Abschreibungen vom Verwaltungsgerichtshof als unzulässig erklärt worden war, hatten zwei Bahngesellschaften den Versuch gemacht, die Berücksichtigung wenigstens jener Wertverminderungen durchzusetzen, welche die Bahnanlagen samt Zubehör durch physische Abnutzung erleiden. Der Verwaltungsgerichtshof habe wohl die dieserhalb von den beiden Gesellschaften erhobenen Beschwerden abgewiesen, jedoch, wie der Verfasser hervorhebt, hauptsächlich aus einem Grunde, welcher sich auf die Art der Buchung der Abschreibungen bezog. Dr Junk führt nun aus, daß nach den in den Entscheidungsgründen enthaltenen Andeutungen der Weg gewiesen sei, auf welchem das Ziel der steuerfreien Tilgung der objektiven Wertverminderung, welche infolge des Gebrauches oder sonstiger natürlicher Einflüsse (Abnutzung usw.) eintritt, zu erreichen wäre. Es sei dies zunächst die buchtechnische Trennung der Tilgung der durch physische Ausnutzung herbeigeführten Wertverminderung von der Tilgung der dem Staate heimfallenden Anlage, dem subjektiven Wertverlust. Die Tilgung der objektiven Wertverminderung werde, so wird ausgeführt, dem Personalsteuergesetze gemäß durch besondere Abschreibungen bewirkt, die Tilgung des subjektiven Wertverlustes hingegen durch fortschreitende Rücklage aus den steuerbaren Überschüssen. Die gegenwärtige Verrechnungsweise der Eisenbahnen sei nun den Bestimmungen des Personalsteuergesetzes nicht entsprechend. Solange sich die Bahnen der Erwartung hingeben konnten, daß sich die Tilgung ihres gesamten Anlagevermögens steuerfrei vollziehen werde, fehlte jeder Anlaß, der besprochenen Frage näher zu treten. Nach dem Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes erscheine es jedoch von Bedeutung, die nicht im Heimfalle, sondern in der physischen Abnutzung gegründeten Wertabschreibungen, denen die Berücksichtigung bei der Steuerbemessung im Gesetze zugesichert sei, entsprechend durchzuführen. Der diesfalls bereits gemachte Versuch sei wohl mißlungen. Es handele sich aber darum, das einheitliche Baukonto derart zu teilen, daß die Prüfung der abzuschreibenden Wertverminderungen erleichtert und dabei den strengen Anforderungen des Verwaltungsgerichtshofes entsprochen wird. In den Bilanzen der Aussig-Teplitzer Bahn werde in dieser Beziehung ein geeignetes Beispiel geboten. In diesen Bilanzen werden für das alte Netz besondere Bestandwerte für Grundeigentum, Unterbau, Oberbau und Hochbau, ferner ein Transportmittel- und ein Utensilienkonto geführt. Die Durchführung der den ermittelten Wertverminderungen entsprechenden Abschreibungen auf besondere Bestandkonten zu Lasten der Ertragsrechnung sei der Weg, auf dem die Eisenbahnen zur steuerfreien Behandlung der durch physische Abnutzung gerechtfertigten Abschreibungen gelangen können.

— **Eisenbahnanschluß Troppau-Bauerwitz.** Im Eisenbahnministerium finden derzeit Verhandlungen mit Vertretern der preußischen Regierung statt, welche die vertragsmäßige Sicherstellung der Bahnverbindung von Troppau über Katharein und Piltsch nach Bauerwitz zum Gegenstand haben.

— **Die Versammlung der Prioritätenbesitzer der Österreichischen Nordwestbahn.** Am 20. Februar findet beim Wiener Handelsgericht die Versammlung der Besitzer der 5 prozentigen Prioritäten aller Klassen der Österreichischen Nordwestbahn statt. Zweck der Versammlung ist die Einvernehmung über die Frage, ob der von der Österreichischen Nordwestbahn seit der Konvertierung der 5 prozentigen Prioritäten geübte Vorgang, wonach die konvertierten Stücke nicht in die Verlosung einbezogen werden, mit dem genehmigten Verlosungsplan vereinbar sei.

— **Die Eisenbahnen und die Fahrbegünstigungen der Staatsbeamten.** Im vorigen Jahre haben die Privatbahnen den Verband gekündigt, welcher zwischen den Staats- und Privatbahnen hinsichtlich der den Staats- und Hofbeamten gewährten Fahrbegünstigungen bestand, und eine Erneuerung des Verbands, zu der sie von der Staatseisenbahnverwaltung eingeladen worden waren, abgelehnt. Die Kündigung steht mit der Einführung der Fahrkartensteuer im Zusammenhange, welche eine Erhöhung der Fahrpreise für Rechnung des Staats herbeiführte. Von den großen Privatbahnen hat die Südbahn sich zur Ausgabe ähnlicher Legitimationen, wie sie von der Staatseisenbahnverwaltung zugestanden wurden, mit ähnlichen Begünstigungen rücksichtlich der Fahrpreise, jedoch nur mit Geltung für das Jahr 1904, entschlossen. Was die übrigen großen Privatbahnen anbelangt, so

ist die Verlautbarung von Begünstigungen, wie solche die Südbahn gewährt, nicht erfolgt.

— **Eine neue Schnellzugverbindung Wien-Prag-Teplitz.** In einer in Teplitz abgehaltenen Fahrplankonferenz wurde, einem längst gehegten Wunsche der dortigen Bevölkerung entsprechend, eine neue Schnellzugverbindung zwischen Wien bezw. Prag und Teplitz vereinbart.

— **Gasglühlicht für die Wagen der Wiener Stadtbahn.** In der letzten Zeit haben sich die Klagen über ungenügende Beleuchtung der Stadtbahnwagen derart gemehrt, daß die Stadtbahnverwaltung beschlossen hat, eine bedeutende Verbesserung der Beleuchtung vorzunehmen. Zu diesem Zwecke werden seit einigen Tagen Versuche mit Gasglühlicht in Stadtbahnwagen II. Klasse veranstaltet. Die bisherigen Versuche haben ein günstiges Ergebnis geliefert. Sobald sie abgeschlossen sind, wird die neue Gasglühlichtbeleuchtung in den Wagen der Stadtbahn allgemein zur Einführung gelangen.

— **Beförderungen bei den österreichischen Staatsbahnen.** Mit Wirksamkeit vom 1. d. M. wurden 340 Beamte der Staatsbahnen in höhere Gehaltsklassen befördert, während zum Januartermin 1903: 375 Beamte und zum gleichen Termin im Jahre 1902 256 Beamte befördert worden sind. Für die Aufbesserung der Personalsystemisierung sind für das zweite Halbjahr 1904 im Staatsvoranschlag im ganzen 119 260 Kr. eingestellt, und läßt diese Ziffer erwarten, daß die Beförderungen im Juli 1904 den Umfang der Beförderungen im Juli 1903 erreichen, wenn nicht übersteigen werden.

Ungarn.

— **Elektrische Bahn Wien-Preßburg.** Die Generalversammlung der Preßburger Stadtvertretung nahm zu dem bekannten Beschlusse des Munizipalausschusses von Budapest gegen die Konzessionierung der ungarischen Teilstrecke der elektrischen Bahn Wien-Preßburg Stellung und richtete eine Adresse an den Handelsminister, in welcher sich die Stadtgemeinde gegen die Einmengung der Hauptstadt in diese rein örtliche Angelegenheit verwahrt und jene Gründe anführt, welche die Preßburger Stadtgemeinde bewogen haben, im Interesse des nachweislich bedeutenden Geschäftsverkehrs mit den Gemeinden des Hainburger Bezirkes den Bau der Strecke Preßburg-Landesgrenze anzustreben; falls diese Bahn nicht zustande komme, würde Hainburg eine direkte Verbindung mit Wien erhalten und somit dieser Bezirk für den Preßburger Platz verloren gehen. Die Eingabe weist auch die Behauptung zurück, daß durch die geplante Bahn der vaterländische Handel und die Landwirtschaft geschädigt würden.

— **Neue Zugverbindung zwischen Budapest und Petersburg.** Vom 15. d. M. angefangen wird der von Budapest-Westbahnhof um 6 Uhr 15 Minuten nach Zsolna-Oderberg abgehende Schnellzug Anschluß an den jeden Montag und Freitag nach Petersburg verkehrenden Expreßzug Petersburg-Wien-Nizza-Cannes erhalten.

Rumänien.

— **Die rumänischen Eisenbahnen im Betriebsjahre 1901/02.** Das Netz der rumänischen Eisenbahnen, welches zu Ende des vorhergehenden Jahres eine Gesamtlänge von rund 3100 km aufwies, hat sich im Laufe des Betriebsjahres 1901/02 durch die Eröffnung der Strecken Smardioasa-Zimnicea und Jiblea-R. Vadulni um rund 72 km erweitert und umfaßte am Schluß desselben 3172 km mit 334 Stationen und 6 Anschlüssen an das Ausland (4 an Ungarn und je einen an Österreich und Rußland). Das für den Bau und die Ausrüstung der Bahn verwendete Kapital belief sich auf 778 660 000 Fr. Die Gesamteinnahme betrug 55 491 715 Fr., d. i. 17 622 Fr. auf das Kilometer. Hiervon entfielen 17 226 990 Fr. (31,04 %) auf den Personenverkehr, 481 087 Fr. (0,87 %) auf den Gepäckverkehr, 1 512 934 Fr. (12,73 %) auf den Eilgutverkehr, 33 860 114 Fr. (61,02 %) auf den Frachtgutverkehr und 410 583 Fr. (4,31 %) auf verschiedene Einnahmen. Diesen Ergebnissen stehen folgende Leistungen gegenüber: 5 343 567 Reisende (350 393 509 Personenkm), 9687 t Gepäck (1 569 195 Gepäckkm), 42 456 t Eilgut (7 672 373 Eilgutkm), 4 589 790 t Frachtgut (647 243 Frachtgutkm). Von der Gesamtzahl der Reisenden entfallen 171 965 (3,22 %) mit einer Einnahme von 1 793 191 Fr. (19 704 951 Personenkm) auf die I. Klasse, 715 820 (13,39 %) mit einer Einnahme von 4 434 409 Fr. (70 290 278 Personenkilometer) auf die II. Klasse und 4 455 782 (83,39 %) mit einer Einnahme von 10 999 396 Fr. (260 398 280 Personenkm) auf die III. Klasse. Von der Gesamtheit der Fahrten entfallen 46,3 % auf Entfernungen von 1—30 km, 23,7 % auf Entfernungen von 31—60 km, 10 % auf Entfernungen von 61—90 km, 4,9 % auf Entfernungen von 91—120 km und 15,1 % auf Entfernungen über 120 km.

Von den beförderten Gütern sind der Menge nach geordnet hervorzuheben: Getreide 2 309 143 t = 50,31 % der Gesamtmenge (Einnahme hierfür 14 365 999 Fr. = 42,43 % der Gesamteinnahme), Bau- und Nutzholz 500 415 t = 10,90 % (3 976 294 Franken = 11,74 %), Brennholz 366 266 t = 7,98 % (1 509 209 Fr. = 4,46 %), Steine und Zement 299 933 t = 6,53 % (1 428 685 Fr. = 4,22 %), Petroleum 199 928 t = 4,36 % (1 021 579 Fr. = 3,02 %), Kohle 133 908 t = 2,92 % (846 167 Fr. = 2,5 %), Salz 92 085 t = 2,01 % (615 329 Fr. = 1,82 %).

Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 33 473 340 Franken, und zwar 10 629 Fr. auf 1 km Betriebslänge, 2 Fr. 80 Cts. auf 1 Zugkm, 7 Fr. 79 Cts. auf 100 Achskm und 14 151 Fr. auf 1000 Rohtkm. An diesen Ausgaben waren beteiligt: Zentraldienst mit 608 929 Fr. (193,37 Fr. auf 1 km), Betriebs- und kommerzieller Dienst mit 9 610 525 Fr. (2861,39 Fr. auf 1 km), Werkstätten- und Zugförderungsdienst mit 13 004 767 Fr. (4129,81 Fr. auf 1 km), Bahnerhaltungsdienst mit 9 826 933 Fr. (3120,65 Fr. auf 1 km), Materialanschaffungsdienst mit 549 036 Fr. (174,35 Fr. auf 1 km).

Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Ausgaben betrug 22 018 375 Fr., d. i. 6992 Fr. auf 1 km Betriebslänge, 1840 Fr. auf 1 Zugkm, 5124 Fr. auf 1000 Achskm, 9308 Fr. auf 1000 Rohtkm. Betriebskoeffizient 60,321 %.

Die Anzahl der Lokomotiven belief sich am Ende des Betriebsjahres auf 482. Der Wagenpark bestand aus 1044 Personen-, 91 Post-, 229 Gepäck-, 6623 gedeckten und 4145 offenen Güterwagen. Die Gesamtleistung der Lokomotiven belief sich auf 15 624 738 km. Hiervon entfielen 2 417 643 km auf die Beförderung von Eilzügen, 3 178 330 km auf Personen-, 1 609 305 km auf gemischte, 4 406 208 km auf Güter-, 203 070 km auf Arbeitszüge und der Rest auf Vorspann-, Verschub- und Reservedienst. Die Personen- und Güterwagen leisteten insgesamt 212 716 659 Kilometer. Auf der eigenen Bahn wurden 39 794 846 Personenwagenkilometer und 156 883 520 Güterwagenkm, auf fremden Bahnen 19 485 Personenwagenkm und 16 018 808 Güterwagenkm zurückgelegt. Im Durchschnitt entfielen auf einen Wagen 17 460 km.

Die Anzahl der gefahrenen Züge betrug 109 022, und zwar 10 711 Eil-, 21 080 Personen-, gemischte und Militär-, 36 990 Güter- und 4218 Arbeitszüge. Im Durchschnitt entfielen auf einen Tag 299 Züge und 32 371 Zugkm, auf einen Zug 110 km und 217 Rohtonnen. Von der Tragfähigkeit der Wagen wurden bei den Personenzügen 20 %, bei den offenen Güterwagen 42,5 % und bei den bedeckten Güterwagen 48 % ausgenutzt. Für die Erhaltung der Lokomotiven und Tender wurden 1 734 378 Fr., für jene der Wagen 1 751 849 Fr. verausgabt.

Das Personal bestand aus 697 Beamten, 104 Dienern und Arbeitern in der Zentralverwaltung, 3159 Beamten, 5593 Dienern und 8314 Arbeitern bei den äußeren Dienstzweigen. Der Zentraldienst zerfiel in 7 Hauptabteilungen: Sekretariat und Hauptbuchhaltung, ärztlicher Dienst, Rechtsabteilung, Materialdienst, Betriebsdienst, Werkstätten- und Zugförderungsdienst und Bahnerhaltungsdienst. Den äußeren Vollzugsdienst besorgten 6 Betriebsinspektionen, 6 Bahnerhaltungsdivisionen, 6 Zugförderungsabteilungen, 5 Werkstätten und 2 Materialmagazine.

Betriebsstörungen von längerer als zweitägiger Dauer sind 5 mit einer Gesamtdauer von 100 Tagen zu verzeichnen gewesen. Die Anzahl der vorgekommenen Zugverspätungen belief sich auf 7517, jene der Unfälle auf 280 (9 Entgleisungen auf offener Strecke, 75 in den Stationen, 196 Zusammenstöße). Gelegentlich dieser Unfälle wurden 59 Personen getötet und 73 verletzt.

Der rumänischen Eisenbahn sind auch die Verwaltung der Docks in Galatz und Braila und jene der Seeschiffahrt unterstellt. Erstere ergab eine Einnahme von 1 359 638 Fr. gegen eine Ausgabe von 739 868 Fr., letztere eine Einnahme von 2 573 159 Fr. gegen eine Ausgabe von 2 378 525 Fr.

Übrige europäische Länder.

— **Tötungen und Verletzungen auf den belgischen Eisenbahnen.** Nach der letzten Veröffentlichung des belgischen Eisenbahndepartements sind im Jahre 1902 im Dienst 900 Eisenbahnangestellte verunglückt und zwar 31 getötet, 230 verwundet und 639 „kontusioniert“. Diese Zahlen bleiben erfreulicherweise bedeutend hinter denen des Vorjahres zurück.

— **Viehfrachten auf den französischen Bahnen.** Die Tarifierung der verschiedenen Viehgattungen ist auf den großen französischen Privatbahnen eine sehr verschiedene, während auf dem in der Verwaltung des französischen Staats stehenden Bahnnetze für alle Viehgattungen — fettes und mageres Rindvieh,

Kälber, Schafe, Schweine und Ferkel — nur ein einheitlicher Tarifsatz gilt. Die Zeitschrift „Mutuelle-Transports“ veröffentlicht eine Zusammenstellung, aus welcher hervorgeht, daß die Fracht für eine Wagenladung Vieh auf eine Entfernung von 300 km bei der Staatsbahn 72 Fr. für jede Viehgattung beträgt. Dagegen stellt sich der Transportpreis für die gleiche Leistung auf der Ostbahn für Rindvieh, Kälber und Schweine auf 114 Fr., für Schafe und Ferkel auf 90 Fr., bei der Südbahn für Rindvieh und Kälber auf 142,5 Fr., für Schweine auf 172,5 Fr., für Schafe und Ferkel auf 112,5 Fr., und ähnliche Verschiedenheiten walten auch bei den anderen Privatbahnen ob. Am auffälligsten ist aber der Umstand, daß die Fracht für eine Wagenladung Ferkel auf der Nordbahn 42 Fr., auf der Linie Orléans-Malesherbes aber 255 Fr. für 300 km kostet.

Die „Mutuelle-Transports“ bemerken hierzu: „Der Transport von Schlachtvieh scheint uns eine derartig verschiedene Tarifierung keineswegs zu rechtfertigen. Der Preis von 1 kg Lebendgewicht ist bei allen Viehgattungen nahezu der gleiche, und die von den Bahnen übernommene und zu gewährleistende Gefahr für Beschädigung und Untergang ist ebenfalls bei allen Gattungen dieselbe. Die Staatsbahn scheint uns unter diesen Umständen aus der Sachlage die einzig richtige Schlußfolgerung gezogen zu haben, indem sie sich sagte: Alle Viehgattungen haben annähernd den gleichen Wert. Unsere Verantwortung wird daher in Verlust- und Beschädigungsfällen für jedes Kilogramm Transportgewicht immer die gleiche sein. Es genügt aber, wenn unsere Viehwagen uns bei Transporten auf 125 km Entfernung 30 Cts. für 1 km und bei weiteren Transporten 24 Cts. für 1 km einbringen, um unsere Betriebskosten und die Zinsen unseres Anlagekapitals zu decken. Dagegen kann es uns ganz einerlei sein, ob unsere Wagen mit Rindern, mit Kälbern, mit Schafen, mit Schweinen oder mit Geflügel beladen sind; wir werden daher alle diese Transporte zum gleichen Tarifsatze befördern. — Das, was die Staatsbahnen zu leisten vermögen, dazu werden aber die großen Privatbahnen mindestens ebenso gut imstande sein, und da sie hierzu imstande sind, so sind sie auch dazu verpflichtet. Wir sehen daher keinen Grund ein, warum sich nicht alle Eisenbahnverwaltungen zur Aufstellung eines gemeinsamen Tarifs vereinigen sollten, dem die Sätze des Staatsbahnbinnentarifs zugrunde zu legen wären. Daß sich der Transportpreis für Schweine dadurch auf einigen Bahnen erhöhen würde, kann jedenfalls angesichts des großen wirtschaftlichen Fortschrittes, der in einer solchen Maßnahme liegen würde, kein Hinderungsgrund sein.“

— **Aus der Statistik der schweizerischen Eisenbahnen für das Jahr 1901** teilen wir in Ergänzung der hierüber in Nr 55 S. 860 Jahrg. 1903 d. Ztg. gebrachten Angaben noch folgendes mit: An Lokomotiven waren vorhanden 1232 (1198) Stück oder für je 1 km Bahnlänge 0,309 (0,304). Die Zahl der Personenwagen betrug 2943 (2895) mit 7851 (7663) Achsen und 187 597 (133 801) Sitzplätzen. Auf jede Wagenachse kommen also 17,53 (17,46) Sitzplätze. An Lastwagen (gedeckten und offenen Güterwagen und Gepäckwagen) waren vorhanden 13 997 (13 700) mit 28 111 (27 727) Achsen und 162 702 (160 095) t Tragfähigkeit. Es entfiel also auf jede Achse eine Tragkraft von 5,79 (5,77) t. Geleistet wurden mit eigenen und fremden Betriebsmitteln 36 623 702 (36 627 416) Lokomotivkm, 256 858 133 (255 899 651) Personenwagenachskm, 444 690 342 (447 803 381) Lastwagenachskm und 32 049 510 (31 608 762) Postwagenachskm. Nach der durchschnittlichen Zusammensetzung der Personenzüge betrug die Zahl der mitgeführten Personenwagenachsen 8,76 (8,68), der Güterwagenachsen 15,17 (15,20) und der Postwagenachsen 1,09 (1,07). Im Gesamtdurchschnitt entfielen auf eine Lokomotive 23,49 (23,34) Achsen. Auf je 1 km Bahnlänge entfielen durchschnittlich 7625 (7637) Zugkm, 8120 (8163) Nutzkm, 190 763 (190 520) Wagenachskm, und zwar von Personenwagen 66 793 (66 304), von Lastwagen 115 636 (116 026) und von Postwagen 8334 (8190). An Tonnenkilometern wurden geleistet (totes Gewicht und Nutzgewicht zusammengenommen) 5 374 247 462 (5 379 307 365) oder auf je 1 Bahnkm 1 397 505 (1 393 783) und auf 1 Nutzkm 172,1 (170,7). In Prozenten des Gesamtgewichts kamen auf totes Gewicht 83,95 (83,29) und auf Nutzgewicht 16,05 (16,71) %. Im Personenverkehr wurden befördert 60 659 534 (62 800 212) Reisende, davon in I. Klasse 678 020 (704 017) oder 1,12 (1,12) %, in II. Klasse 8 489 546 (10 676 146) oder 13,99 (17,00) %, in III. Klasse 51 491 968 (51 420 009) oder 84,89 (81,88) %. Jeder Reisende durchfuhr durchschnittlich 20,19 (19,73) km und die mittlere Ausnutzung der Sitzplätze betrug 27,27 (27,71) %. Im Güterverkehr betrug das Gesamtgewicht aller Güter einschl. Gepäck und Tiere 13 860 107 (14 591 416) t und die Gesamtleistung stellte sich auf 770 789 594 (805 909 276) tkm; davon entfielen auf je 1 Bahnkm 200 434 (208 812). Jede Tonne Gut durchfuhr durchschnittlich 55,61 (55,23) km und die mittlere Ausnutzung der Tragkraft betrug 29,9 (31,2) %. Von den beförderten Gütern entfielen auf Lebens- und Genußmittel 25,58 (24,45), auf Brennmaterialien 20,43 (20,75), auf Baumaterialien 16,78 (17,76), auf die Metallindustrie 10,34 (10,43), auf die Textilindustrie 3,17 (3,02), auf Hilfsstoffe für die Landwirtschaft 9,18 (8,90) %.

An Betriebseinnahmen ergab der Personenverkehr 59 053 579 (59 882 700) Fr. oder für das Personenkilometer 4,82 Cts. Der Güterverkehr ergab einschließlich Gepäck und Tiere 73 494 646 (75 029 203) Fr. oder für das Tonnenkilometer 9,53 Cts. Die Summe aller Einnahmen stellte sich auf 139 934 224 (142 099 023) Fr. Von den Transporteinnahmen entfielen auf den Personenverkehr 44,55 (44,39), auf den Güterverkehr 55,45 (55,61) %. Für je 1 Bahnkm betrug die Gesamteinnahme 36 388 (36 818), für 1 Nutzkm 4,48 (4,51) und für 1 Wagenachskm 0,1907 (0,1933) Franken. Die Betriebsausgaben stellten sich auf 87 470 896 (83 572 800) Fr. oder auf 62,51 (58,81) % der Gesamteinnahme. Der Betriebskoeffizient war also um 3,70 % ungünstiger als im Vorjahre; am ungünstigsten war er bei der Linie Brienz-Rothorn, wo sich die Ausgaben auf 178,46 (175,37) % der Einnahmen stellten. Von den Ausgaben entfielen auf je 1 Bahnkm 22 746 (21 654), auf je 1 Nutzkm 2,80 (2,65) und auf jedes Wagenachskilometer 0,1192 (0,1137) Fr. Der Gesamtüberschuß betrug 52 463 328 (58 526 233) Fr. und stellte sich nach allen Abschreibungen auf 3,367 (3,760) % des auf den Jahresdurchschnitt berechneten Anlagekapitals. Das Personal hatte einen Bestand von 29 312 (28 674) Köpfen und es waren auf je 1 Bahnkm 7,40 (7,38) Personen durchschnittlich beschäftigt.

Außer den mit Lokomotiven betriebenen Bahnen waren in der Schweiz im Berichtsjahre 27 (26) Drahtseilbahnen und 30 (29) Trambahnen in Betrieb.

— **Simplontunnel.** Am Schluß des Jahres 1903 waren vom Tunnel 17 896 m (auf der Nordseite 10 144 m, auf der Südseite 7752 m) erbohrt, so daß von den insgesamt 19 792 m noch 1896 m zu leisten bleiben. Im Dezember rückten die Arbeiten nur 141 m vorwärts, und zwar allein auf der Südseite, weil auf der Nordseite die Bohrung im Gegengefälle vor sich geht und am 22. November infolge von Anbohrung einer warmen Quelle eingestellt werden mußte. Den ganzen Dezember verhinderte dieser Erguß die Weiterarbeit. Der Wassererguß auf der Nordseite beträgt 156 Sekundenliter.

— **Schweizerische Ostalpen-Bahnpläne.** In der wieder viel erörterten Frage der Schaffung einer großen schweizerischen Ostalpenbahn hat die Generalversammlung des Bündner Oberländer Verkehrsvereins gemäß dem Vorgehen des Oberländer Eisenbahnkomitees einen Beschluß gefaßt, der allen beteiligten Kreisen und maßgebenden Organen die Bitte ausspricht, die Verwirklichung einer durch die Graubündner Pässe anzulegenden Ostalpenbahn mit aller Kraft zu fördern. Von den zwei in Frage stehenden Plänen, Splügen- oder Greinapaß, spricht sich der Verein zu gunsten des Greina aus, weil eine Greinabahn dem durch die Verstaatlichung angestrebten Ziele einer einheitlichen nationalen Verkehrspolitik besser entspreche als eine Splügenbahn, dieser auch vom Gesichtspunkt der Landesverteidigung vorzuziehen und besonders dem Volkswohlstand in Graubünden dienlicher sei.

— **Über die Verkehrsverhältnisse im Berner Oberland** werden dortselbst schon lange lebhafte Klagen erhoben. Einen bemerkenswerten Beitrag dazu liefert der Direktor der Thunerseebahn, Herr Ingenieur Auer, in seiner jetzt im Druck erschienenen Darstellung des Planes eines Thuner Zentralbahnhofes. Das bedeutendste Berner Blatt, der „Bund“, schließt sich seinen Ausführungen an. Man liest da eine allerdings seltsam anmutende Schilderung, wie in diesem großartigen Mittelpunkt des schweizerischen Fremdenverkehrs der Schnellzug von Bern nach Interlaken für eine Entfernung von 58 km $1^3/_4$ bis beinahe 2 Stunden braucht; dabei kommen auf 85 Minuten wirklicher Fahrzeit 20 bis 29 Minuten Aufenthalt. Die Abzweigungen, das Umsteigen und die Umladungen mit Verkleinerung der Züge in Thun, Scherzlingen und Spiez usw. verwickeln und verzögern die Beförderung ganz außerordentlich. In Interlaken, wo wieder zwei Bahnhöfe sind, „stirbt“ endlich der „Schnellzug“ auf dem Ostbahnhof „aus“. Nach dem Gesagten wird ironisch darauf verzichtet, die Fahrt mit einem Personenzuge zu beschreiben. Schon seit Jahren sind besonders die Zustände im Bahnhof Thun sehr mißlich. Der Personenbahnhof war für den Verkehr längst ungenügend, und die Einführung zweier neuer Linien hat diese Lage noch verschlimmert. Die Bundesbahnverwaltung hat denn auch einen Plan für die Erweiterung des Bahnhofs ausgearbeitet und den Behörden vorgelegt. Dem wird aber entgegengehalten, das Grundübel der Verkehrsverhältnisse im Berner Oberlande stecke im Vorhandensein der Doppelbahnhöfe Thun - Scherzlingen und Interlaken West - Ost, und es könne sich deshalb, wenn gründliche Heilung eintreten solle, nur darum handeln, mit dieser Doppelzügigkeit der beiden Bahnhofsanlagen in Thun und Scherzlingen zu brechen, nicht aber darum, die eine Hälfte dieser Anlagen unter Belassung der anderen zu erweitern. Schon

seit vielen Jahren beschäftigen sich die Behörden und die Bevölkerung von Thun mit der brennenden Bahnhoffrage, aber immer von dem alles beherrschenden Standpunkt des Einheitsbahnhofs aus. Alle, die Bevölkerung des ganzen Berner Oberlandes, die gesamte Touristenwelt und die verschiedenen Transportanstalten, die Bundesbahnverwaltung mit inbegriffen, haben ein großes Interesse an einer gründlichen Verbesserung der Thuner Bahnhofsverhältnisse, die für den Reisenden großen Zeitverlust und für die Transportanstalten Reibungen aller Art im Gefolge haben. Entgegen dem Plan der Bundesbahnverwaltung, der den Bahnhof Scherzlingen belassen will, sucht nun die Schrift Auers zu beweisen, daß die Herstellung eines einheitlichen Zentralbahnhofs in technischer und finanzieller Beziehung möglich ist und sich empfiehlt.

— **Eine Schmalspurbahn durch das Val Malenco** zur Verbindung der Rhätischen Bahn mit dem Veltlin wird in einer Broschüre des Ingenieurs G. Orsatti in Vorschlag gebracht. Das Projekt faßt der Schweiz. Bauztg. zufolge die direkte Verbindung von Sondrio im Veltlin mit dem Oberengadin ins Auge und tritt somit in Wettbewerb einerseits mit der Linie St. Moritz-Chiavenna, anderseits mit der über den Bernina projektierten Verbindung von St. Moritz bezw. Samaden über Poschiavo nach Tirano. Das Längenprofil des Entwurfes steigt von der Talsohle bei Sils durch das Fextal auf rund 8 km mit 4 % oder 5 % an bis zum Tunnel unter der Vedretta. Letzterer erhält je nach Höhenlage eine Länge von 4 bis 5 km; von seiner südlichen Mündung fällt die Linie mit 7 %, nach einem anderen Entwurf mit 5 % nach Sondrio ins Veltlin. Je nachdem das erste oder das zweite Gefälle zugrunde gelegt wird, erhielte die ganze Linie Sils-Sondrio eine Länge von 38 oder 44 km.

— **Italienische Eisenbahnfragen.** Die italienische Regierung wird, wie man der „Pol. Korr." aus Rom schreibt, bei Wiederaufnahme der parlamentarischen Arbeiten den Kammern eine Vorlage betreffend die Organisation der Eisenbahnverwaltung unterbreiten, welche in Kraft treten soll, falls die Eisenbahnen vom Staate übernommen würden. Die Regierung wird auf diese Weise wohl vorbereitet in die Verhandlungen eintreten, welche sie mit den Gesellschaften einzuleiten beabsichtigt, nachdem die erwähnte Vorlage die Billigung der Kammern erhalten haben wird.

— **Eisenbahnüberfall in England.** Der Überfall auf eine Dame in einem fahrenden Zuge der North Staffordshire-Eisenbahn beschäftigte und erregte die Öffentlichkeit Großbritanniens im höchsten Grade. Der Sachverhalt war etwa folgender: Am 8. Dezember 1903 fuhr Fräulein G. mit dem 6 Uhr 48 Minuten-Abendzug von Alsager nach Stoke, allein in einem Abteil sitzend. Bald nachdem der Zug die Station Harecastle verlassen hatte und sich dem 1,6 km langen Tunnel näherte, bemerkte sie zu ihrem Schrecken einen Mann auf dem Laufbrett, der die Reisende musterte, das Abteil betrat und hinter sich die Tür schloß. Der Eindringling, dem Äußern nach ein Arbeiter im ungefähren Alter von 25—30 Jahren, sagte, er hätte beinahe den Zug versäumt und ließ sich nieder, machte sich aber bald durch sein Benehmen verdächtig. Fräulein G., hierdurch beängstigt, versuchte die Zugleine zu erreichen, doch der Mann stürzte sich auf sie, worauf ein heftiges Ringen entstand. Nachdem alle Bitten der Überfallenen und selbst Geldanträge vergeblich waren, entschloß sie sich zu einem Verzweiflungskampf um Ehre und Leben; von sehr kräftigem Körperbau, gelang es ihr zweimal, die Notleine zu erhaschen und zu ziehen, doch wurden jedesmal ihre Hände mit Gewalt zurückgerissen; sie wollte sich aus dem Zuge stürzen, doch verhinderte auch das der Unmensch. Wir übergehen hier die weiteren Einzelheiten und begnügen uns mit der Mitteilung, daß der Mann nach aussichtslosem Kampf unter Mitnahme der geforderten Geldbörse das Weite suchte und verschwand.

Der Zug hatte bereits den Tunnel verlassen, näherte sich der Station Chatterley, die er ohne Aufenthalt durchfuhr, und hielt erst in Longport, wo Fräulein G. trotz ihres jämmerlichen körperlichen und geistigen Zustandes den Stationsbeamten sofort von dem Überfall unterrichtete. Es wurde festgestellt, daß sowohl der Lokomotiv- als auch der Zugführer die Wahrnehmung gemacht hatten, daß die Leine gezogen worden sei, weil eine Verlangsamung der Fahrt durch die Einwirkung der ausgelösten Luftbremsen eintrat. Diese Wahrnehmung bestätigte auch ein Reisender. Der Lokomotivführer durfte jedoch vorschriftsmäßig nicht halten, während sich der Zug noch im Tunnel befand. Zu seiner weiteren Entschuldigung führte er an, daß mit der Zugleine häufig und gerade in jüngster Zeit viel Mißbrauch getrieben wurde, so daß die Gesellschaft in einigen Fällen das Gericht anrief. Beide Beamte wurden des Dienstes enthoben.

Das ganze Polizei- und Detektivkorps in North Staffordshire erhielt sogleich Befehl, den Verbrecher, auf dessen Ergreifung der Vater der Überfallenen einen Preis von 100 £ aussetzte, zu verfolgen und dingfest zu machen; bisher waren alle Nachforschungen leider vergeblich. Die Vermutungen, der Unmensch sei ein entsprungener Geisteskranker oder Mitglied einer Räuberbande, vielleicht auch ein entlassener Eisenbahnbediensteter, dem das Klettern auf den Laufbrettern sowie das Auf- und Abspringen beim fahrenden Zuge nichts Ungewohntes sei, sind hier nur von untergeordneter Bedeutung. Größeres Interesse bieten die zahlreichen für den Schutz alleinreisender, wehrloser Frauen in Vorschlag gebrachten Mittel. Die Entrüstung der öffentlichen Meinung über diesen Fall ist eine um so größere, als die vor wenigen Jahren erfolgte Ermordung einer Reisenden unter ähnlichen Umständen noch in lebhafter Erinnerung steht. Die heftigsten Vorwürfe gelten den Zugbeamten, die trotz ihrer Wahrnehmungen den Zug nicht zum Stillstand brachten. Es soll eine Vorschrift bestehen, daß Züge, deren Leine gezogen wird, wegen der großen Gefahr nicht in einem Tunnel, sondern erst außerhalb desselben halten dürfen und, wenn tunlich, bis zur nächsten Station zu führen sind. Demgegenüber wird jedoch angeführt, daß das Anhalten eines Zuges auf der Strecke wohl Unbequemlichkeiten bereiten, aber bei dem vortrefflichen Blocksystem keine Gefahren zur Folge haben könne.

Der Anweisung gemäß ist die Leine „außen, über den Fenstern auf der rechten Seite im Sinne der Fahrtrichtung" angebracht; viele Reisende dürften sich damit kaum zurechtfinden; bei mehreren Lokalzügen werden aber die Leinen überhaupt nicht geführt, und doch sind gerade diese Züge wegen ihrer geringeren Fahrgeschwindigkeit für Überfälle geeigneter als Schnellzüge.

Zur Hintanhaltung solcher bedauernswerter Vorkommnisse, bezw. damit sie nicht in völliger Sicherheit ausgeführt werden können, dürfen die Zwischenwände nicht bis an das Wagendach reichen, sondern müssen, wie es bei den alten Personenwagen der Fall war, einen Blick in die Nachbarabteile gestatten.

Am zweckentsprechendsten wäre die sofortige allgemeine Einführung von Durchgangswagen mit Seitengang, und auf dieses Verlangen vereinigen sich die meisten Stimmen.

K—a.

— **Unfallstatistik der großbritannischen Eisenbahnen.** Im ersten Halbjahre 1903 (bis Ende Juni) wurden auf den großbritannischen Eisenbahnen 569 Personen getötet und 3079 Personen verletzt; hiervon waren

	1903		1902	
	getötet	verletzt	getötet	verletzt
Reisende	60	1159	63	1146
Eisenbahnbedienstete .	229	1777	227	1811
dritte Personen . . .	280	143	248	131
zusammen	569	3079	538	3088

Die Nachweisung der letzten Reihe „dritte Personen" umfaßt für 1903: 94 Selbstmorde und 4 Selbstmordversuche, desgleichen 136 Tötungen und 68 Verletzungen durch Selbstverschulden: 18 Personen wurden getötet durch Fallen aus dem fahrenden Zuge und 185 (hier nicht inbegriffen) verwundet durch Schließen von Türen.

— **Auf die Gefahren im Themsetunnel** machten vor kurzem die East London im Verein mit anderen Eisenbahnverwaltungen die zuständige Stelle aufmerksam. Wenn die Baggerarbeiten, hieß es, im Themsebett nicht mit größter Vorsicht eingeleitet, sondern in der bisherigen Weise fortgesetzt werden, so daß sie sich dem Tunnel immer mehr nähern, sei die Gefahr vorhanden, daß nicht nur der Bahnverkehr ernstlich bedroht, sondern auch dicht bevölkerte Bezirke Londons bei Hochwasser überschwemmt würden.

Richter Farewell verhielt die Bauleitung, bis zur genauen Feststellung der Tatsache nicht in geringerer Entfernung als 50 Yards oberhalb und 150 Yards unterhalb des Tunnels zu baggern.

— **Griechische Eisenbahnen.** Zu Beginn dieses Jahres soll, wie das „Handelsmuseum" berichtet, die Strecke Piräus-Chalcis dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Mit den Arbeiten an der Linie Chalcis-Larissa-Demerli (im Tempetal) sowie mit den Vorstudien für die Verlängerung der Bahn durch das Tempetal bis an die türkische Grenze wurde bereits begonnen.

Fremde Weltteile.

— **Made in Germany.** Zwei Aufträge für Deutschland haben jüngst in der Geschäftswelt Großbritanniens ein höchst peinliches aber begreifliches Aufsehen hervorgerufen. Der eine Auftrag ging von der indischen Regierung aus und betraf die Lieferung von 800 Räderpaaren und Achsen für die indischen Staatsbahnen; um diese Lieferung hatten sich angesehene englische Häuser beworben und zwar gerade in

einer Zeit, da mehrere hervorragende Sheffielder Firmen wegen Mangels an Aufträgen nur halbe Tagschichten arbeiten ließen und schon früher gezwungen waren, eine größere Zahl von Arbeitern zu entlassen. Bekanntlich hatten die Lieferungen deutscher Lokomotiven nach Britisch-Indien, die im Jahre 1903 bis Ende Oktober auf rund 5600 t sich bezifferten, in den Kreisen der englischen Maschinenbaufirmen und besonders der Lokomotivfabriken schon viel böses Blut gemacht. Da nun der zweite Fall vorliegt, daß Regierungsaufträge zum größten Nachteil der britischen Fabriken an Deutschland vergeben werden, unternahmen mehrere Industrielle Schritte, um die hierfür unmittelbar verantwortliche Person ausfindig zu machen — diese Verantwortlichkeit dürfte die staatlichen Eisenbahningenieure und den Staatssekretär für Indien treffen — und die ganze Angelegenheit sofort nach dem Zusammentritt des Parlaments diesem zu unterbreiten. Die zweite Beschwerde wendet sich gegen die Lieferung von 20 Lokomotiven für die Canadian Pacific Railway. Die nach Amerika verschifften Teile der ersten deutschen Lokomotive wurden in den Werkstätten von Montreal zusammengesetzt. 19 Stück derselben Bauart waren im Laufe der folgenden zwei Monate abzuliefern.

Anfangs Dezember 1903 fanden in Gegenwart des Generaldirektors der Canadian Pacificbahn, Mc Nicoll, Versuchsfahrten mit den zwei zuletzt gelieferten schottischen und der deutschen Lokomotive statt, die, wie es heißt, zu gunsten der letzteren ausfielen.

Die Lokomotive hat drei gekuppelte Achsen mit Raddurchmessern von 1,6 m, ein zweiachsiges Drehgestell und den bekannten „Kuhfänger", eine Heizfläche der Feuerkiste von 14,2 qm, der Rohre von 210,5 qm, zusammen 224,7 qm, eine Rostfläche von 3,08 qm, Zylinderdurchmesser von 56 × 66 cm und einen Dampfdruck von 14,78 Atm.

Für den Bau des mächtigen Rundkessels und der Feuerkiste gelangte weicher Stahl, für die nicht geschweißten Rohre schwedischer Holzkohlenstahl und für andere Bestandteile vielfach Nickelstahl zur Verwendung. Der auf zwei zweiachsigen Drehgestellen ruhende Tender faßt 10 t Kohle und 22,715 cbm Wasser. Eine knapp vor dem Führerhaus untergebrachte Dynamomaschine wird mittels einer Dampfturbine betrieben und dient zur Beleuchtung des Führerhauses, des äußeren Rundkessels, der Steuerung und der mächtigen Stirnlaterne.

Die Maschine ist mit der Westinghouse-Luftbremse, einem Dampfheizungs- und Signalapparat ausgestattet. K—a.

— **Die Eisenbahnen auf Ceylon** hatten, wie „Engineering" berichtet, am Schlusse des abgelaufenen Betriebsjahres eine Gesamtlänge von 590 km, darunter 530 (480) km Vollspur- und 60 km Schmalspurbahnen. Die Ergebnisse des Betriebes waren nach dem vom Generaldirektor G. P. Greene erstatteten Berichte durchaus zufriedenstellende, obwohl in den vom Bahnbau neuerschlossenen Landesteilen der Bahnverkehr bislang noch nicht den althergebrachten Fuhrwerksverkehr hat unterdrücken können. Auf den älteren Strecken hat sich der Nahverkehr durchweg gut entwickelt, und infolgedessen hoben sich die Roheinnahmen auf 16 000 000 (15 250 000) ℳ. Die Zahl der beförderten Reisenden stellte sich auf rund 5 500 000 (5 454 000), während das Gesamtgewicht der zum Transport gelangten Güter mit 518 757 t dem des Vorjahres annähernd gleich blieb. Der Versand von Reis ist gegen das Vorjahr um etwa 3 % gestiegen, und auch Tee, Kaffee, Kakao, Kokosnüsse und die im Lande erzeugten Gewürze kamen reichlicher als im Vorjahre zum Versand. Dagegen erfuhr der Lebensmittelverkehr eine Verminderung, weil die in den Boerenlagern festgehaltenen Kriegsgefangenen in ihre Heimat zurückbefördert worden waren. Die Betriebsausgaben betrugen 61,53 (59,67) % der Roheinnahmen; diese Vermehrung kann jedoch deshalb nicht als ein ungünstiges Zeichen angesehen werden, weil eine große Zahl von Neuanlagen, deren Kosten sich auf etwa 2,3 % der Gesamteinnahmen stellten, aus der laufenden Einnahme bestritten und auf Betriebsfonds verrechnet sind. Als Reinertrag ergab sich eine Summe von rund 6 000 000 ℳ, durch welche das buchmäßige Anlagekapital mit 9,87 % verzinst wurde. Hierbei ist jedoch zu bemerken, daß auf diese Summe in den Vorjahren bereits umfangreiche Abschreibungen erfolgt sind. Bei Zugrundelegung des anfänglich aufgewendeten Kapitals mit allen nachträglichen Zuschüssen würde sich der Ertrag auf 4,84 % stellen.

— **Eisenbahnprojekt von Tlemcen zur marokkanischen Grenze.** Der französischen Deputiertenkammer ist ein Gesetzentwurf vorgelegt worden, der den Bau einer Eisenbahn von Tlemcen (in Algerien) bis zur Grenze von Marokko als von öffentlichem Nutzen erklärt. Diese Bahn, die sowohl für die Entwicklung Algeriens, als auch in militärischer Beziehung von großem Interesse ist, soll direkte Verbindungen zwischen Oran und der marokkanischen Grenze herstellen. Da sie eine Verlängerung der von der westalgerischen Bahngesellschaft betriebenen vollspurigen Bahn von Tabia nach Tlemcen bildet, so soll sie gleichfalls Vollspur erhalten. Die Bahn wird von Tlemcen über den Col de Juif nach Aïn-Douz und von hier nach Aïn-Sabra geführt werden, dann erreicht sie das Tal des Tafnaflusses, überschreitet diesen bei Sidi-Medjahed und darauf den Oued Ouaame und den Oued Nalimet. Nachdem sie an Lalla-Maghina vorübergeführt ist, erreicht sie die Grenze von Marokko 14 km von der Stadt Oudjda. Ihre Gesamtlänge wird etwa 70 km betragen. Die französische Kammer hat den Gesetzentwurf angenommen.

— **Zwei neue Eisenbahnen in Alaska.** Wir entnehmen „Railr. Gaz." die Beschreibung von zwei neuen Bahnen in Alaska, von denen die eine, die Council City and Salomon River-Bahn, Verbindungen zwischen verschiedenen Punkten im Gebiete des Salomonflusses herstellen, die andere, die Alaska Central, von Resurrection Bay aus in genau nördlicher Richtung mit Überschreitung des Yukonflusses bis an den nördlichen Polarkreis führen soll. Von ihr ist gegenwärtig nur der Bau von 410 englischen Meilen (= 660 km) geplant, mit denen bereits im September 1903 begonnen wurde. Man hofft, Lake Kenai, 30 Meilen (= 48 km) vom Ausgangspunkt entfernt, im Juni d. J. zu erreichen.

Mit dem Bau der erstgenannten Bahn, der Council City and Salomon River-Bahn, wurde im Juni 1903 bei der Stadt Salomon begonnen, und man hat bis jetzt 10 Meilen (= 16 km) fertiggestellt. Salomon liegt östlich von Cap Nome auf der am weitesten nach Westen vorspringenden Halbinsel Alaskas. Durch den Bau dieser Bahn will man ein billigeres Beförderungsmittel in der Gegend des Salomonflusses herstellen, da bis jetzt der Durchschnittspreis für die Beförderung einer Tonne Fracht mit Pferde- oder Hundegespann bei einer Entfernung von 20 Meilen (= 32 km) etwa 55 D. (= 220 ℳ) betrug. Bis zur Eröffnung der erwähnten zehn Meilen gab es auf der ganzen Halbinsel Alaska nur eine Kleinbahn, die unter dem Namen der Wild Gooseline (Wildgänselinie) bekannt war und Nome mit Anvill Creek verband. Die klimatischen Verhältnisse des Landes bedingen es, daß die Arbeiten im Winter eingestellt werden müssen und vor Juni nicht wieder aufgenommen werden können, doch hofft man Council City im Laufe dieses Jahres zu erreichen. Die Gleise werden auf einem Boden angebracht, der gefroren ist und es bis 2 Fuß (= 62 cm) unterhalb der Graswurzeln das ganze Jahr hindurch bleibt. An Material besitzt die Bahn bis jetzt zwei kleine Forney-Lokomotiven, wie sie früher auf der Manhattan-Hochbahn in Newyork gebraucht wurden, und Güterwagen in verhältnismäßig genügender Zahl.

Die andere der beiden Bahnen, die Alaska Central, beginnt in Seward an der Resurrection-Bay, die in einer Länge von 4 Meilen (= 6,44 km) und einer Breite von 2 Meilen (= 3,22 km) einen vorzüglichen Hafen bildet. 15 Meilen (= 24,15 km) nördlich von Seward geht die Bahn in einer Höhe von 704 Fuß (= 214 m) auf den Moose-Paß in die Coast Range Mountains, deren Höhe hier durchschnittlich 5000—6000 Fuß (= 1525—1830 m) beträgt. Nach wieder 15 Meilen folgt der Lake Kenai in einer Höhe von 450 Fuß (= 137 m). Der nördlichste Endpunkt der Bahn, Atwood, am Tananaflusse, liegt 780 Fuß (= 238 m) hoch und 410 Meilen (= 660 km) von Seward entfernt. Das ganze von dieser Bahn durchzogene Gebiet ist außerordentlich reich an Minerallagern, besonders an Gold; die Goldfelder in der Nähe von Atwood sollen die reichsten in Alaska sein. Die Talkeetnaberge sind reich an Kupfer, auch große Kohlenlager sind in dieser Gegend. Das Land wird als grasreich und fruchtbar geschildert, die Hügelabhänge sind mit Fichten und Tannen bewachsen. Der Bahnbau bietet keine ungewöhnlichen Schwierigkeiten. Die Stadt Seward wurde im Juli 1903 von der Bahngesellschaft eröffnet und Bauplätze (town lots) im Werte von 65 000 D. (= 260 000 ℳ) wurden im Laufe der ersten Woche ohne besondere Bekanntmachung verkauft. Die Stadt hat jetzt 500—600 Einwohner.

Bis jetzt gab es zwei Wege, um die Erzlager am Tananaflusse von Seattle aus zu erreichen. Entweder fuhr man von Skagway aus zunächst mit der White Paß and Yukonbahn, dann auf verschiedenen Flüssen in den Yukonfluß und von diesem in den Tananafluß, was 28 Tage dauerte und 280 D. (= 1120 ℳ) kostete, oder man fuhr mit dem Schiffe nach St. Michael an der Westküste Alaskas und von hier den Yukon- und den Tananafluß hinauf, was 30 Tage dauerte und 300 D. (= 1200 ℳ) kostete. In der Zeit vom 1. November bis 1. Mai konnte keiner der beiden Wege benutzt werden. Nach Fertigstellung der Alaska Central wird die Reise 6 Tage dauern, 140 D. (= 560 ℳ) kosten und das ganze Jahr hindurch unternommen werden können.

Einer anderen Meldung der „Railr. Gaz." zufolge ist es ziemlich sicher, daß in nächster Zukunft eine Linie gebaut werden wird, die an einem Punkte der kürzlich vom kanadischen Senat genehmigten neuen Grand Trunk Pacificbahn (s. Nr 88 Jahrg. 1903 d. Ztg.) beginnen, durch die Täler des

Skeena- und des Stikineflusses in nördlicher Richtung nach dem Teslin Lake gehen und dadurch eine Verbindung mit dem Yukonflusse herbeiführen wird.

— **Eisenbahnunfall bei Grand Rapids (Nordamerika).** Ein schwerer Eisenbahnunfall ereignete sich am Abend des 26. Dezember 1903 auf der Pere Marquette Railway, dem zahlreiche Menschenleben zum Opfer fielen. In der Nähe von Grand Rapids stießen zwei Personenzüge zusammen, was dadurch hervorgerufen worden sein soll, daß der heftige Wind eine Lampe, die ein rotes Gefahrsignal trug, verlöschte. Aus den Trümern wurden 18 Tote und mehr als 30 Schwerverwundete hervorgeholt, wobei das Verhalten der bediensteten Neger als heldenmütig geschildert wird.

— **Eisenbahnunglück bei Willard Kansas in Amerika.** Über das furchtbare Eisenbahnunglück, das am 6. d. M. auf der Chicago and Rock Island-Eisenbahn in der Nähe von Willard Kansas dem Californian- and Mexico-Expreßzuge zustieß, wird aus Newyork ausführlich berichtet: Der Zug rannte mit höchster Geschwindigkeit auf einen Viehzug auf, der ihm entgegenkam. Der Zusammenstoß war furchtbar. Zwei Wagen des Expreßzuges wurden vollständig zertrümmert, beide Lokomotiven zerstört und vier Wagenladungen Vieh tatsächlich in Fetzen gerissen. Ein Wagen des Expreßzuges war dicht gefüllt mit Reisenden, von denen sogar viele in den Seitengängen standen. In diesen Wagen wurde der davor befindliche Wagen vollständig hineingetrieben, so daß nur drei der Insassen mit dem Leben davon kamen. Einige der Leichen waren bis zur Unkenntlichkeit zerquetscht. Viele der verwundeten Reisenden sind gräßlich verstümmelt. Die Zahl der Todten wird auf 20, die der Verletzten auf mehr als 30 angegeben. Ein junger Arzt, der sich unter den Reisenden befand, übernahm sofort die Aufsicht über die Rettungsarbeiten, trotzdem er selbst ein Krüppel ist, der sich auf Krücken bewegt. Er zerschnitt die Decken und Kissen in dem Pullmanwagen, um Bandagen daraus herzustellen, und unterband mit gewöhnlichem Strick Arterien. Auf diese Weise rettete er viele Menschenleben, ehe ein Hilfszug eintraf. Das Bild der Unfallstätte war unbeschreiblich abstoßend. Auf weite Strecken hin lagen tote und sterbende Tiere und tote und jammernde Reisende durcheinander gestreut.

Aus Topeka, Kansas, gehen dem Bureau Reuter noch weitere Einzelheiten zu: In dem Wagen für Raucher, der der zweite Wagen des Expreßzuges war, befanden sich nur zwei oder drei Reisende. Der unmittelbar dahinter folgende Wagen war jedoch überfüllt, so daß viele keine Sitze fanden und in den Durchgängen standen. Bei dem Zusammenstoß wurde der Wagen für Raucher mit solcher Kraft auf den dahinterfolgenden getrieben, daß er diesen größtenteils glatt durchstieß. Drei Personen, die im hintersten Teile des zermalmten Wagens waren, entgingen dem Tode, aber fast alle übrigen wurden sofort getötet. Die Hilfsabteilung mußte sich mit Äxten einen Weg durch die Trümmer bahnen, und als sie damit fertig war, waren nur noch zwei oder drei der in den Wagentrümmern Eingeklemmten am Leben. Einer von diesen, ein Mann, starb bald darauf, und eine Frau nach etwa einer Stunde, während deren sie vergeblich versucht hatte, ihren Namen zu nennen. Viele Reisende halfen tapfer bei dem Rettungswerk, obgleich sie selbst aus Wunden bluteten. Ein kleines Mädchen, dessen beide Fußknöchel zerschmettert waren, lag unter einem schweren Ofen. Ihr Vater und ihre Mutter wurden beide getötet.

— **Der Bericht über die Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten im Betriebsjahre 1902/03.** Nach dem amtlichen Bericht ereigneten sich während des Betriebsjahres 1902/03 (1. Juli 1902 bis 30. Juni 1903) im Bahnbetrieb 6167 Zusammenstöße und 4476 Entgleisungen. Der dadurch den Wagen, Lokomotiven und dem Bahnkörper zugefügte Schaden belief sich auf 9 596 977 D. (= 38 387 908 ℳ) gegen 7 645 406 D. (= 37 581 624 ℳ) im Betriebsjahre 1901/02. Es wurden im Bahnbetrieb 321 Reisende und 3233 Eisenbahnangestellte getötet, 6973 Reisende und 39 004 Eisenbahnangestellte verletzt. Daß die Zahl der getöteten und verletzten Eisenbahnangestellten eine so große ist, liegt nach „Railr. Gaz." zum Teil in der immer mehr wachsenden Zahl Angestellter, zum Teil auch darin, daß sich darunter ein größerer Prozentsatz unerfahrener und ungewandter Personen befindet. Außerdem wachsen die Gefahren auf einer Bahnstrecke im gleichen Maße wie die Zahl der gefahrenen Züge auf derselben Strecke zunimmt, und die Verkehrssteigerung, die eine größere Zahl von Eisenbahnangestellten forderte, führte auch dahin, daß die Ruhepausen zwischen der Arbeit zu kurz wurden. Schließlich ist der amtliche Bericht ein viel genauerer und ausführlicherer geworden, da viele Bahnen anfangs unvollständige Berichte einsandten. Der durch Entgleisungen und Zusammenstöße verursachte Schaden von nahezu 10 000 000 D. stellt wahrscheinlich nicht viel mehr als die Hälfte des tatsächlichen Schadens dar, da man noch die großen Summen hinzufügen müßte, die für Verletzungen und Tötungen und für beschädigte Güter ausgegeben wurden. „Railr. Gaz." fügt diesen amtlichen Ziffern noch einen Bericht über die Zusammenstöße und Entgleisungen auf elektrischen Bahnen bei. Deren Zahl belief sich auf 214 gegen 235 in 1901/02. Es wurden 83 Personen getötet und 1095 verletzt, gegen 892 Verletzungen und 64 Tötungen in 1901/02.

— **Die Eröffnung der neuen East Riverbrücke in Newyork** fand am 19. Dezember 1903 unter großer Feierlichkeit statt. Sie ist die mächtigste und stärkste Brücke ihrer Art in der Welt. Die gesamte Länge beträgt 2214 m, die Spannweite über den East River allein 488 m und die ganze Breite 36 m; von zwei 101 m hohen Türmen getragen, umfaßt sie zwei Hochbahngleise, vier Straßenbahngleise, zwei Fahrstraßen, zwei Wege für Fußgänger und zwei Fahrradpfade. Bei dem Bau, der 80 000 000 ℳ kostete, kamen 40 000 t (hiervon bei den Türmen 13 000 t) Stahl in Verwendung.

— **Fertigstellung der Cul de Sac-Eisenbahn in Haiti.** Die von der Compagnie des Chemins de fer de la Plaine du Cul de Sac mit einem Aktienkapital von 1 000 000 D. in Bau genommene Eisenbahn von Port au Prince nach dem See Saumâtre ist unter deutscher Leitung fertiggestellt worden und hat ihren regelmäßigen Betrieb am 30. Juni 1903 eröffnet. Auf der Strecke verkehren seitdem drei in jeder Richtung fahrende gemischte Züge mit einer Geschwindigkeit von etwa 30 km in der Stunde. Im Betriebe wird Hartholz gebrannt, das sich bedeutend billiger stellt als Steinkohle. Der Frachtsatz beträgt durchschnittlich 2 bis 3 Cents haitianisch für 50 kg auf die Meile von 4 km (1 Cent haitianisch war Ende Oktober 1903 etwa gleich $1^1/_4$ ₰). Befördert werden vorwiegend Hölzer, vor allem Farbhölzer aus der Ebene und Bauhölzer aus den dahinter liegenden dominikanischen Bergen, außerdem Zucker, Rum, Baumwolle, Kaffee, Mais, Ochsen- und Ziegenhäute, Wachs und Honig, lebendes Vieh, Eßwaren und Ziegelsteine. Ende September 1903 ist die Bahn von der haitianischen Regierung abgenommen worden, welche sich verpflichtet hat, die Verzinsung der Baukosten mit 6 % zu garantieren. Die Baukosten sind dabei auf 16 000 D. für das Kilometer festgesetzt worden, für die ganze Strecke also auf etwas über 700 000 D. Einem Bericht der Kaiserlich deutschen Ministerresidentur in Port au Prince zufolge dürfte das Unternehmen finanziell gesichert sein, zumal die Bahn durch eine sehr reiche Ebene führt und außerdem einen Teil der dominikanischen Republik in Verbindung mit dem Meere bringt. Das Material für den Bahnbau ist fast ausschließlich aus Deutschland bezogen worden.

Allgemeines.

— **Eine Rechenscheibe für die Berechnung von Dienstdauer und Ruhezeiten der Lokomotivbeamten** ist, wie Glasers „Annalen" berichten, seit einiger Zeit bei einer der Eisenbahn-Maschineninspektionen zu Breslau mit gutem Erfolge in Gebrauch. Bei der Aufstellung der Dienstpläne für das Fahrpersonal macht die Ausfüllung derjenigen Spalten des Vordrucks, in denen Dienstdauer, Fahrzeit und Ruhezeit der Beamten nach Stunden und Minuten anzugeben sind, hunderte von Rechnungen nötig, die viel Zeit in Anspruch nehmen und sehr ermüdend sind. Diese Arbeit wird sehr erleichtert und beschleunigt durch eine einfache Vorrichtung, welche die mit jenen Eintragungen verbundene rechnerische Tätigkeit entbehrlich macht. Sie besteht aus zwei Metallscheiben, von denen die obere auf der unteren drehbar ist, und die beide, wie das Zifferblatt einer Uhr, durch Teilstriche nach Stunden und Minuten eingeteilt sind. Indem man die obere Scheibe gegenüber der unteren entsprechend einstellt, läßt sich die Dauer der zu berechnenden Zeiträume ablesen, ohne daß es hierbei noch einer Rechenarbeit bedarf. Die Vorrichtung ist von Julius Pintsch in Berlin angefertigt und hat bei der ersten Anfertigung 135 ℳ gekostet; bei etwaigen Nachbestellungen soll erhebliche Preisermäßigung eintreten. Jedenfalls kann eine solche Ausgabe gegenüber der dadurch zu erzielenden Ersparnis an Zeit und Arbeit als geringfügig bezeichnet werden.

— **Die Biegungen und Schwingungen der Schienen.** Die Berechnung der Biegungsmomente, denen eine Eisenbahnschiene ausgesetzt ist, ist selbst bei ruhender Belastung ein verwickeltes Problem, da die Schiene nicht als Balken mit mehreren festen Stützen aufgefaßt werden kann. Aber die Berechnung wird unmöglich, wenn man die Beweglichkeit der Lasten und ihre Geschwindigkeit in Betracht zieht. Über dieses Problem hat sich der Franzose Flamache im „Bulletin du Congrès des Chemins de fer" verbreitet. Er nimmt zur Ermittlung der Beanspruchungen der Schienen den Versuch zu Hilfe und gibt eine Reihe interessanter Diagramme der von ihm auf einigen Eisenbahnstrecken gemessenen senkrechten Durchbiegungen von

Schienen. Die Durchbiegungen sind sowohl bei ruhender Belastung wie bei beweglicher Belastung, und zwar bei Geschwindigkeiten von 20 bis 102 km in der Stunde beobachtet worden. Man sieht aus diesen Diagrammen, daß die Durchbiegungen unmittelbar an den Stützpunkten und in der Mitte zwischen zwei Schwellen am größten sind und daß die ganze Schiene deutlich die Form einer Sinuslinie annimmt. Man erkennt ferner, daß die schwebenden Schienenstöße keineswegs höhere Beanspruchungen aufweisen, als die unterstützten Schienenstöße. Bei den schnell bewegten Lasten wird die Beanspruchung der Schienen noch in unberechenbarer Weise durch elastische Schwingungen infolge der Stöße beeinflußt. Die Periode der Schwingungen ändert sich mit der Länge, dem Gewicht und der Festigkeit der Schienen.

— **Pneumatischer Flaschenzug.** In den „Engineering News" ist ein mit Druckluft betriebener Flaschenzug beschrieben, der auch für Eisenbahnzwecke Beachtung verdient. Die ganze Antriebvorrichtung ist in einer geschlossenen zylindrischen Büchse untergebracht und wird mittels zweier Kettchen bedient, welche an den beiden Enden eines an der einen Stirnseite des Zylinders angebrachten Doppelhebels angreifen. Der Motor des Flaschenzuges besteht aus drei einfach wirkenden Zylindern. Der Ein- und Auslaß der Druckluft wird durch eine kreisförmige Drehscheibe geregelt, die auf der Motorwelle festsitzt und die Einlaßöffnungen der Zylinder abwechselnd mit der Druckluftleitung und der freien Luft in Verbindung bringt. Da der Motor sehr schnell läuft, sind alle sich bewegenden Massen gut ausgeglichen. Der Flaschenzug ist mit einer Reibungsbremse versehen, welche durch das eine der beiden Bedienungskettchen eingerückt wird. Dieselbe Kette schließt außerdem gleichzeitig sowohl den Lufteinlaß wie den Luftauslaß der Arbeitszylinder ab. Wenn daher auch die Bremse versagen sollte, so würde doch die Motorwelle infolge der in den Arbeitszylindern abwechselnd auftretenden Luftverdünnung und Verdichtung höchstens noch zwei bis drei Umdrehungen machen können. Alle inneren Teile, welche sich reiben, laufen in einem Ölbad. Der Flaschenzug, der einen gedrungenen, kräftigen Bau aufweist, zeichnet sich durch Bequemlichkeit und das Fehlen jeglicher Erschütterung der Last beim Heben aus.

Rechtspflege.

— **Irreführung der Eisenbahnbehörden bei Submissionen.** Nach § 134 des Bürgerlichen Gesetzbuchs sind Rechtsgeschäfte, welche gegen ein gesetzliches Verbot verstoßen, nichtig, wenn sich aus dem Gesetze nicht ein anderes ergibt. Wie das Oberlandesgericht Posen jüngst entschied, findet dieser Rechtssatz auch dann Anwendung, wenn sich mehrere Bieter zu dem Zwecke vereinigen, um die ausschreibende Behörde zu täuschen. Eine Eisenbahndirektion hatte nämlich in beschränkter Submission eine kleinere Anzahl Lieferer aufgefordert, ihr Gebot auf zu verdingende Arbeiten abzugeben. Letztere trafen nun untereinander die Abmachung, daß dem einen von ihnen der Zuschlag dadurch gesichert werden sollte, daß alle anderen höhere Gebote abgaben, wofür sich dieser den Mietbietern durch Zahlung einer festgesetzten Geldsumme erkenntlich zeigen sollte. Als er dies Versprechen nicht einhielt, klagten sie gegen den Wortbrüchigen auf Zahlung der vereinbarten Summe, doch wurden sie vom Gericht mit ihren Ansprüchen abgewiesen. Das getroffene Abkommen — so entschied der Gerichtshof — ist gemäß § 134 des Bürgerlichen Gesetzbuches nichtig, denn die Beteiligten haben gegen § 270 des preußischen Strafgesetzbuches verstoßen, welchem auch Submissionen als Verdingungen von Arbeiten und Lieferungen unterstehen, selbst wenn der Kreis der Bewerber von vornherein begrenzt gewesen und die Aufforderung nur an bestimmte Personen ergangen ist. Aber auch wenn eine Verletzung des § 270 dieses Gesetzes nicht vorläge, würde dennoch der Vertrag gegen die guten Sitten verstoßen, denn es handelte sich um eine Vereinbarung, welche auf eine Täuschung der ausschreibenden Behörde hinauslief. Durch zu hohe Gebote der Mitbieter sollte diese nämlich zu dem Glauben veranlaßt werden, daß auch sie sich ernstlich an der Submission beteiligten, und daß das Gebot des Beklagten ganz besonders günstig sei. Zweifellos hätten sie, wenn diese Abmachung nicht vorhergegangen wäre, ganz andere, billigere Preissätze aufgestellt. Es lag somit ein Komplott vor, durch welches der Zweck verfolgt wurde, die Behörde irrezuführen. Einem derartigen Vertrage konnte der Schutz des Gesetzes nicht zugebilligt und demgemäß mußte die Klage abgewiesen werden. (3. Zivilsen. des Oberlandesger. Posen vom 6. Oktober 1903.)

R.

Zeitschriftenschau.

— **Die Mitteilungen des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen,** welche bislang als Beilage zu der im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Zeitschrift für Kleinbahnen" erschienen, werden fortan nicht mehr als selbständige, abgeschlossene Hefte erscheinen, sondern, wie in der Zeit vor dem 1. Januar 1898, einen Bestandteil der letztgedachten Zeitschrift bilden. Die bisher zur Aufnahme in die „Mitteilungen" eingelieferten wissenschaftlichen Abhandlungen, Besprechungen, Gerichtsentscheidungen usw. finden für die Folge in der Regel im amtlichen Teil jener Zeitschrift Aufnahme, während den Vereinsmitteilungen ein besonderer Abschnitt gewidmet wird. Mit Rücksicht auf die Erweiterung des Inhalts der Zeitschrift und die Beigabe eines Ergänzungsheftes erhöht sich deren Bezugspreis von 10 auf 15 ℳ für den Jahrgang. Gleichzeitig werden die Vereinsverwaltungen ersucht, für die Folge sämtliche Einsendungen an die geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen, Berlin W. 9, Leipziger Platz Nr 14, zu richten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Die Station „Horchheim (Rheinhessen)" der Worms-Offsteiner Eisenbahn erhält zur Vermeidung von Verwechslungen mit der gleichnamigen Station des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in sämtlichen in Betracht kommenden Tarifen die Benennung „Horchheim bei Worms".

Darmstadt, am 7. Januar 1904. (96)

Die Direktion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Die Station Bischweier zwischen Kuppenheim und Rothenfels wird am 11. d. M. für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Die Station besitzt weder Rampe noch Verladekran.

Karlsruhe, den 8. Januar 1904. (97)

Gr. Generaldirektion.

Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Heimersheim.

Die Dienstbeschränkung, nach welcher die Haltestelle Heimersheim hinsichtlich des Tierverkehrs nur für Kleinvieh in einzelnen Stücken (Kl. St.) eingerichtet ist, wird am 15. Januar d. J. aufgehoben.

Cöln, den 6. Januar 1904. (98)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Infolge Schneewehen war der Gesamtverkehr auf der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz vom 31. Dezember 1903 bis 6. Januar l. J. eingestellt.

Wien, am 7. Januar 1904. (99)

4. Güterverkehr.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.

Tarif vom 1. November 1900.

Mit Gültigkeit vom 11. Januar 1904 wird die Station Obergeorgenthal der k. k. österr. Staatsbahnen aufgenommen.

München, den 9. Januar 1904. (100)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau Donaulände trs. usw.

Die mit Bekanntmachung vom 22. Dezember 1903 zum 1. Januar 1904 eingeführten Frachtsätze für die Beförderung von Jutesäcken bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für 1 Wagen und Frachtbrief für Plagwitz-Lindenau S. St. B. gelten fortan auch für Plagwitz-Lindenau Pr. St. B.

Breslau, den 9. Januar 1904. (101)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die unter dem 25. November 1903 für den Gruppentarif III (Berlin-Stettin) bekannt gemachte Änderung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 14 a für Rohzucker an Raffinerien auch auf den hanseatisch-ostdeutschen Güterverkehr ausgedehnt, soweit die daran beteiligten Verwaltungen den Ausnahmetarif angenommen haben. Nähere Auskunft erteilt das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz, und die beteiligten Abfertigungsstellen.

Berlin, den 8. Januar 1904. (102)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

3. Heft. Pfälzisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 15. Januar d. J. werden die württ. Stationen Hausen a. d. Fils und Mühlhausen-Gruibingen in den obengenannten Güterverkehr einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Stuttgart, den 9. Januar 1904. (103)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Generaldirektion der K. württ. Staatseisenbahnen.

Vom 11. Januar 1904 ab wird die Station Ober-Georgenthal der k. k. österr. Staatsbahnen in den Tarif für den böhmisch-sächsischen Kohlenverkehr (vom 1. November 1900) nebst Anhang (vom 1. Oktober 1903) und in den Tarif für den böhmisch-norddeutschen Kohlenverkehr (vom 1. November 1900) einbezogen. Bis auf weiteres sind hierfür die Frachtsätze der Station Brüx (k. k. St. B.) anzuwenden. Die hiermit für den Verkehr ab Ober-Georgenthal zur Einführung gelangenden direkten Frachtsätze gelten, mit Ausnahme des Verkehrs nach solchen Stationen, nach welchen die Verkehrsleitung ausschließlich über Komotau-Reitzenhain bezw. -Weipert, -Klingenthal, -Eger und -Franzensbad erfolgt, auch für die Stationen Oberleutensdorf und Wiesa-Oberleutensdorf, insoweit die im Tarife enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr von diesen beiden Stationen nicht ohnehin billiger sind.

Dresden, den 9. Januar 1904. (104)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

(Teil II, Heft 7, 8 und 9 des Verbands-Gütertarifes vom 1. Februar 1898.)

Ab 1. Februar 1904 gelangen die Nachträge VI (H. 7), V (H. 8) und VII (H. 9) zur Einführung.

Sie enthalten ermäßigte Ausnahmetarife Nr 22 für Graphit und Nr 56 für Düngemittel (bezw. Thomasschlacken und Thomasschlackenmehl).

München, den 9. Januar 1904. (105)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

(Klassengüterverkehr Österreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. gelangen für die Beförderung von Schwefelkies von Sillian nach Augsburg, Kelheim u. Schrobenhausen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 9. Januar 1904. (106)
Generaldirektion
der k.b. Staatseisenbahnen.

Grenztarif für russisches Petroleum vom 5. Oktober 1897.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1904 wird die Station Rawitsch Ost der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft im Verkehr von Sosnowice transit, Idaweiche transit und Kattowitz transit als Empfangsstation in den oben bezeichneten Tarif aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Dienststellen, der Direktion der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 8. Januar 1904. (107)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Österreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. gelangen für die Beförderung von Eisenglimmer geschlemmt und gemahlen von Twimberg nach Wunsiedel direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 7. Januar 1904. (108)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Im rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verband wird am 15. Januar 1904 Chemnitz-Altendorf in die Ausnahmetarife 8 für Gießerei-Roheisen, 11 für Dachschiefer und 15 für Abfälle von Baumwolle usw. als Empfangsstation aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die Verbandsstationen Auskunft.

Dresden, am 9. Januar 1904. (109)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1904 wird die Station Chemnitz-Altendorf der sächsischen Staatsbahnen in den Klassentarif und die Ausnahmetarife des Teils II A sowie in den Ausnahmetarif Nr 1 für Eisen etc. mit den Entfernungen und Schnittsätzen der Station Chemnitz aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Abrechnungsbureau hier.

Straßburg, den 6. Januar 1904. (110)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Unter Aufhebung der vom 1. Mai 1894 gültigen Hefte 1, 3 und 4 der Tarife für die Beförderung von lebenden Tieren und Eisenbahnfahrzeugen im belgisch-südwestdeutschen Verbande (Verkehr mit der Reichsbahn, Pfalz und Baden) und der Sätze für die auf badischem Gebiet gelegenen Stationen der Main-Neckarbahn im Heft 7 (vom 1. Mai 1894) treten am 1. März d. J. neue Tarife für die Beförderung von lebenden Tieren im direkten Verkehr zwischen Belgien und der Reichsbahn (Heft 1), der Pfalz (Heft 2) und Baden (Heft 3) in Geltung. Zum gleichen Tage wird der in den außer Geltung tretenden Tarifheften enthaltene Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen in die Gütertarife durch Ausgabe von Nachträgen zu den Heften 2 a und 2 b (Basel), 3 a und 3 b (Reichsbahn), 5 a und 5 b (Pfalz), 6 a und 6 b (Baden) übernommen.

Die Sätze der neuen Vieh- und Eisenbahnfahrzeugtarife weisen neben Ermäßigungen verschiedentlich auch Erhöhungen auf.

Die direkten Sätze für Eisenbahnlokomotiven, Tender und Dampfwagen, welche auf Wagen der Eisenbahn oder der Absender befördert werden, erfahren durchweg eine Erhöhung. Die Station Maximiliansau scheidet mit Einführung des neuen belgisch-pfälzischen Viehtarifs aus dem direkten Verkehr aus.

Nähere Auskunft erteilen die Tarifbureaus (Verkehrsbureaus) der beteiligten Verwaltungen.

Straßburg, den 5. Januar 1904. (111)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Niederländisch-deutsch-russischer Grenzverkehr.

Tarifheft 1, 2 und 3.

Am 2. Januar alten/15. Januar neuen Stils 1904 treten die Nachträge 2 zu den Tarifheften 1 und 2 sowie ein neues Tarifheft 3 für oben bezeichneten Verkehr in Kraft. Außer Ergänzungen und Berichtigungen sowie den bereits früher bekannt gemachten Änderungen enthält

A. der Nachtrag 2 zum Tarifheft 1 neue und anderweite Frachtsätze für Stationen verschiedener Verwaltungen, insbesondere Frachtsätze für Fahrzeuge, westfälische Steinkohlen und für den Verkehr nach Kattowitz transit sowie Illowo transit;
B. der Nachtrag 2 zum Tarifheft 2 neue und anderweite Frachtsätze für verschiedene Stationen, insbesondere einen neuen Ausnahmetarif für Harze und Kolophonium sowie Frachtsätze für den Verkehr nach Kattowitz transit und
C. das Tarifheft 3 Frachtsätze für die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren zwischen Alexandrowo und Sosnowice einerseits und deutschen Stationen anderseits.

Die in dem Nachtrage 2 zum Tarifheft 1 enthaltenen Änderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifs 9 für Steinkohlen usw. sind außerdem noch in einem besonderen Nachtrage 2 zu dem seinerzeit (als Auszug aus dem Teil II, Heft 1) herausgegebenen Sonderabdruck des Ausnahmetarifs 9 zusammengefaßt.

Aufgehoben werden

I. die vom 20. August alten/1. September neuen Stils 1896 gültigen Tarife für Leichen, lebende Tiere und Fahrzeuge des deutsch-Alexandrowoer und deutsch-Sosnowicer Grenzverkehrs nebst den dazu herausgegebenen Berichtigungsblättern und Nachträgen 1, und zwar
   a) hinsichtlich der Leichen und lebenden Tiere durch das unter C bezeichnete Tarifheft 3 und
   b) hinsichtlich der Fahrzeuge durch den unter A bezeichneten Nachtrag zum Tarifheft 1;
II. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Gütern von den Stationen Königsberg, Korschen, Pillau der Ostpreußischen Südbahn sowie

Memel, Station des Eisenbahndirektionsbezirks Königsberg, nach Grajewo transito zur Ausfuhr nach Rußland sowie von Prostken transito nach den Stationen Königsberg, Korschen und Pillau der Ostpreußischen Südbahn, Memel und Elbing, Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Königsberg bezw. Danzig, vom 25. Mai 1895 mit den Nachträgen I bis III.

Die in einzelnen Fällen eintretenden Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 17. Februar alten/1. März neuen Stils 1904 ab.

Druckstücke des Tarifheftes 3 und des Nachtrages 2 zum Tarifheft 1 können zum Preise von je 0,25 ℳ und solche der übrigen Nachträge zum Preise von je 0,10 ℳ durch Vermittlung der beteiligten Abfertigungsstellen oder von der Fahrkarten-Ausgabestelle zu Bromberg vom 11. Januar n. St. 1904 ab bezogen werden.

Auskunft über einzelne Frachtsätze usw. erteilt die unterzeichnete Verwaltung.

Bromberg, den 9. Januar 1904. (112)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Vom 10. Januar d. J. ab wird die Station Chemnitz-Altendorf der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Kohlentarif eingezogen.

Kattowitz, den 5. Januar 1904. (113)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien und Zellerndorf.

Die bisherigen niedrigen Frachtsätze für Kohle und Koks von den Stationen Zabrze Koksanstalt und Ludwigsglück nach Salzburg und Ischl bleiben unter den bisherigen Bedingungen auch vom 1. Januar 1904 ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904, in Kraft.

Kattowitz, den 4. Januar 1904. (114)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zu dem Heft 10 des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs kommen am 1. Februar 1904 direkte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Caan-Marienborn der Eisern-Siegener Eisenbahn zur Einführung.

Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau.

Straßburg, den 5. Januar 1904. (115)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Am 10. d. M. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 der Nachtrag IX, welcher unter anderem neue Frachtsätze für Einzelsendungen nach Insterburg und mehreren inzwischen im Vertügungswege aufgenommenen Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Bromberg, Danzig, Kattowitz, Königsberg und Posen sowie neue oder anderweite, teils ermäßigte Frachtsätze für Einzelsendungen von den Stationen Derne, Eving, Nierenhof, Preußen und Stockum enthält.

Nachtragsabdrücke sind bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen für je 30 ₰ zu haben.

Essen, den 4. Januar 1904. (116)

Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Ausn.-Tarif 6C (Roheisen) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Tinischt Ö. N. W. B. und umgekehrt	59 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Tinischt Ö. N. W. B. und umgekehrt	54 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Tinischt Ö. N. W. B. und umgekehrt	81 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr für 100 kg, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 4. Januar 1904. (117)

Österreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Lokalbahn Rhein-Ettenheimmünster.

Am 1. März 1904 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgütern, Leichen, lebenden Tieren und Gütern im Lokalverkehr in Kraft, wodurch der bisherige vom 1. Januar 1898 gültige Lokaltarif aufgehoben wird. Die Tarifsätze erleiden gegen die bisherigen keine Verteuerungen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Der neue Tarif ist vom 15. Februar l. J. durch Vermittlung unserer Stationen käuflich zu beziehen. (118)

Freiburg i/Bad., den 7. Januar 1904.

Deutsche Eisenbahn Betriebsgesellschaft, Aktiengesellschaft, Berlin. Betriebsabteilung Baden.

---

6. Verdingungen.

Die Lieferung der Zughaken, Schraubenkupplungen, Pufferkreuze, Pufferplatten, Pufferstangen, Pufferstößer, Pufferteller, Kupplungsspindeln, Zughakenführungen und Zugstangenmuffen für die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen für das Rechnungsjahr 1904 soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin am 28. Januar 1904, vormittags 10½ Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 24 des Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 1,50 ℳ von unserem Rechnungsbureau portopflichtig bezogen werden (keine Briefmarken). Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 27. Februar 1904.

Kattowitz, den 31. Dezember 1903. (119)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Oberbaumaterialien für die Direktionen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen, und zwar: Gruppe A. 1 565 000 Stück Hakenplatten für hölzerne Schwellen, 2 250 000 Stück Hakenplatten für eiserne Schwellen, 3 770 000 Stück Klemmplatten, 12 370 t Laschen, 1940 Stück Übergangslaschen, 895 000 Stück Unterlagsplatten und 433 t Herzstückplatten. Gruppe B. 203 t Hakennägel, 858 t Hakenschrauben, 2264 t Laschenschrauben und 4043 t Schwellenschrauben.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr 1, hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ für Gruppe A, 0,80 ℳ für Gruppe B — in bar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 26. Januar d. J., vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 20. Februar d. J. (120)

Essen a/Ruhr, den 7. Januar 1904.

Königliche Eisenbahndirektion.

Öffentliche Ausschreibung von Werkstattsmaterialien.

Gruppe C XI: 4000 Sprungfedern, 3732 Mille verschiedene Nägel, 23 900 Bolzen, 420 qm Drahtgeflecht; Gruppe XII: 480 Kohlenschaufeln, 1120 Schraubenschlüssel, 60 Pufferpfannen. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin, am 9. Februar d. J, vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion (Postamt II) einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen liegen im Zentralbureau, Gartenstraße 106, Zimmer 41, und können von demselben unter Angabe der Materialien zum Preise von 50 ₰ in bar (keine Briefmarken) für jede der vorgenannten Gruppen bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale des Oberschlesischen Bahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 8. März d. J.

Breslau, den 7. Januar 1904. (121)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Direktionsbezirk Erfurt vorhandenen neuen und alten noch brauchbaren Oberbaumaterialien älterer Formen sollen öffentlich verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 20. Januar 1904, vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen können in unserem Zentralbureau eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) vom Vorstand des genannten Bureaus bezogen werden.

Zuschlagsfrist 12 Tage.

Erfurt, den 29. Dezember 1903. (122)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 5. 16. Januar 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Signalgebung an einem Mast für mehrere Fahrwege.

Eisenbahnbetrieb im Kriege.

Die Einheitsbewegung unter den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Die außerordentlichen Ausgaben des russ. Ministeriums der Verkehrsanstalten nach dem Etat für das Jahr 1904.

Schulen für mittlere Eisenbahnbeamte.

Nachrichten:

Deutschland: Lokomotiv-Schnellfahrten auf den preuß Staatsbahnen. — Aushänge in den Speisewagen. — Bezirkseisenbahnräte im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen. — Eröffnung von Eisenbahnstrecken. — Bau einer elektrischen Stadt- und Vorortbahn für Hamburg. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Betriebsunfall im Zentralbahnhof München. — Auszeichnungen für langjährige Dienstleistungen, Zuschuß während der Einberufung zu Friedensübungen und Urlaub an Arbeiter der württembergischen Verkehrsanstalten. — Bericht der Handelskammer in Essen. — Weihnachtsfest der Kgl. Eisenbahnhauptwerkstätte zu Königsberg i/Pr. — Personalnachrichten.

Österreich: Karawankentunnel. — Verhandlungen wegen des Petroleumtarifs der Eisenbahnen. — Einnahmen der österr. Privatbahnen im Jahre 1903. — Eröffnung der Lokalbahn Polnisch-Ostrau-Hruschau.

Übrige europäische Länder: Rückkauf der Gotthardbahn und die Subventionsstaaten. — Verbesserung der Schnellzugverbindung zwischen Deutschland und Italien über den Brenner. — Fälschung von Frachtbriefduplikaten in Rußland. — Der Verkehr auf der Jekaterinenbahn.

Fremde Weltteile: Zerstörung einer Eisenbahnbrücke in Deutsch-Südwestafrika. — Wirtschaftliche Erschließung des Westens der Vereinigten Staaten durch die Eisenbahnen.

Allgemeines: Die Anwendung von Dampfturbinen zum Bewegen der Schiffe.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr 2 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Signalgebung an einem Mast für mehrere Fahrwege.

Zum Zwecke der Signalgebung für mehrere aus einem Gleis sich verzweigende Fahrwege bestehen bekanntlich in England und Deutschland grundsätzlich verschiedene Einrichtungen. In England ist die Zahl der Arme an einem Maste unbeschränkt, es können also schon vor der ersten Abzweigungsweiche an einem Maste die Signale für eine unbeschränkte Zahl abzweigender Fahrwege gegeben werden. In Deutschland werden mehr als drei Arme an einem Maste nicht verwendet. Sie genügen für die durchgehende und zwei, nicht aber für mehr abzweigende Fahrstraßen. Gehen z. B. von einem Streckeneinfahrgleis mehr als drei Bahnhofsfahrwege aus, so müssen außer dem Abschlußmaste noch Wegesignale gestellt werden, die als ein- oder mehrarmige in Verbindung mit ein- oder mehrarmigen Abschlußsignalen Anwendung finden. Die in England übliche Lösung der Frage muß wohl nicht allseitig befriedigen, denn mit Genehmigung des hierfür zuständigen Board of Trade werden auf dem Bahnhofe Southampton der London and South Western Railway Versuche angestellt, welche darauf abzielen, die vielarmigen Maste durch einarmige zu ersetzen und die Fahrwege durch weithin sichtbare Ziffern unter dem Signalarme zu kennzeichnen. Bei Haltstellung des Signalarmes sind alle Ziffern verdeckt, mit der Fahrstellung des Armes oder unmittelbar vorher erscheint die dem jeweiligen Fahrwege entsprechende Ziffer.

Wir geben im Nachstehenden eine Beschreibung der neuen Einrichtung nach der Veröffentlichung im Brüsseler „Bulletin de la commission internationale“ (Oktoberheft 1903, S. 946) in der Annahme, daß sie Beachtung auch dann verdient, wenn sie nicht geeignet erscheint, unsere Einrichtungen zu ersetzen.

Der Versuch, die aus einem Streckengleis abzweigenden Fahrwege durch Ziffern kenntlich zu machen unter gleichzeitiger Verwendung eines einzigen Signalarmes, der nur freie Fahrt und Halt angibt, ist in England nicht zuerst gemacht worden. Schon seit längerer Zeit hat die belgische Staatsbahn auf den Bahnhöfen Verviers und Brüssel Süd ähnliche Einrichtungen im Probebetrieb. Sie haben mechanischen Antrieb mit einfachem Drahtzug. Jede Nummertafel wird durch einen besonderen Hebel bewegt, der Signalarm wird jedesmal mitgenommen, welches auch die gezogene Ziffer sein mag. Wie zu erwarten, macht der einfache Drahtzug häufige Längenausgleichungen nötig, die der Wärter nicht immer vornehmen kann. Daraus entspringen außer den sonstigen bekannten Mißständen des einfachen Drahtzuges undeutliche Nummerbilder und für den Lokomotivführer Unsicherheiten im Erkennen der Ziffern. Die belgischen Ingenieure haben sich daher überzeugt, daß auch in diesem Falle für Drahtzugantrieb die doppelte Leitung das einzig zuverlässige Übertragungsmittel ist, wenn es auch mehr Raum beansprucht als der einfache Drahtzug.

Die Versuche haben aber Anlaß gegeben, die Benutzung der einarmigen Maste mit Ziffern auszudehnen, und zwar sind auf dem Zentralbahnhof Antwerpen sowie dem Bahnhof Brüssel Nord solche Anlagen mit vollkommneren elektrischen Antrieben in Gebrauch genommen. Dabei werden die Nummern bei Dunkelheit durch starke elektrische Lampen mit Scheinwerfern erleuchtet.

Dem Vorstand des Signalwesens der London and South Western Railway, Arnett, der die Einrichtung für Southampton angegeben hat, kam es darauf an, das gleichzeitige Erscheinen des Signals freie Fahrt und der Gleisnummer unbedingt sicherzustellen und undeutliche Nummerbilder auszuschließen. Er bringt zu diesem Zwecke die Nummertafeln in einem am Maste mit Krageisen befestigten Kasten unter, der in eine obere und untere Abteilung zerfällt. In der oberen befinden sich die Nummertafeln bei Haltstellung des Signals durch einen festen Blechschirm verdeckt, die untere ist bei Haltstellung des Signals vorn gleichfalls, aber mit einem nach oben beweglichen Blechschirm abgeschlossen; hinter diesem liegt die Kammer zur Aufnahme der jeweils erscheinenden Nummertafel in einer der An-

zahl der Tafeln entsprechenden Tiefe, im Hintergrunde eine Scheibe von gerauhtem Glase und dahinter der Laternenkasten zur Erleuchtung der Glasscheibe, vor welche die Nummern gestellt werden, wenn das Signal freie Fahrt erscheint. Die Ziffern sind aus Blech so geschnitten, daß das volle Blech die Zahl darstellt, nicht etwa der Ausschnitt. Die Blechziffern sind auf einem Drahtgitter von etwa 50 × 50 cm Größe befestigt, dessen quadratische Maschen 76 mm Seitenlänge haben. Ein so weitmaschiges Netz läßt bei Tage die Gleisnummer frei erscheinen und behindert bei Dunkelheit die Wirkung des hell erleuchteten Hintergrundes in der unteren Abteilung des Nummerkastens nicht. In dessen oberem Teile sitzen so viel Nummertafeln, als Gleiswege angezeigt werden sollen. Jedes Gitter ist von einem eisernen Rahmen umschlossen, der zwischen seitlichen eisernen Führungsleisten sich auf und ab bewegen läßt. In ihrer oberen Lage werden die Nummertafeln durch je einen seitlichen Riegel gehalten, der in den Gitterrahmen an der einen oder anderen Seite eingreift. Zum Wegschieben und Einrücken des Riegels dient ein Flacheisen mit einem schrägen Schlitz (Kulisse), das mittels Gestänge vom Stellwerk aus angetrieben wird. Ist der Riegel aus dem Gitterrahmen entfernt, so ruht letzterer lose auf einem allen Gitterrahmen gemeinschaftlichen Querträger; wird dieser gesenkt, so folgt der Gitterrahmen durch seine Schwere bis in die dem Signal freie Fahrt entsprechende Lage im unteren Teile des Nummerkastens. Zugleich wird der Signalarm gesenkt und der bewegliche Schirm vor dem unteren Teile des Nummerkastens nach oben weggezogen. Zur Einstellung des Fahrsignals mit der zugehörigen Nummer hat der Stellwerkwärter in jedem Falle zwei Hebel zu bewegen. Mit dem ersten, für jede Fahrstraße besonderen, wird am Mast nur der zugehörige Gitterrahmen entriegelt, im Stellwerk werden die zur Fahrstraße gehörigen Weichen festgelegt; mit dem zweiten allen Fahrstraßen gemeinsamen Hebel kommt die Wegenummer zum Vorschein und der Signalarm senkt sich nach unten. Es muß als selbstverständlich angesehen werden, wenn es auch in unserer Quelle nicht besonders hervorgehoben ist, daß der zweite Hebel erst bewegt werden kann, nachdem der erste umgelegt ist.

Die nachstehenden drei Abbildungen (1—3) geben wir aus dem vorgenannten Heft des Bulletin zur Veranschaulichung des vorher Gesagten wieder. In den Abbildungen 2 und 3 sind mit 1 bis 7 die den sieben Fahrstraßen entsprechenden Gestänge für die Rahmenriegel bezeichnet. Durch die Stange *D* wird die vor dem Mastfuße liegende Welle *E* angetrieben, auf welcher die Hebel für die nach oben gehenden Gestänge *A* (zum Querträger für die Gitterrahmen) und *C* (zum Signalarm) sitzen. *D* nimmt außerdem durch Kupplung die Stange *B* mit, die den an der Kette hängenden beweglichen Schirm auf und nieder führt; ferner ist mit *D* ein durch Gestänge geführtes Gegengewicht gekuppelt. In Abb. 2 sind der feste und bewegliche Schirm (s. *a* und *b* Abb. 1) vor dem Nummerkasten weggelassen. *c* bedeutet den Laternenkasten, *d* den Gitterrahmen, *e* die Rahmenführung beim Auf- und Abgehen, *f* die Rahmenriegel, *g* die zugehörigen Kulissen im Flacheisen *h*, *i* die den Gitterrahmen als Stütze dienenden Querträger und ihre Verbindung mit der am Mast senkrecht geführten Stange *k*, die mit *A* durch Gabel und Bolzen verbunden ist, *l* die bereits erwähnte Kette, welche über den Rollen *m* läuft.

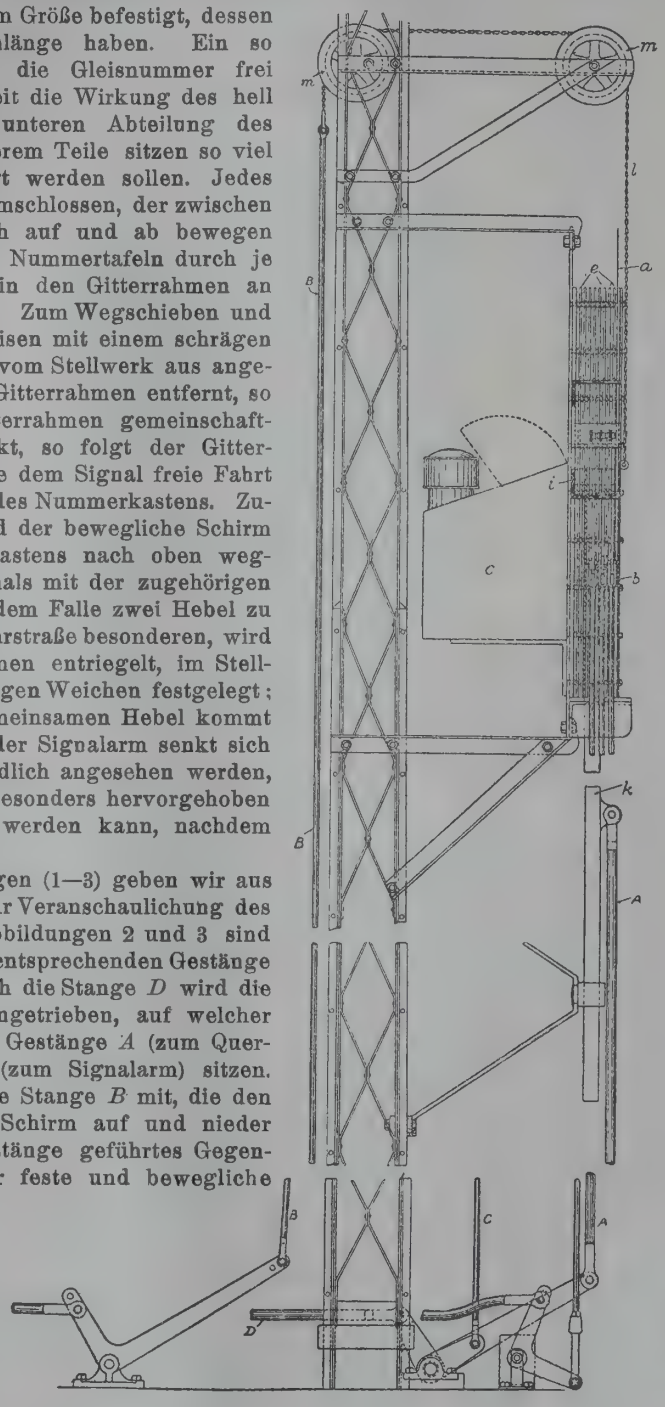


Abb. 1.

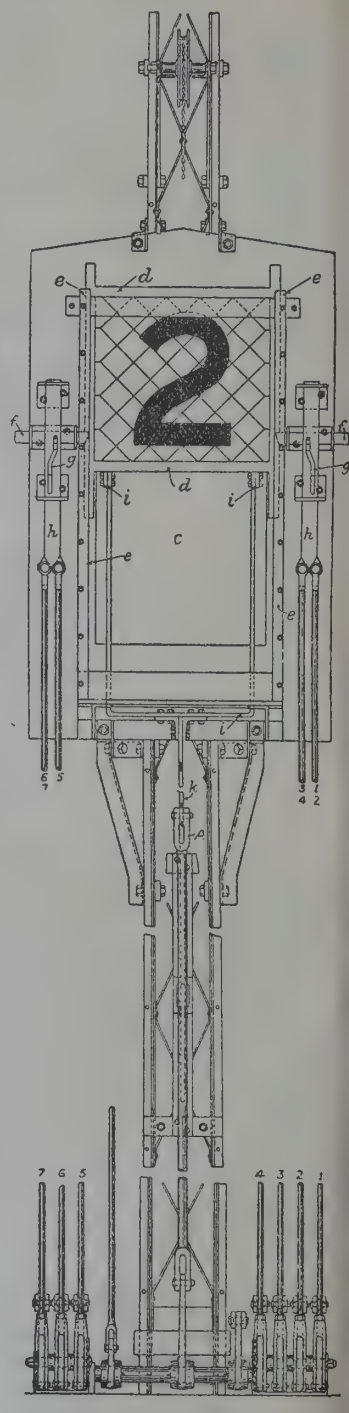


Abb. 2.

Wir können nicht beurteilen, ob der beabsichtigte Zweck, dem Lokomotivführer die für ihn eingestellte Fahrstraße zuverlässig zu kennzeichnen, unter allen Umständen erreicht ist. Wir möchten bezweifeln, daß bei Nebel die Gleisnummern aus genügender Entfernung noch sicher erkennbar sind. Es ist leichter, ein Formsignal oder farbiges Lichtsignal aufzufassen, als eine Zahl. Es fragt sich ferner, ob bei Schneetreiben die vor durchstreichendem Winde geschützten Maschen des Nummergitters sich nicht leicht füllen, namentlich in den Ecken, die von den Nummerblechen gebildet werden. Wir möchten es auch nicht für unbedingt erwünscht halten, dem Lokomotivführer schon am äußersten Ende eines vielfach verzweigten Bahnhofs an dem Abschlußsignal den Fahrweg endgültig anzugeben. Der Führer soll schon am Abschlußsignal erkennen, ob er krumme Weichenstränge zu durchfahren, also die Geschwindigkeit entsprechend zu ermäßigen hat. Die weitere Wegweisung kann den Wegesignalen vorbehalten bleiben, welche den großen Wert haben, daß sie dem im Außendienst tätigen Personal, den Stationsbeamten und Rangierern, näher gerückt sind und auch ihnen die zur Einfahrt festgelegte Fahrstraße angeben. Das fällt bei den Nummersignalen fort, nicht nur wegen der großen Entfernung des Mastes von der Bahnhofsmitte, sondern auch

weil die Nummer nach rückwärts nicht kenntlich gemacht ist. Diese Zweifel lassen sich aus der Betrachtung der oben beschriebenen mechanischen Einrichtungen allein nicht beseitigen, weniger benutzten Fahrwege, sich in ihrer Führung festsetzen, also nicht fallen, und daß alsdann der Lokomotivführer in völliger Ungewißheit über die für ihn eingestellte Fahrstraße

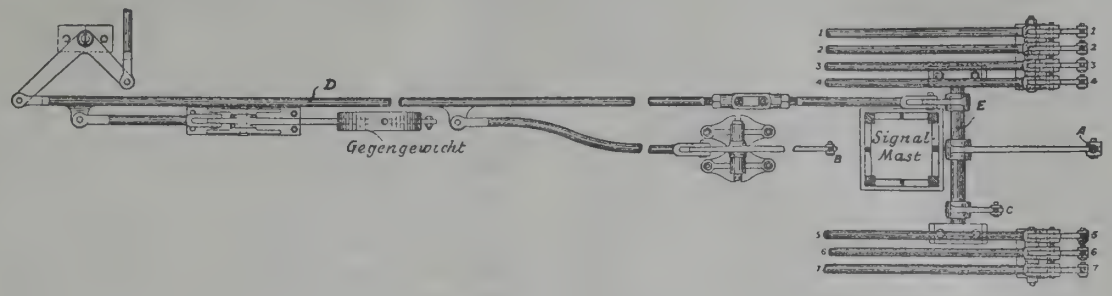


Abb. 3. Grundriß.

es gehört dazu die Kenntnis der für den Stationsdienst gültigen Bestimmungen.

Wir möchten es schließlich für möglich halten, daß die nicht zwangläufig bewegten Gitterrahmen, namentlich die der bleibt und das vom Erfinder angestrebte Ziel, das Erscheinen der Nummer unbedingt sicher zu stellen, nicht erreicht wird.

Danzig, im Dezember 1903. Struck.

Eisenbahnbetrieb im Kriege.

Der Absicht des Leitaufsatzes in Nr 99 Jahrg. 1903 d. Ztg., die Erfahrungen des Kriegs-Eisenbahnbetriebs 1870/71 für künftige Fälle nutzbar zu machen, dürften vielleicht die nachstehenden erweiternden Darstellungen förderlich sein.

Wie sind die Ursachen jener langdauernden, höchst störenden Bahnverstopfungen zu vermeiden: 1. die ungenügende Fortschaffung des von der Eisenbahn Zugeführten, 2. die übertriebene und unzweckmäßige Zusendung des Armeebedarfs, 3. die ungenügende Besetzung der Bahnlinien für Sicherheit und Betrieb?

I. 120 000 Mann, den fünften Teil der ganzen deutschen Streitmacht, betrugen nach dem bekannten Buch des Ministers Budde die Sicherungstruppen, und dabei waren doch die Bahnlinien nicht genügend gesichert; es fehlte an Truppen, um den Sitz der feindlichen Störungen (Langres) zu zernieren. Dazu ließ auch die Betriebsbesetzung der sehr ausgedehnten Bahnlinien zu wünschen übrig. Da drängt sich die Frage auf: Konnte nicht etwas an Linien gespart werden, etwa im Norden von Soissons oder in der Richtung südwestwärts? Entsprach der Nutzen der so langen Zickzacklinie Nuits sur Armençon - Montereau-Montargis-Juvisy den darauf verwendeten Kräften? Die Frage ist schwer zu entscheiden, aber der Eisenbahner sollte solche Fragen von seinem Standpunkt aus, das Allgemeine im Auge, doch prüfen. Hieran schließt sich ein rein technischer (im vorbezeichneten Buche an anderer Stelle ausgiebig erörterter) Gesichtspunkt: Wenn man heute mechanisch genügende Mittel hätte, um Lokomotiven auf größeren Landwegstrecken ohne große Schwierigkeit zu befördern, würde man nicht vielleicht Betriebsmittel von Lagny nach Corbeil für die Orléanslinien bringen und dann auf die lange Zickzacklinie Nuits-Juvisy verzichten? Hat man solche mechanischen Mittel inzwischen erdacht und vorbereitet?

II. Der Eisenbahnjammer nach dem glänzend verlaufenen Armeeaufmarsch 1870 preßte einmal einem Maschinenmeister den Seufzer aus: „Hätten wir nur einen Proviant-Moltke!“ Nun, so viel Genialität wäre wohl nicht nötig, aber die Sache mag recht schwer sein, und sie ist von allergrößter Wichtigkeit. Es ist ja ungemein einleuchtend, daß, wenn auf der Bahn immer mehr zugefahren als abgefahren wird, dann alles zum Stillstand kommen muß. Dann stockt die Post- und Nachrichtenbeförderung, der Nachschub der Truppen, der Verkehr der Führer und Staatsmänner mit dem Inland; dann kann nicht einmal trotz allen Überflusses am Kriegsbedarf das gerade Nötige zur Verbrauchsstelle gebracht werden. Da ist es Aufgabe des Eisenbahners, diesen einleuchtenden, aber oft im Tatendrang übersehenen Gesichtspunkt an den oberen Stellen zur Geltung zu bringen und auf flotte Abfuhr, oder, wenn letztere zu stocken droht, auf schnellste, vorübergehende, zugängliche und die Gleise nicht beengende Aufstapelung zu dringen. Der Armee liegt Ausladen und Abfuhr ob, nicht der Eisenbahn! Der rechtzeitigen Herstellung von Ausladevorrichtungen ist im Aufsatz von Nr 99 gedacht; das Buch des Ministers Budde weist aber noch auf ein anderes Mittel von größerer Wirkung hin: Vermehrung der Ausladebahnhöfe und damit Vermehrung der Abfuhrwege. Glatte Abfuhr ist das Haupterfordernis!

Hieran schließt sich ein anderer Punkt. Man wird den Bewohnern des eigenen Landes nach erfolgtem Aufmarsch den Güterverkehr nicht entziehen können. An der Grenze des Kriegsbetriebs entwickelt sich aber ein sehr gewinnreicher Verkehr von allerlei Handelsleuten. Die letzten Friedensstationen werden damit überschwemmt, die Avisierung der Güter ist vielfach erschwert, die Entladung stockt. Rechtzeitig hat die Bahn dem entgegenzuwirken, was nicht leicht ist.

Man darf wohl sicher hoffen, daß infolge der Erfahrungen 1870/71 eine Organisation der Zuführung des Armeebedarfs derart geschaffen worden ist, daß die Zufuhr dem Bedarf möglichst entspricht und nicht wie damals weit übertrieben ist. Bei aufgehobenem oder stark beschränktem Privatgüterverkehr werden ja auf manchen Bahnhöfen, je nach Größe der letzteren, ein, zwei oder mehr Züge von Armeebedarf (auf späteren Verschub harrend) ruhen können, ohne die Klarheit des Bahnbetriebs zu beeinträchtigen. Diese Zugzahl müßte für jeden solchen Bahnhof bestimmt und genau innegehalten werden; ja, man könnte wohl jeden Armeebedarfzug, sobald seine sofortige Ausladung nicht unbedingt gesichert ist, auf einen bestimmten solchen Ruheplatz leiten und weitere Zufuhr abschneiden, sobald jene Ruheplätze sich zu füllen drohen.

III. Im Gegensatz zu dem 1870er Aufmarsch der Armee erscheinen dem Fernerstehenden die Transporte größerer Truppenkörper in Feindesland in wenig günstigem Licht. Unser mehrfach genanntes Buch geht in bezug auf die wichtigsten dieser Transporte genau auf die Einzelheiten ein, widmet z. B. demjenigen der Garde-Landwehrdivision 19 Seiten. Der ungünstige Verlauf dieses Transports, der auch im Aufsatz der Nr 99 Jahrg. 1903 d. Ztg. kurz angedeutet ist, beruht wohl nicht auf einem Verschulden, sondern war durch die Verhältnisse bedingt. Der Fehler (wenn man einen solchen suchen will) war: man täuschte sich im Hauptquartier über die Leistungs-

fähigkeit der Linien. Das Buch des Ministers Budde schließt die Betrachtung über diesen Transport mit der Lehre: „daß auf Bahnen mit gestörtem Betriebe jede Erleichterung, die durch Fußmarsch nacheinander folgender Staffeln gewonnen werden kann, unbedingt wahrzunehmen ist, und daß die dauernde Ausstattung jedes Wagens für die verschiedenen Gebrauchszwecke und Mitführung dieser Ausstattung im Wagen eine wesentliche Hilfe . . . sein wird".

Eine andere Lehre gibt der mißglückte Versuch, sechs Bataillone und eine Batterie von Gonesse rechtzeitig zum Schlachtfeld von St. Quentin zu bringen. Zwei volle Tage beanspruchte die Verladung, weil der Bahnhof Gonesse eine durchaus ungünstige Gestaltung hatte. Nur ein Bataillon konnte an der Schlacht teilnehmen. Man kann nicht beurteilen, ob in diesem Falle unter Erstreckung der Fußmärsche ein geeigneterer Einschiffungspunkt hätte gewählt werden können. Es sollte aber dieser letztere Gesichtspunkt von militärischer und eisenbahnlicher Seite immer ins Auge gefaßt werden.

IV. Unter den Umgehungsbahnen nimmt die zur Umgehung von Metz ausgeführte Eisenbahn Remilly-Blénod (bei Pont-à-Mousson) eine besondere Stellung ein. Bei diesem Bau kreuzen sich verschiedene Interessen, und mancherlei Gesichtspunkte kommen in Betracht: strategische und eisenbahnliche, solche der Verpflegung und der Sorge um die Verwundeten. Trotz aller Erwägungen und trotz der sehr großen auf diesen Bau verwendeten Kräfte war das Ergebnis weniger als Null.

Eine etwa erforderliche Herstellung dieser Bahn war schon vor dem Kriege erwogen. Als aber am 18. August 1870 bereits der erste deutsche Zug in Nancy eingelaufen war, als gleichzeitig Bazaine in Metz eingeschlossen wurde, erhoben sich Zweifel über die Zweckmäßigkeit dieses Baues. Für das weitere Vorgehen auf Paris und den Norden kam zunächst nur die Linie Frouard-Chalons s. M. in Betracht. Diese konnte nicht mehr fördern, als die Linie Wendenheim (nördlich Straßburg)-Frouard zubrachte. So blieb die Linie Saarbrücken-Umgehungsbahn-Frouard, abgesehen von der Erleichterung des Kohlenbezugs, wesentlich nur Aushilfslinie für den Fall einer (etwa feindlichen) Störung auf Wendenheim-Frouard. Nur wenn etwa die Kriegslage eine ganz abgesonderte Zufuhrlinie Straßburg-Blainville-Epinal und weiter für erheblich größere Kriegführung in der Richtung auf die Côte d'Or hin gefordert hätte, wäre Saarbrücken-Frouard als Zufuhrlinie nach Paris zu voller Geltung gekommen. Die vorsorgliche Sicherung gegenüber diesen Möglichkeiten begründete wohl den Beschluß, den am 15. August begonnenen Bau nun auch zu vollenden. Zwei Eisenbahnabteilungen, vier Pionierkompanien waren dazu bestimmt. Am 5. September schafften 2700 Arbeiter daran. In 6 Wochen war der Bau vollendet. Aber man hatte sich bezüglich der Leistungsfähigkeit sehr getäuscht. Ungünstige Steigungs- und Krümmungsverhältnisse begrenzten die Züge auf 20 Achsen. Der eilige Bau, das Senken des Bahnkörpers, das Nichtnagelhalten der mehrfach verwendeten Pappelschwellen verursachten sehr häufige Entgleisungen. Mit zwei Zügen täglich beginnend, hoffte man auf vier Züge zu 20 Achsen zu kommen. Hätte die Bahn den Großverkehr vermitteln sollen, so würden sich außerdem die Endbahnhöfe für die nötigen Zugteilungen unzulänglich erwiesen haben. Metz fiel am 27. Oktober; kurz vorher oder wohl kurz nachher zerstörte ein Hochwasser die hölzerne Moselbrücke bei Blénod und machte der Benutzbarkeit der Bahn rechtzeitig ein Ende.

Aber der Bau brachte noch andere nicht geahnte Nachteile. Er verbrauchte enorme Arbeitskräfte und einen sehr großen Landfuhrpark, und gerade damals erforderte die Verpflegung der ungeheuren Heeresmacht um Metz und die Fortbringung der Verwundeten dringend diese Mittel. Die Hinderung der Entladung und weiteren Fortschaffung des Armeebedarfs verursachte dann auf beiden großen Zufuhrbahnen nach Metz die so langdauernden nachteiligen Betriebsstörungen.

Schluß: Wir sahen von der Eisenbahn hinweg auf die Landstraße, streiften militärisches, ja strategisches Gebiet. Der Militär und der Eisenbahner in einflußreicher, mitberatender Stellung, beide müssen, um dem gemeinsamen Zwecke voll zu dienen, ihren Blick über ihr Sondergebiet hinaus erweitern. Das Buch des Ministers Budde dient diesem Zweck.

Boppard, Anfang Januar 1904. Redlich.

Die Einheitsbewegung unter den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika

ist im „Archiv f. Eisenbahnwesen" vom Professor Dr K. Wiedenfeld zum Gegenstande einer längeren Abhandlung gemacht worden, in der er zunächst darauf hinweist, daß die Vereinigten Staaten unter allen Kulturländern der Erde dasjenige Gebiet sind, in dem für die Entwicklung und Einrichtung des Verkehrswesens dem freien Spiel der privatwirtschaftlichen Kräfte durch die bestehende Rechtsordnung die geringsten Schranken gezogen sind. Während in Großbritannien und Irland, wo tatsächlich ebenfalls Privatunternehmungen den gesamten Eisenbahndienst beherrschen, ein Eingreifen der Staatsgewalt sich immer noch dadurch geltend macht, daß das Parlament bei Erteilung der Eisenbahnkonzessionen seit Jahrzehnten den Grundsatz befolgt, reine Konkurrenzlinien nicht zu genehmigen, kann in den Vereinigten Staaten — von dem kleinen Staate Massachusetts abgesehen — jedermann, wenn er nur gewisse rein formale Bedingungen erfüllt, Bahnen bauen und betreiben, wann und wie es ihm beliebt, wobei auch die Kapitalaufbringung in keiner Weise kontrolliert wird. Namentlich haben sich auch für die Tarifgestaltung die Rechtsschranken, die man ihr durch das Interstate Commerce Law vom Jahre 1887 zu geben versuchte, als tatsächlich wirkungslos erwiesen. Ein solcher Zustand aber mußte im Laufe der Zeit zuerst zu einem rücksichtslosen Wettbewerbskampfe der einzelnen Eisenbahnunternehmungen gegen einander und dann — sobald die Bahnverwaltungen das Selbstmörderische eines solchen Beginnens einsahen — zu einer engen Interessenvereinigung der Bahnverwaltungen unter sich führen und ihnen damit ein unanfechtbares Monopol im gesamten Verkehrsleben verleihen. Im Laufe der 90 er Jahre war diese Bewegung anfänglich gehemmt durch den damals herrschenden wirtschaftlichen Niedergang. Als aber dann der wirtschaftliche Aufschwung im Jahre 1898 kraftvoll einsetzte und damit der Mut zu neuen Schöpfungen wiederkehrte, begann die Entwicklung sofort diejenige Richtung einzuschlagen, die ihr nunmehr durch die sachlichen und persönlichen Verhältnisse gewiesen war: Die größten Unternehmungen nahmen die kleineren in sich auf und hielten Fühlung miteinander, indem sie ihr Tätigkeitsfeld gegenseitig absteckten und sich zur Betätigung gemeinsamer Aufgaben die Hand reichten. Das Ziel der Verschmelzungen war nicht mehr die Abrundung aus Betriebsrücksichten, sondern jetzt handelte es sich um endgültige Beseitigung der Wettbewerbs- und Kampfesmöglichkeiten; „die Eisenbahnmagnaten wollten je in ihrem Gebiet Eisenbahnkönige werden."

Schon vorher hatte sich ein Mann durch verschiedene glückliche Erfolge unter den mächtigen Eisenbahnherren ein ganz besonderes Vertrauen erworben. Es war dies Pierpont Morgan, der bei uns namentlich durch die Begründung des Stahltrusts und des nordatlantischen Schiffahrtssyndikats bekannt geworden ist, in Amerika sich aber schon früher dadurch einen Namen gemacht hatte, daß er zuerst die Chesapeake-Ohio-Bahn, später die Southern Railroad und sodann die Northern Pacific-Bahn zu leistungsfähigen Betrieben umgestaltete. Unter seiner Anregung und Leitung haben sich selbst die Bahnen der Vereinigten Staaten zu folgenden Hauptgruppen zusammengeschlossen: Im Nordosten, d. h. östlich der Mississippi-Chicagolinie und nördlich des Potomac, die Vanderbilt-Morgan- und die Pennsylvania-Gruppe, jene etwa 40 000 km, diese etwa 30 000 km umfassend und beide in engster Fühlung miteinander; im Südosten, d. h. östlich des Mississippi und südlich des Potomac, die Morgan-Walker-Gruppe mit rund 40 000 km; im Westen endlich, d. h. westlich der Mississippi-Chicagolinie, die Morgan-Hill-Harriman-Gruppe mit rund 70 000 km. Schon die Tatsache, daß Pierpont Morgan an allen Gruppen maßgeblich beteiligt ist, läßt erkennen, daß diese gewaltigen Eisenbahnnetze, deren jedes den preußisch-hessischen Gemeinschaftsbesitz beträchtlich überragt, auch noch untereinander Fühlung halten, einen gegenseitigen Wettbewerb also zu vermeiden trachten und wenigstens in den Grundzügen ihrer Politik eine einheitliche Richtung ver-

folgen werden. Auf mindestens 180 000 km, das Sechsfache der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, ist das Netz zu beziffern, das jetzt dem einheitlichen Kommando eines kleinen Stabes zielbewußter, kapitalkräftiger Leute untersteht; es breitet sich über das ganze Gebiet der Vereinigten Staaten und umfaßt bereits rund 60 % von deren Eisenbahnbesitz. Eine gewaltige Verkehrsmacht ist es also, die sich hier vereinigt findet. Dagegen sind es nicht auch Betriebseinheiten, die bis in die Einzelheiten der Geschäftsführung hinein von einer obersten Spitze geleitet werden. Die Einheitlichkeit wird vielmehr nur durch die Interessenübereinstimmung, community of interest, der Großaktionäre, eben jener Eisenbahnkönige, gewährleistet und bezieht sich dementsprechend lediglich auf die großen Züge der Verkehrspolitik, insbesondere auf die Regelung der Durchgangstarife, die vordem die wichtigste Waffe in den Wettbewerbskämpfen abgegeben hatten. Nur wenige Bahnen haben sich gegenüber der von Morgan geführten Eisenbahngemeinschaft eine wirkliche Selbständigkeit gewahrt, und unter ihnen sind die wichtigsten die Atchison-Topeka-Sta. Fé-Bahn mit 8000 und die Gouldsche Gruppe mit 16 000 engl. Meilen Bahnlänge. Die erstere wird schwerlich dem Morganschen Netz irgend welche Schwierigkeiten bereiten.

„Bedenklicher ist vielleicht die Selbständigkeit der Gouldschen Unternehmungen. Diese schieben sich in der Richtung von Buffalo-Chicago südwestlich nach New-Orleans, Galveston und El Paso wie ein Keil in das Gebiet der konsolidierten Bahnen hinein, diesseits und jenseits des Mississippi, und noch jüngst ist ein Zugang vom Eriesee nach Pittsburg ganz neu geschaffen worden, ja es wird von einer Verlängerung dieser Linie bis zur atlantischen Küste gesprochen. Die Pennsylvaniabahn, die durch dies Vordringen in erster Reihe belästigt wird, hat aber auch bereits den Kampf aufgenommen — sie hat der Gouldschen Western Union Telegraph Company die Benutzung ihres Bahnkörpers nicht weiter gestattet; man wird nicht zweifeln dürfen, daß auch dieser Kampf mit einem Ausgleich endigen wird, der noch die Gouldsche Gruppe dem Einheitsnetz einfügt.

Was sonst noch an selbständigen Unternehmungen übrig geblieben ist, erhebt sich in keinem Einzelfalle auf 5000 Meilen Bahnlänge. Die Betriebe sind ohne örtlichen und vollends ohne organisatorischen Zusammenhang; sie haben lediglich lokale Bedeutung und können die Verkehrspolitik der Riesensysteme daher kaum stören. Die Zukunft hat vielmehr damit zu rechnen, daß die Grundzüge dieser Politik nach einheitlichem Plane aufgestellt werden: der Wettbewerb ist der Vereinigung gewichen."

Der Verfasser knüpft hieran die folgende Schlußbetrachtung: „Die amerikanische Volkswirtschaft wird sich also damit abfinden müssen, daß in Zukunft die von Morgan geführte Vereinigung der fünf oder sechs Eisenbahnkönige in voller Selbstherrlichkeit das Verkehrswesen ihrer Heimat regieren. Nimmt man hinzu, daß Morgan über etwa 3/4 aller Anthrazitkohlengruben verfügt und der Organisator des Stahltrusts ist, daß der Petroleumkönig Rockefeller im Direktorium der Vanderbiltbahnen Sitz und Stimme hat, daß also die Bahnen in engstem Zusammenhang mit den großen Industriekonzentrationen stehen, und bedenkt man die grundlegende Bedeutung, die an sich schon der Verkehrsdienst in der modernen Wirtschaftsorganisation für die gesamte Volkswirtschaft und für ihre Stellung in der Weltwirtschaft beansprucht, so ist es nicht zuviel gesagt, daß jene wenigen Männer überhaupt das Gedeihen ihres Landes wirtschaftlich und auch politisch in der Hand haben. . . . . Man darf zugeben, daß die Konzentration gewisse große Vorteile auch für das ganze Land im Gefolge haben wird; insbesondere für den internationalen Handelswettkampf verleiht die Zusammenballung aller Kräfte eine ungemein starke Stoßkraft. Und man muß es doch ungesund nennen, daß eine Handvoll besonders kapitalkräftiger und besonders rücksichtsloser Privatleute diese alles überragende Herrschaftsgewalt in sich vereinigen — eine Herrschaftsgewalt, die nur der organisierten Gesamtheit, dem Staate, auszuüben zukommt."

Die außerordentlichen Ausgaben des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten nach dem Etat für das Jahr 1904

sind, wie der St. Pet. Ztg. aus Regierungskreisen mitgeteilt wird, Anfang Dezember v. J. festgestellt worden. Es war inzwischen auch schon reichlich spät geworden, um den Voranschlag fertig zu stellen, denn in Rußland beginnt das Etatsjahr mit dem Kalenderjahr. Seit Jahren hat man sich in Rußland daran gewöhnt, aus dem ganzen Etat des großen Reiches den Teil, der sich im besonderen mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes beschäftigt, schon vor dem 1. Januar, d. h. dem Tage, an dem der Kaiser den Etatsentwurf zum Gesetz erhebt, mitgeteilt zu erhalten. Es ist dies ja wohl auch berechtigt, weil durch wenige andere Positionen des Etats so unmittelbar die Interessen des Volkes und der Entwicklung des Volkswohlstandes berührt werden, wie gerade durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes, das zur Zeit noch so außerordentlich weitmaschig ist. Wie aus den nachfolgenden Mitteilungen hervorgeht, sind abermals sehr erhebliche Summen für den Bau neuer Staatsbahnen in Aussicht genommen worden. Es sind nämlich in dem Etat für das Jahr 1904 146 786 690 R. gegen 166 115 603 R. im Jahre 1903 veranschlagt, so daß 19 328 913 R. weniger verausgabt werden sollen. Von dem Kostenanschlage für das Jahr 1904 entfallen auf die in Aussicht genommenen besonderen Vorarbeiten für den Bau neuer Staatseisenbahnen 450 000 R. gegen 200 000 R. im Jahre 1903. Der erstgenannte Betrag wird u. a. zu den besonderen Vorarbeiten für den geplanten Bau einer Eisenbahn von Samarkand nach Termes von etwa 300 Werst (= 320,1 km) und für Erforschungszwecke auf den Hauptrücken des Kaukasus sowie zu Voruntersuchungen zur Herstellung von Zweigbahnen, welche in einer Gesamtlänge von 700 Werst (= 747 km) nach verschiedenen, bereits vorhandenen Eisenbahnen geführt werden sollen, verwandt werden. — Für den Bau von Neben-, Lokal- und Zufuhrbahnen sollen 1 108 000 R. angewiesen werden, während der für 1903 zu diesem Zweck aufgewendete Betrag sich auf 3 945 500 R. bezifferte.

Im Jahre 1903 ist der Bau des Zweiges von der Station Kegel der Baltischen Bahn nach der Stadt Hapsal in Angriff genommen worden. Die Baukosten dieser 72,30 Werst (= 76,82 km) langen Nebenbahn sind samt den Schienen und dem Betriebsmaterial auf 3 608 000 R. veranschlagt. Für das Jahr 1904 werden zum Abschluß der Arbeiten 608 000 R. erforderlich sein. — Zur Weiterführung der Arbeiten an der Moskauer Ringbahn, deren Gesamtbaukosten 39 500 000 R. betragen und für die in den Jahren 1901, 1902 und 1903 zusammen bereits 14 915 500 R. verausgabt worden sind, sollen 15 000 000 R. gefordert werden. Zum Herbst 1905 wird voraussichtlich die Bahn fertiggestellt sein. — Nach der endgültigen Bestimmung wird die Orenburg-Taschkentbahn von Orenburg, dem Zweige der Ssamara-Slatoust-Eisenbahn, über Ilezk-Aktybinsk zum Ssary-Tschaganakbusen des Aralsees, ferner über das Dorf Dschulek, Turkestan, bis zur Station Taschkent der Zentralasiatischen Eisenbahn geführt werden. Die Baukosten auf dem nördlichen, 931,29 Werst (= 993,3 km) langen Teil der Orenburg-Taschkentbahn sind auf 56 018 680 R. festgesetzt. Im Jahre 1903 sind zur Fortsetzung des Baues auf dieser Strecke 16 000 000 R. ausgeworfen, während für das Jahr 1904 zu diesem Zweck weitere 16 000 000 R. veranschlagt sind. Der Bau soll zum 1./14. Januar 1905 fertiggestellt werden. Zur Fortsetzung des Baues auf der südlichen Strecke (831,01 Werst lang) der Orenburg-Taschkent-Eisenbahn, deren Baukosten auf 58 708 806 R. berechnet sind, werden im Jahre 1904: 15 000 000 R. erforderlich sein. 1903 wurden für diesen Bau 16 000 000 R. angewiesen. — Der Bau der zweiten Jekaterinenbahn, deren endgültige Länge auf 594,86 Werst festgesetzt ist, soll schon zu Neujahr vollendet sein. Die Baukosten dieser Bahn waren auf 60 134 366 R. veranschlagt worden und belasteten im Jahre 1903 das Budget des Ministeriums mit 20 000 000 R., während für das Jahr 1904 noch 7 000 000 R. erforderlich sind. — Die in Aussicht genommene Vollendung des Baues der Witebsk-Shlobinbahn hat zum 1. Januar 1903 nicht zu Ende geführt werden können. Die Baukosten dieser Bahn, die eine Länge von 263,11 Werst (= 280,7 km) hat, sind nun auf 17 637 844 R. festgesetzt. Zur Weiterführung der Bauarbeiten auf dieser Bahn waren 2 925 689 Rubel angewiesen worden. Für das Jahr 1904 werden zur Erweiterung des Knotenpunktes Witebsk noch weitere 39 775 R. erforderlich sein. — Die Baukosten der Bologoje-Polozkbahn (des ersten Teils der Bologoje-Siedlezbahn) sind auf 53 502 147 R. veranschlagt. Dieser Teil der Bahn wird nach der endgültigen Berechnung 455,90 Werst (= 486,3 km) lang und wird voraussichtlich zum 1. Januar 1906 fertiggestellt sein. Zur Fortsetzung der Arbeiten waren im Jahre 1903 15 000 000 R. angewiesen, während für das Jahr 1904 weitere 10 000 000 R. verwandt werden sollen. Die Länge der zweiten Strecke der Bologoje-Siedlezbahn — von Polozk nach Siedlez — ist mit 627 Werst (= 669 km) festgesetzt, und zwar sollen davon 605 Werst (= 645,5 km) sofort ein doppeltes Gleis bekommen, während auf den übrigen 22 Werst (= 23,4 km) eingleisig gebaut wird. Die Gesamtkosten dieser Strecke sind auf 80 801 532 R. veranschlagt und ihre Fertigstellung ist zum 1. September 1905 in Aussicht genommen worden. Zur Weiterführung der Arbeiten wurden 20 000 000 R. ausgeworfen, während für 1904 noch weitere 22 000 000 R. gefordert werden. — Der im Jahre 1902 für den Bau

einer St. Petersburg-Wologda-Eisenbahn berechnete Anschlag der Ausgaben im Betrage von 40 130 330 R. ist bekanntlich vom Reichsrat bestätigt worden. Darin sind auch die Baukosten für den 12 Werst (= 12,8 km) langen Zweig längs dem linken Ufer des Wolchowflusses zum Hafen Gostinopolje mit einbegriffen. Die Länge der Bahn ist auf 567 Werst (= 605 km) festgesetzt und die Fertigstellung wird zum 1. Januar 1905 erwartet. Für den Bau dieser Bahn waren in dem Etat des Jahres 1903 14 500 000 R. vorgesehen, während im Jahre 1904 zu diesem Zweck weitere 6 000 000 R. angewiesen werden sollen. — Am 11. Juni 1903 erfolgte das Gutachten des Reichsrats betreffend die Baukosten der Wologda-Wjätkabahn, die samt dem Oberbau, dem Betriebsmaterial und sonstigem Zubehör auf 43 026 806 R. berechnet worden sind. Die Länge der Bahn beträgt 612,5 Werst (= 653,4 km), und ihr Bau soll zum 1. September 1905 fertiggestellt werden. Im Jahre 1903 waren für den Bau 19 000 000 R. ausgeworfen, während für 1904: 12 000 000 R. erforderlich sind. Das Baubudget dieser Bahn wurde auch noch durch die Vorarbeiten auf der Linie Bui-Kostroma-Galitsch und durch die Untersuchungskosten der Wolga bei Kostroma, für welche 36 245 R. bezw. 20 730 R. ausgeworfen sind, belastet. — Die Länge der St. Petersburg-Petrosawodskbahn ist auf 260 Werst (= 277,4 km) und die Baukosten auf 15 600 000 R. bezw. 60 000 R. für eine Werst Bahnlänge veranschlagt. Für die Inangriffnahme der Bauarbeiten auf dieser Bahn waren 1903: 2 000 000 R. angewiesen, darunter zu Vorarbeiten auf den Eisenbahnlinien vom Hafen Dubowiki am Wolchowflusse nach Petrosawodsk 130 400 R. Da es sich aber herausstellte, daß neben der bereits für diese Bahn gewählten Linienführung noch eine zweite über Olonez abzustecken war, nahm man vorläufig nur die Trassierung in den vorerwähnten Richtungen vor, ohne an die Arbeit selbst zu schreiten. Für die in Aussicht genommenen Bauarbeiten für 1904, zu denen unmittelbar nach Feststellung der Linienführung der neuen Bahn geschritten werden wird, sind 4 500 000 R. erforderlich. Die Bauarbeiten sind zum 1. Oktober 1906 abzuschließen. — Für den Beginn der Arbeiten auf der bereits im Plan bestätigten Bahn von der Station Alexandropol der Eriwanbahn zur persischen Grenze sind für 1904: 5 000 000 R. anzuweisen. Die Bahnlänge ist auf 170 Werst (= 181,4 km) veranschlagt, und die Kosten dafür sollen sich auf annähernd 13 600 000 R., also 80 000 R. für eine Werst, belaufen. Die Baukosten der Baikalringbahn sind samt den Schienen, dem Betriebsmaterial und mit der Herstellung einer ständigen Anfahrtbrücke in der Tomchoibucht auf 52 523 695 R. veranschlagt. Im Jahre 1903 wurden zum vorerwähnten Zwecke 20 000 000 R. verausgabt, während für 1904 15 000 000 R. erforderlich sind.

Außerdem ist neuerdings beschlossen, nachstehende Eisenbahnen zu bauen: 1. von Kurgan über Jekaterinburg nach Perm. Die Länge dieses Stranges ist auf 734 Werst (= 781,2 km) und die Gesamtkosten mit den Schienen und dem erforderlichen Betriebsmaterial auf 58 000 000 R. veranschlagt. Durch den Bau dieser Bahn, die eine Verbindung zwischen der sibirischen Bahn und St. Petersburg herstellt, wird es notwendig, die 203 Werst (= 216,6 km) lange Strecke Perm-Tschepza der Perm-Kotlasbahn umzubauen, um den zukünftigen Anforderungen, die der zu erwartende Verkehr an die Leistungsfähigkeit dieses Verkehrsweges stellen wird, entsprechen zu können. Für die Vorarbeiten zu dieser Bahn werden für 1904: 5 000 000 R. erbeten. Der Abschluß des Baues ist auf Schluß des Jahres 1907 festgesetzt. — 2. Zu Beginn des Jahres 1904 soll auch der Bau der Cherson-Nikolajewbahn in einer Länge von 100 Werst (= 106,7 km), deren Baukosten auf 7 000 000 R. veranschlagt sind, in Angriff genommen werden. Im Jahre 1904 sind für die Bauarbeiten, die am Ende des Jahres 1906 zum Abschluß geführt werden sollen, 2 000 000 R. erforderlich. — 3. Im Jahre 1904 sollen auch die Arbeiten zum Bau einer Eisenbahn von Grodno nach Selwjäny, einer Station der im Bau begriffenen Bologoje-Siedlez-Eisenbahn, begonnen werden. Die Baukosten dieser 60 Werst (= 64,02 km) langen Verbindungslinie sind auf 2 000 000 R. veranschlagt, und soll die Bahn zum Schluß 1906 fertiggestellt sein. — 4. Schließlich soll im Jahre 1904 zur Durchführung des Bahnprojekts Nowokamenna-Lomsha, 140 Werst (= 149,4 km) lang, geschritten werden. Die Baukosten dieser Bahn sind samt den Schienen, aber ohne Betriebsmaterial auf 10 950 000 R. veranschlagt. — 5. Zum Bau der Eisenbahnen in den Bergrayons der mittelsibirischen Eisenbahn werden für das Jahr 1904: 4 000 000 R. nachgesucht. — 6. Zu Vorarbeiten sind für 1904: 3 000 000 R. erforderlich.

Aus der Aufzählung aller der Bauarbeiten, die Rußland auszuführen beabsichtigt, ersieht man deutlich, daß der Wechsel in der Person des leitenden Finanzministers zunächst noch nichts an der Wirtschaftspolitik, soweit der Ausbau des Eisenbahnnetzes in Frage kommt, gändert hat. Wenngleich die weitaus größere Zahl der geplanten Bauten noch aus der Zeit der Amtsführung des Finanzministers Witte herstammen, so zeigen doch die großen Beträge, die für die Durchführung der geplanten und nicht fallen gelassenen Eisenbahnbauten ausgeworfen sind, und die neuen Projekte, die auf das Programm gesetzt worden sind, daß mit Tatkraft an dem weiteren Ausbau des Schienennetzes gearbeitet werden soll. Das ist offenbar für Rußland, das noch außerordentlich arm an Eisenbahnen im Vergleich zu seinem Länderbesitz ist, sehr erfreulich. Aber es fragt sich, ob diese Wirtschaftspolitik sich auch auf den gleichen Grundsätzen aufbauen wird, wie sie zu Zeiten des Finanzministers Witte galten. Wir haben schon früher wiederholt darauf aufmerksam gemacht, daß es dem Finanzminister bei weitem nicht geglückt war, uneingeschränkte Zustimmung unter seinen Landsleuten zu finden. Die einen fanden, es gehe zu schnell mit dem Eisenbahnbau vor sich, die anderen waren der Ansicht, der hastige Eisenbahnbau bringe die Entwicklung der Industrie aus ihren ruhigen Bahnen, die dritten glaubten für die großen Opfer an Geld bessere Zwecke zu kennen, weil sie die übrigen Bedürfnisse des Volkes vernachlässigt meinten; kurz, es wurde viel getadelt, und wenn auch nicht ein jeder, so wußten doch wenigstens viele die Sache sehr viel besser machen zu können.

War das schon so, als der Finanzminister noch der allmächtige Mann war, so hält die Kritik und die Herren Kritiker jetzt, wo der Stern nicht mehr hoch steht, noch sehr viel weniger zurück. In dieser Beziehung hat sich in jüngster Zeit namentlich auch ein Petersburger Nationalökonom, A. A. Radzig, hervorgetan und eine außerordentlich scharfe Kritik geübt.

„Der Bauer hat kein Geld zum Ankauf eines Pfluges", so führt der Verfasser aus, „durch welchen er die Nachfrage nach Eisen ein wenig steigern würde, aber trotzdem erhebt man von ihm seine Kräfte übersteigende Akzise- und Zollbeträge auf Branntwein, Zucker, Petroleum, Zündhölzchen, Tabak, Tee, Manufakturwaren usw., um einen Teil des in dieser Weise vereinnahmten Geldes nicht zur Bestreitung unabweislicher Staatsausgaben, sondern zu Eisenbahnbauten zu verwenden. Somit stellt sich heraus, daß der Bauer, anstatt einen Pflug zu kaufen, den er zur Bodenbearbeitung und Verbesserung der Ernte braucht, gezwungen wird, sein Geld zur Zahlung von Akzisebeträgen und Zöllen zu verwenden, welche so hoch sind, daß sie dem Finanzministerium die Möglichkeit geben, Ausgaben für Eisenbahnbauten aus den Staatseinnahmen zu machen, d. h. für Rechnung des Pfluges, den der Bauer nach Bezahlung von Zöllen und Akzise zu kaufen nicht mehr imstande ist. Solche Eisenbahnbauten, die für Rechnung zu hoher Steuern ausgeführt werden, untergraben den Volkswohlstand von Grund aus."

Die Bestreitung der Kosten von Eisenbahnbauten, fährt der genannte Verfasser fort, die sonst durch Anleihen gedeckt worden seien, aus den Eisenbahnüberschüssen des Budgets rechtfertige Witte damit, daß fast die ganze russische Staatsschuld eine Folge von Kriegen sei, daß daher spätere Generationen durch diese Staatsschulden schon schwer genug belastet seien und man daher davon absehen müsse, diese Schulden noch zu vergrößern. Radzig findet, daß diese Rechtfertigung nicht stichhaltig sei; wie groß die Verluste seien, die der Landbevölkerung durch Verminderung des Viehbestandes zugefügt worden, weil der Bauer sein Vieh habe verkaufen müssen, um die schwer auf ihm lastenden Steuern bezahlen zu können, und die durch die Abnahme der Ertragfähigkeit des Bodens erwachsen wären, sei nicht bekannt; soviel stände jedoch fest, daß diese Verluste bedeutend größer wären, als die Kosten der Eisenbahnen, die aus den laufenden Steuereingängen gedeckt worden seien. Die Verminderung des Viehbestandes und die Mißernten gäben Veranlassung, über den anscheinenden Wohlstand der Steuerzahler nachzudenken, eine Vermögenslage, die es dem Bauer unmöglich mache, einen Pflug zu kaufen.

Das ist hart! Ob auch gerecht, ist eine andere Frage, die so lange nicht beantwortet werden kann, als nicht die zahlenmäßigen Nachweise vorliegen, daß tatsächlich derartige Beträge in größerem Umfange zu Kapitalanlagen Verwendung gefunden haben, obgleich dringende Bedürfnisse auf anderen Gebieten der Volkswohlfahrt unbefriedigt bleiben mußten. Allerdings führt der Verfasser in gewissem Widerspruch zu dem eben so scharf Getadelten aus, daß der Minister doch Geld verfügbar hatte, um Fachausbildung in weitere Volksschichten zu tragen, denn während der letzten 10 Jahre seien in Kiew, Warschau und Petersburg polytechnische Institute entstanden, es sei eine Reihe höherer und niederer Handelsschulen eröffnet worden, doch meint Radzig, daß alle diese Ausgaben für Bildungszwecke einen zufälligen Charakter gehabt hätten und einen Tropfen im Meer darstellen im Vergleich zu den Millionen, die zur Einführung des Branntweinmonopols und zu Eisenbahnbauten verwandt worden sind.

Ist hiermit schon eine gewisse Voreingenommenheit zutage getreten, so mahnen die weiteren Ausführungen immer mehr zur Vorsicht bei der Beurteilung der Kritik, als der Verfasser ziemlich alles tadelt. Für Verstaatlichung der Eisenbahnen habe keine Veranlassung vorgelegen. Zudem werde durch diese Verstaatlichung der Wettbewerb unter den einzelnen Linien aufgehoben, worunter die Bevölkerung zu leiden habe. Der Bau und der Betrieb von Eisenbahnen durch den Staat sei sehr teuer und lasse zudem viel zu wünschen übrig.

Ferner seien die Tarife für den Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse zu hoch, da sie den Preisen dieser Erzeugnisse am internationalen Markte nicht entsprächen. Auch seien die Spesen in den Häfen zu hoch und ein Ergebnis der schlechten Beschaffenheit der Häfen, für welche nichts getan werde. Man habe zwar behufs Verstärkung der Ausfuhr neue Eisenbahnen gebaut, jedoch augenscheinlich vergessen, auch für Verminderung der Ausgaben an den Ausfuhrhäfen durch Verbesserung der Anlagen Sorge zu tragen.

So geht es immer weiter, so daß wenig gutes übrig bleibt. Hier sei nur noch kurz darauf hingewiesen, daß seinerzeit fast nur notleidende Bahnen verstaatlicht wurden, für die auf Konto der gewährleisteten Zinsgarantie der Staat alljährlich fast die gesamten Zinsen zahlen mußte, ohne einen genügenden Einfluß auf die Verwaltung und namentlich die Ausgaben zu haben. Unter solchen Verhältnissen erschienen vor 10 Jahren die Verstaatlichungen nicht falsch. Wenn das Endergebnis nicht befriedigt, so liegt das wohl auf einem anderen Gebiete, als auf dem des Prinzipes der Verstaatlichung, wie das z. B. Preußen lehrt. Auch die Klage, daß der Wettbewerb unter den Bahnen durch die Verstaatlichung weggefallen sei, worunter das Volk leide, berührt ganz eigenartig, wenn man den wilden Wettbewerb erlebt hat, in dem sich die einzelnen Bahnen erbittert bekämpften und der keineswegs dem Volke allgemein, sondern ausschließlich einzelnen zugute kam, die die erforderlichen Mittel hatten, im großen zu handeln, und dabei die Möglichkeit hatten, ihren Wünschen mit dem gebührenden Nachdrucke nicht nur Gehör zu verschaffen, sondern sie auch tatkräftig durchzusetzen. Das Endergebnis dieses wilden Treibens auf tarifarischem Gebiete kam aber ausschließlich in der Geschäftsbilanz der großen Häuser zum Ausdruck. Daß dieses Unwesen beseitigt worden ist und an Stelle dessen das Finanzministerium die Regelung und Festsetzung der Tarife in die Hand genommen hat, ist gewiß eine der richtigsten und wichtigsten Bestimmungen der Witteschen Wirtschaftspolitik gewesen, die sicherlich nicht zum Nachteile des Volkes ausgeschlagen ist.

Schulen für die mittleren Eisenbahnbeamten.

Aus Anlaß des unter dieser Überschrift in Nr 3 und 4 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatzes sind uns mehrere berichtigende Schreiben zugegangen, die sich auf die Angaben über die bestehenden Eisenbahnschulen in Nr 3 d. Ztg. beziehen. Insbesondere ist es nicht richtig, daß in Wien seit 1899 eine k. k. Eisenbahnakademie besteht. Der österreichische Eisenbahnklub hat allerdings ein Organisationsstatut für eine solche Akademie im Jahre 1899 ausgearbeitet; diese war als Staatsanstalt mit vier Jahrgängen gedacht, ist aber niemals zustande gekommen. Ebenso ist auch der Plan der Begründung einer Eisenbahnakademie in Aussig bis jetzt nicht verwirklicht. Alle einschlägigen Pläne ruhen zur Zeit, da im k. k. Eisenbahnministerium in Wien Studien wegen einer allgemeinen Organisation des Eisenbahnfortbildungswesens im Gange sind.

Auch die Mitteilungen a. a. O. auf S. 31 Spalte 2 über die von den österreichischen Staatsbahnen errichteten Vorbereitungskurse für die kommerzielle Fachprüfung in Linz und Lemberg sind insofern nicht erschöpfend, als diese Kurse allgemein eingeführt sind, nicht nur in Linz und Lemberg, sondern auch in Wien, Prag, Innsbruck, Villach usw. In Linz werden künftig solche Kurse nicht mehr stattfinden, da dort durch die Eisenbahnakademie für kommerziell vorgebildete Beamtenanwärter vorgesorgt ist. Vorlesungen über Eisenbahnbetrieb werden außer an der technischen Hochschule in Prag auch an der in Lemberg vom Professor Baron Gostkowski abgehalten.

Von anderer geschätzter Seite wird uns zur Vervollständigung der Angaben des Aufsatzes über die betreffenden Einrichtungen der Schweiz mitgeteilt, daß eine Eisenbahnschule auch am kantonalen Technikum in Winterthur besteht. Sie wurde 1900 eröffnet und erfreut sich eines steigenden Besuchs. Beim Eintritt wird ein Mindestalter von 15 Jahren und ein Maß allgemeiner Vorbildung gefordert, wie es durch den Besuch der zürcherischen Volksschulen — Primarschule 6 Jahre und Sekundarschule 3 Jahre — erworben werden kann. Die Eisenbahnschule (wie die übrigen acht Abteilungen des Technikums) ist vom Kanton Zürich unterhalten. Sie bezweckt die Heranbildung von Beamten für den mittleren Eisenbahnstations-, Expeditions- und Verwaltungsdienst, sieht aber im Lehrplan nicht eine rein fachliche, sondern auch eine allgemeine Ausbildung vor. Der Kurs dauert zwei Jahre; die Zahl der wöchentlichen Unterrichtsstunden beträgt 33 – 37. Unterricht wird erteilt in deutscher Sprache, französischer Sprache, italienischer Sprache, englischer Sprache (fakultativ), Physik, Geographie, Stenographie, Kalligraphie, Anleitung für erste Hilfeleistung bei Unglücksfällen, kaufmännischem Rechnen und Buchhaltung, Bahnanlagen, Signalwesen, Telegraphie, Eisenbahnrecht, Expeditionsdienst, Tarifwesen, Zugförderungsdienst, Betriebsmittel, Rapportierungs- und Verrechnungswesen und Volkswirtschaftslehre. Das Schulgeld beträgt für das Halbjahr 30 Fr. Nach Erledigung der Schule werden die Zöglinge zunächst zur praktischen Ausbildung meist von der Bundesbahnverwaltung als „Volontäre“ in Dienst genommen. Nach erfolgter Einführung in die Praxis, nach Erreichung des erforderlichen Mindestalters und nach Ablegung einer Prüfung, die — theoretisch — schon beim Verlassen der Schule bestanden werden könnte, erhalten die Volontäre die definitive Anstellung als „Gehilfe“ einer Station, Güterexpedition, Einnehmerei, als Telegraphist usw.

Schließlich ist in Nr 4 S. 48 Spalte 2 d. Ztg. ein sinnstörender Setzerfehler untergelaufen. Die auf die bestehenden Schuleinrichtungen sich beziehende Anmerkung der Schriftleitung gehört, wie der Sinn ergibt, an den Schluß des ersten Absatzes der zweiten Spalte. Das auf sie verweisende Zeichen † ist aber versehentlich in die Mitte des zweiten Absatzes gesetzt worden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Lokomotivschnellfahrten auf den preußischen Staatsbahnen.** Die „B. P. N.“ schreiben: Während es nach dem Ergebnis der jetzt vorgenommenen Versuche sehr wahrscheinlich ist, daß der elektrische Betrieb für den Stadtbahn- und Vorortverkehr nutzbar gemacht werden kann, erscheint es ausgeschlossen, daß trotz des vollkommenen Gelingens der Versuche auf der Militärbahn der elektrische Schnellbetrieb auf großen Entfernungen eingeführt werden kann. Denn ein solcher elektrischer Schnellbetrieb würde selbst auf der dafür am günstigsten liegenden Linie Berlin-Hamburg namentlich deshalb, weil eine völlig neue Bahn gebaut werden müßte, sich so kostspielig stellen, daß seine Einrichtung sich wirtschaftlich nicht rechtfertigen ließe. Aber es wird auch der Einführung des elektrischen Schnellbetriebes im Schnellverkehr nicht bedürfen, um auf den dafür hauptsächlich in Betracht kommenden Linien Züge mit einer allen vernünftigen Ansprüchen genügenden Schnelligkeit einzuführen. Gegenwärtig finden auf der Linie Cassel-Hannover Versuche mit neuen gewaltigen Schnellzuglokomotiven und damit fest verbundenen sechsachsigen Wagen statt, welche eine durchschnittliche Schnelligkeit von 130 km auf die Stunde gewährleisten. Bei solcher Schnelligkeit kann man die Strecke zwischen Berlin und Hamburg in etwa zwei Stunden zurücklegen. Ein so schneller Zug hin und zurück an jedem Tage würde dem gegenwärtigen Verkehrsbedürfnis völlig genügen. Fallen, wie anzunehmen, die Versuche auf der erwähnten Strecke günstig aus, so erscheint es selbst nicht ausgeschlossen, daß schon im nächsten Sommer mit der Einrichtung solcher besonders schnellen Züge auf einzelnen dazu geeigneten Strecken vorgegangen wird, und zwar umsomehr, als nach den angestellten Ermittlungen die vorhandenen Gleisanlagen, soweit sie mit schweren Schienen ausgestattet sind, für einen solchen schnellen Betrieb völlig ausreichen. Man wird daher, wenn von der Einführung des elektrischen Schnellbetriebes aus zwingenden wirtschaftlichen Gründen Abstand genommen werden muß, mit einer wesentlichen Verbesserung des Schnellzugverkehrs auf denjenigen Strecken, für welche ein besonderes Bedürfnis hierfür vorhanden ist, rechnen können.

— **Aushänge in den Speisewagen.** Nach einer Verfügung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist in den Speisewagen an Stelle der bisherigen ein neuer einheitlicher Aushang anzubringen, welcher bekannt gibt, daß der Zutritt zum Speisewagen jedem Reisenden freistehe, der sich im Besitze eines für den Zug gültigen Fahrtausweises befinde, der Aufenthalt darin jedoch nur zur Einnahme von Speisen oder Getränken gestattet sei und daß für die Teilnehmer an den gemeinsamen Mahlzeiten die Plätze rechtzeitig frei gehalten werden müssen. Ferner ist darin angeordnet, daß nur kleine Stücke Handgepäck in die Speisewagen mitgenommen werden dürfen,

die in den Gepäcknetzen Raum finden, daß das Rauchen nur in dem für Raucher bestimmten Raum gestattet, während der gemeinsamen Mahlzeiten aber auch in diesem untersagt ist, und daß während der gemeinsamen Mahlzeiten Speisen nach der Karte nicht verabreicht werden.

— **Bezirkseisenbahnräte im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Die Mandate der Mitglieder der Bezirkseisenbahnräte sind mit Ende des Jahres 1903 abgelaufen. Für die Wahlzeit 1904—1906 ist die Zahl der Mitglieder und deren Verteilung auf die kaufmännischen, gewerblichen und landwirtschaftlichen Körper und Vereine durch eine gemeinsame Verfügung der preußischen Minister für Landwirtschaft, für Handel und der öffentlichen Arbeiten neu festgesetzt worden. Die Zahl der Mitglieder beträgt danach für den Bezirkseisenbahnrat Bromberg 40, Berlin 30, Magdeburg 29, Hannover 47, Frankfurt a/M. 64, Cöln 79, Erfurt 30. Dem Fabrikantenverein der Wollindustrie in Guben wird mit Rücksicht auf den am 1. April 1903 erfolgten Übergang der Eisenbahnlinie Frankfurt a/O.-Sommerfeld in den Eisenbahndirektionsbezirk Posen gestattet, an Stelle der bisherigen Vertretung im Bezirkseisenbahnrat Berlin ein Mitglied und ein stellvertretendes Mitglied in den Bezirkseisenbahnrat Breslau für den Rest der Wahlzeit 1902—1904 zu entsenden.

Nachdem der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten darauf hingewiesen hat, daß auch die Regierungen von Hessen und Baden ersucht worden sind, die Körperschaften und Vereine der Großherzogtümer zur schleunigen Wahl ihrer Vertreter zu veranlassen, fordert er die Königlichen Eisenbahndirektionen auf, die Bezirkseisenbahnräte in diesem Jahre möglichst zeitig, nötigenfalls zu einer außerordentlichen Sitzung einzuladen, um nach der Allerhöchsten Verordnung betreffend die Wahlen der Mitglieder des Landeseisenbahnrats durch die Bezirkseisenbahnräte und nach Artikel 18 des Staatsvertrages zwischen Preußen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes die Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder des Landeseisenbahnrats für die Jahre 1904—1906 zu wählen. Dabei weist der Herr Minister darauf hin, daß von den preußischen und hessischen Mitgliedern des Bezirkseisenbahnrats in Frankfurt a/M. auf Grund des vorbezeichneten Staatsvertrages zwei hessische Mitglieder, und zwar je ein Vertreter des Handels oder der Industrie und ein Vertreter der Land- und Forstwirtschaft sowie je ein Stellvertreter zu wählen sind.

— **Eröffnung von Eisenbahnstrecken.** Außer den zuletzt in Nr 98 S. 1476 Jahrg. 1903 d. Ztg. mitgeteilten Strecken sind im Laufe des Monats Dezember 1903 die folgenden dem Betriebe übergeben worden, und zwar:

a) am 12. Dezember die der Plettenberger Straßenbahngesellschaft gehörige Kleinbahn Plettenberg-Dankelmert. Die Strecke wird zunächst nur für den Güterverkehr benutzt. Damit sind nun die beiden an gewerblichen Anlagen so reichen Täler der Öster und Else mit einer Kleinbahn versehen. Für die demnächst im Östertal zu erbauende große Talsperre hat die neue Strecke hervorragende Bedeutung;

b) am 16. Dezember die 8,13 km lange vollspurige Lokalbahn Ranna-Auerbach i/Opf. der bayerischen Staatseisenbahnen für den Gesamtverkehr mit der Anschlußstation Ranna, der Endhaltestelle Auerbach i/Opf., den Halteplätzen und Ladestellen Rauenstein und Hohe Tanne sowie dem Haltepunkt Welluk;

c) am 23. Dezember im Bezirk der Eisenbahndirektion Cöln: 1. die 4,57 km lange vollspurige Nebenbahn Rheinhausen-Trompet mit der Station Rumelen und 2. von der im Bau begriffenen vollspurigen Nebenbahn Trompet-Cleve die 4,84 km lange Teilstrecke Trompet-Mörs, beide für den Gesamtverkehr;

d) am 24. Dezember die vollspurige, etwa 18 km lange Kleinbahnstrecke Beetzendorf-Diesdorf, Verlängerung der bestehenden Kleinbahn Bismarck-Calbe a/M.-Beetzendorf;

e) am 29. Dezember die Teilstrecke Niederemmel-Piesport-Andel der Moseltalbahn Trier-Bullay für den Gesamtverkehr mit dem Haltepunkt Minheim und den Stationen Wintrich, Kesten, Dusemont-Filzen, Mülheim (Mosel) und Andel. Die Moselbahn steht im Betriebe der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft;

f) am 31. Dezember die vollspurige bayerische Lokalbahn Landau a/Isar-Arnstorf. Diese Linie verläßt die Station Landau (in Strecke München-Plattling-Eisenstein) auf der Ostseite, überschreitet die Isar und die Vils, übersetzt das Vilstal, wendet sich dann dem Simbachtal zu und endet mit der Station Arnstorf; sie hat eine Länge von 25,45 km, während die Luftlinie nur etwa 15,6 km beträgt. An größeren Kunstbauten waren herzustellen vier Brücken über die Isar mit zusammen 21 Öffnungen und 374 m Lichtweite und vier Brücken über die Vils mit 152 m Lichtweite sowie mehrere Distriktsstraßen- und Wegunterführungen bezw. Verlegungen. Die Baukosten betragen nahezu 2 200 000 ℳ, d. i. für 1 km Bahnlänge ungefähr 87 000 ℳ. Da auf einen Einnahmeüberschuß von 37 700 ℳ gerechnet werden kann, wird sich das vom Staate aufgewendete Baukapital von nicht ganz 2 000 000 ℳ mit etwa 1,9 % verzinsen. Außer der Abzweigstation Landau a/Isar und der Endstation Arnstorf i/N., in welcher die Betriebsleitung ihren Sitz hat, befinden sich an der Strecke noch die Halteplätze bezw. Ladestellen Landau a/Isar-Stadt, Möding und Ruppertskirchen sowie die Haltestellen Wildthurn, Aufhausen, Haunersdorf und Simbach bei Landau a/Isar.

— **Bau einer elektrischen Stadt- und Vorortbahn für Hamburg.** Die Vorlage des Hamburger Senats betreffend den Bau einer elektrischen Stadt- und Vorortbahn schlägt vor, der Straßenbahngesellschaft in Hamburg in Gemeinschaft mit der Allgemein Elektrizitätsgesellschaft in Berlin sowie Siemens & Halske Aktiengesellschaft, Berlin, die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Stand- und Untergrundbahn zu erteilen. Die Bürgerschaft hatte die Angelegenheit zu näherer Prüfung einem Ausschusse von 15 Mitgliedern überwiesen, dem während seiner Arbeiten von der Kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg ein Projekt behufs Errichtung einer Schwebebahn nach Barmen-Elberfelder Muster eingereicht worden ist. Der Ausschuß hatte bei der Bürgerschaft beantragt, den Antrag des Senates auf Erbauung einer Stand- und Untergrundbahn unter Erteilung der Konzession an die oben genannten drei Firmen ablehnen zu wollen; gleichzeitig sollte aber nach Ansicht der Mehrheit des Ausschusses der Senat ersucht werden, eine neue Vorlage ausarbeiten und in ihr das Projekt der Schwebebahn gebührend berücksichtigen zu lassen; die Minderheit des Ausschusses vermochte sich dagegen für die Schwebebahn nicht zu erwärmen; sie wünschte jedoch, daß die Straßenbahngesellschaft in Hamburg kein Monopol für Personenbeförderung erhalte, und beantragte deshalb gleichfalls die Ablehnung des Senatsvorschlages; jedoch sollte der Senat ersucht werden, eine neue Vorlage zu machen, die unter Ausscheidung der Schwebebahn nur mit der Stand- und Untergrundbahn sich zu befassen habe, dabei aber außerdem erörtern solle, ob nicht der Bau durch den Staat sowie der staatliche Betrieb allein richtig seien. Nachdem diese Anträge des bürgerlichen Ausschusses (Mehrheit und Minderheit) bekannt waren, reichte die Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg ihre Ausarbeitungen für den Bau einer Schwebebahn auch dem Senate ein, da sie offensichtlich der Meinung war, daß ihr, nach der Meinungsäußerung der Mehrheit des bürgerschaftlichen Ausschusses zu urteilen, jetzt Aussicht zur Verwirklichung ihres Planes erblühe. Diese Hoffnung ist jedoch wieder vernichtet worden, indem der Senat der Bürgerschaft am 9. d. M. einen umfangreichen Bericht seiner Staatstechniker über das Schwebebahnprojekt der Kontinentalen Gesellschaft mit dem Hinzufügen hat zugehen lassen, daß der Senat mit dem ablehnend gehaltenen Gutachten dahin übereinstimme, daß auf das Projekt der Kontinentalen Gesellschaft aus den verschiedensten Gründen nicht eingegangen werden könne und es geboten sei, für die zu erbauenden Stadt- und Vorortbahnen in Hamburg an dem System der Hoch- und Untergrundbahnen festzuhalten.

Die Staatstechniker aber haben in ihrer Ausarbeitung erklärt, daß das Schwebebahnprojekt in technischer Hinsicht gegenüber dem vom Senate der Bürgerschaft am 18. Dezember 1901 zur Mitgenehmigung vorgelegten Vorortbahnentwurfe von Siemens & Halske und Genossen keine Vorteile biete, daß vielmehr sowohl hinsichtlich der allgemeinen Linienführung wie auch hinsichtlich der Einzelausbildung erhebliche Bedenken geltend zu machen seien und es auch zweifelhaft erscheine, ob das Schwebebahnprojekt hinsichtlich der Leistungsfähigkeit das Projekt von Siemens & Halske erreicht. Die finanziellen Aufwendungen, die dem Hamburgischen Staate aus der Ausführung des Schwebebahnprojektes erwachsen würden, könnten umsoweniger übersehen werden, als der Staat einmal auf eine Reihe von Jahren das gesamte Risiko übernehmen soll, und dann auch verlangt werde, daß der Staat die Kontinentale Gesellschaft gegen alle Entschädigungsansprüche, die aus der Anlage der Schwebebahn hergeleitet werden könnten, freizuhalten habe. Die Ausführung des Schwebebahnentwurfs würde eine Schädigung öffentlicher Interessen wie auch der Interessen der an der Schwebebahn liegenden Grundstücke herbeiführen, ohne daß hierzu eine unabweisliche Notwendigkeit vorliege und ohne daß aus ihr so erhebliche Vorteile für das allgemeine Wohl hervorgingen, daß diese die Inkaufnahme der Schädigung rechtfertigen würden. Indem der Senat diesen Ausführungen seiner Techniker sich anschließt, erklärt er, daß er grundsätzlich keine Schwebebahn will. Da aber die Bürgerschaft als gesetzgebende Körperschaft, ohne Zustimmung des Senats, als gesetzvollziehende Regierung, nichts auszurichten vermag, so scheint das Schwebebahnprojekt der Kontinentalen Gesellschaft in Hamburg endgültig beseitigt zu sein.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund - Gronau - Enscheder Bahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. M. in 4½ Arbeitstagen 77 654 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 256 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 73 048 und auf den Arbeitstag 16 233 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. M. auf den Arbeitstag 1023 und im ganzen 4606 Doppelwagen oder 6,3 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 4656 Doppelwagen zu 10 t.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 13 221 offene Wagen gegen 11 960 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 1261 oder 10,5 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Betriebsunfall im Zentralbahnhof München.** Der in München Z.-B. um 8.07 vorm. fällige Kemptener Personenzug 602 fuhr am 11. d. M. im genannten Bahnhofe über die Sandbettung und zertrümmerte den wenige Meter vor dem Abschlußgitter des Bahnsteigs befindlichen Prellbock; hierdurch wurde infolge eines abgeschleuderten Puffers des Prellbockes gleichzeitig auch eine eiserne Säule der Bahnsteigsperre abgesprengt und zertrümmert. Durch diesen bis an eines der Wartesaalfenster fliegenden Puffer wurde einem Reisenden der linke Unterschenkel abgeschlagen, als er eben im Begriff war, die Bahnsteigsperre zu einem abfahrenden Zuge zu passieren; ein anderer Reisender wurde durch ein Stückchen fallendes Eisen leicht an der großen Zehe des linken Fußes verletzt, er konnte aber weiter fahren. Von den Reisenden des eingefahrenen Zuges 602 wurde eine Person leicht am Auge und eine weitere leicht an der Hand, vom Dienstpersonal aber niemand verletzt. Von den beiden Maschinen des Zuges entgleiste die Vorspannmaschine mit drei Achsen. Verschulden des Lokomotivführers der Vorspannmaschine durch zu rasches Einfahren dürfte anzunehmen sein; eine Beschädigung des Wagenmaterials ist nicht eingetreten.

— **Auszeichnungen für langjährige Dienstleistungen, Zuschuß während der Einberufung zu Friedensübungen und Urlaub an Arbeiter der württembergischen Verkehrsanstalten.** Im Etatsjahr 1902 erhielten als Auszeichnungen 57 Arbeiter eine Belohnung von je 50 ℳ und 7 Arbeiter die silberne Verdienstmedaille. Arbeitern, die bei der Einberufung zu Friedensübungen auf Grund des Reichsgesetzes vom 10. Mai 1892 Anspruch auf Unterstützung ihrer Familien aus öffentlichen Mitteln während der Dauer dieser Übungen erheben können, wird, sofern sie nach Ableistung des aktiven Militärdienstes mindestens ein Jahr bei der Verkehrsanstaltenverwaltung ständig beschäftigt waren, seit 1. April 1902 zu jener Unterstützung aus den Kassen der Verkehrsanstalten ein Zuschuß in der Höhe gewährt, daß die Unterstützung und der Zuschuß zusammen dem am Wohnort üblichen Tagelohn erwachsener männlicher Arbeiter (§ 8 des Krankenversicherungsgesetzes) gleichkommen. Der Zuschuß wird nur gewährt, wenn vor der militärischen Übung von keiner Seite gekündigt worden ist.

Die ständigen Arbeiter erhalten bei guter Führung nach 3jähriger Beschäftigung einen Urlaub bis zu drei Tagen und nach 10jähriger Beschäftigung einen solchen bis zu fünf Tagen im Jahre je unter Fortbezug des Tagelohns.

— **Der Bericht der Handelskammer in Essen** spricht in bezug auf die zu befolgende Verkehrspolitik seine Befriedigung über den von der preußischen Staatsregierung durch das Gesetz zur Bildung eines Ausgleichsfonds beschrittenen Weg aus und fährt dann fort: „Weiter wird eine Verkehrspolitik, welche die angedeuteten Ziele verfolgt, darauf bedacht sein müssen, Tarife zu erstellen, welche die heimische Gütererzeugung in den Stand setzen, den Wettbewerb der fremdländischen Konkurrenten siegreich zu bestehen. Mit dem Erstarken der ausländischen Gewerbetätigkeit tritt die Bedeutung dieses Punktes mehr und mehr in den Vordergrund, und wenn ins Auge gefaßt wird, daß wir, ungeachtet der billigen Ausnahmetarife, die seitens der Staatseisenbahnverwaltung für gewisse Verkehrsrelationen eingeführt sind, gegenüber einem Lande wie Amerika hinsichtlich der Frachten weit zurückstehen, so kann kein Zweifel daran herrschen, daß unsere Verkehrspolitik es sich angelegen sein lassen muß, diesen Vorsprung auszugleichen. Der Hinweis darauf, daß diese oder jene Gründe es den Amerikanern erleichtern, so billige Frachten zu erstellen, genügt nicht; denn alle diese Gründe, so zutreffend sie sein mögen, bringen unsere heimische Gütererzeugung nicht um die Tatsache herum, daß die Durchschnittsfrachtsätze in Amerika erheblich unter unseren heimischen Durchschnittsfrachtsätzen stehen.

Dieser Tatsache muß Rechnung getragen werden, und wenn im Hinblick auf die Abhängigkeit unserer allgemeinen Staatsfinanzen von den Eisenbahnfinanzen nicht verlangt werden kann, daß die preußischen Staatsbahnen plötzlich eine allgemeine und starke Herabsetzung der Gütertarife eintreten lassen, so wird es sich doch ermöglichen lassen, zu bestimmen, daß in ertragsreichen Jahren Reserven gelegt werden müssen, aus denen etwaige Einnahmeausfälle, die aus den notwendigen Tarifermäßigungen zeitweilig resultieren könnten, zu decken wären.

Das ist ein Weg, der seit Jahren aus gewerblichen Kreisen in Vorschlag gebracht ist, ein Weg, der sowohl den fiskalischen als den Verkehrsinteressen Rechnung trägt, und es ist grundsätzlich derselbe Weg, den die Regierung in der vorigen Landtagssession mit der Schaffung des im wesentlichen für die technische Ausrüstung der Eisenbahnen bestimmten Ausgleichsfonds von 200 000 000 ℳ beschritten hat. Wird das in diesem Gesetz für die mehr technische Seite zum Ausdruck gelangte Prinzip, daß innerhalb gewisser Grenzen den Bedürfnissen des Verkehrs ohne Rücksicht auf die jeweilige Gesamtfinanzlage Genüge geleistet werden muß, ausgedehnt auf die Tarifpolitik der Eisenbahnen, so werden wir allmählich der Verwirklichung des bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen grundlegenden Gedankens, daß die Eisenbahneinkünfte möglichst wieder zur Hebung der wirtschaftlichen Lage des Landes verwendet werden sollten, näher kommen und allmählich auch eine schärfere Abgrenzung der Eisenbahnfinanzen von den allgemeinen Staatsfinanzen, die im beiderseitigen Interesse dringend wünschenswert ist, erreichen."

Die weiteren Ausführungen sind der Notwendigkeit des Ausbaues der Wasserstraßen, insbesondere des Herne-Rheinkanals, des Mittellandkanals und der Kanalisierung der Lippe gewidmet.

— **Weihnachtsfest der Königlichen Eisenbahnhauptwerkstätte zu Königsberg i/Pr.***) Die vor vier Jahren ins Leben getretene Wohlfahrtsgenossenschaft, gebildet aus sämtlichen Handwerkern und Arbeitern der Eisenbahnhauptwerkstätte zu Königsberg, hat am 20. Dezember 1903 den invaliden Standesgenossen, den Witwen und Waisen vormaliger Werkstättenarbeiter sowie einer Anzahl besonders hilfsbedürftiger Familien noch im Dienst stehender Werkstättenarbeiter im Speisesaal der Hauptwerkstatt eine reiche Weihnachtsbescherung bereitet, die ein beredtes Zeugnis ablegte von der guten Kameradschaft und dem Gefühl der Zusammengehörigkeit. Zur festgesetzten Stunde wurden die alten Invaliden, Witwen, Frauen sowie eine große Kinderschar in geordnetem Zuge in den festlich geschmückten Saal und an die mit Geschenken reich besetzten Tafeln geführt, auf welchen große Weihnachtsbäume im Kerzenglanz erstrahlten. Der Veranstaltung wohnten der Eisenbahndirektionspräsident Simson nebst Töchtern und Regierungs- und Baurat Lehmann bei, welche von dem Vorstande der Werkstätteninspektion, Eisenbahn-Bauinspektor Sommerguth, begrüßt wurden. Des beschränkten Raumes wegen konnten von der Arbeiter- und Beamtenschaft nur Abordnungen dem Festakte beiwohnen. Zunächst brachte eine aus Beamten und Arbeitern der Werkstätte gebildete Abteilung des Königsberger Eisenbahn-Gesangvereins ein schön gesungenes und tief ergreifendes Weihnachtslied zu Gehör, worauf ein Mitglied des Genossenschaftsvorstandes, Vorschlosser Klank, in einer kurzen Ansprache auf die Entstehung dieses ersten Eisenbahner-Weihnachtsfestes hinwies und die Hoffnung aussprach, daß auch in Zukunft derartige Weihnachtsfeste und zwar unter Berücksichtigung einer noch größeren Zahl Hilfsbedürftiger gefeiert werden können. Sodann sprach er im Namen der Wohlfahrtsgenossenschaft ganz besonderen Dank dem Vorstande der Werkstätteninspektion, Eisenbahn-Bauinspektor Sommerguth, für die Bemühungen um das Zustandekommen dieser Bescherung und auch für die gespendeten Zuwendungen an Bekleidungsstücken, Spielzeug usw. aus. Nachdem ein Knabe aus den beschenkten Familien ein Weihnachtsgedicht vorgetragen hatte, war der ungeduldig von Alt und Jung ersehnte Augenblick der Erstürmung der bunten Teller und der vielen anderen Geschenke herangekommen. Hell blitzten die Augen der Kleinen, und in manchem Auge der Greise und alten Mütterlein standen Tränen der Rührung und Dankbarkeit. Es konnten 125 Personen, darunter 70 Kinder, mit Naschwerk, Spielzeug, Büchern, Schuhen, Wollsachen, Mützen,

*) Wir sind nicht imstande, alle uns zugehenden Vereinsberichte über Weihnachtsfeiern und ähnliches zu veröffentlichen. Mit dem vorstehenden Bericht machen wir eine Ausnahme, weil es sich um einen eigenartigen Verein und um einen besonders wohltätigen Zweck der Feier handelt. Die Schriftl.

Lebensmitteln verschiedenster Art usw. sehr reichlich bedacht werden.

Nachdem alles Gebotene genügend in Augenschein genommen war, ergriff Eisenbahn-Bauinspektor Sommerguth das Wort, um nach einer kurzen Darstellung der Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte des Festes im Namen der Beschenkten der Wohlfahrtsgenossenschaft und vor allem deren Vorstand den schuldigen Dank auszusprechen und dem Verein, der während der kurzen Zeit seines Bestehens schon recht schöne Erfolge auf dem Gebiete der Wohlfahrtspflege erzielt habe, ferneres Wohlergehen und Gedeihen zu wünschen. Mit dem Rufe: „Die Wohlfahrtsgenossenschaft wachse, blühe und gedeihe!“ endete die Rede in einem begeistert aufgenommenen dreifachen Hurra. Jetzt wurde auf langen, weiß gedeckten Tischen Kaffee und Kuchen dargeboten, wobei die Damen der erschienenen Ehrengäste hilfreiche Dienste leisteten. Die Gesangsabteilung trug noch einige stimmungsvolle Lieder vor und dann wurde von den Beschenkten, reich beladen, der Heimmarsch um 7 Uhr angetreten. Den Geschenkgebern aber blieb als Lohn das Bewußtsein, manche Freude bereitet und auch Sorge und Not während der schönen Weihnachtszeit von ihren Standesgenossen ferngehalten zu haben.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungs- und Baurat Glasenapp, bisher der Kaiserlichen Botschaft in Washington zugeteilt, ist vorübergehend als Hilfsarbeiter bei den Eisenbahnabteilungen in das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten kommittiert. — Verliehen ist: dem Eisenbahn-Bauinspektor v. Sturmfeder die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Maschineninspektion 1 in Cassel und dem Eisenbahn-Verkehrsinspektor Schaum die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Verkehrsinspektion in Tarnowitz. — Der Eisenbahn-Bauinspektor Guillery in Cöln ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Cöln-Nippes beauftragt. — Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Sittard, bisher in Danzig, ist als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Lauenburg i. P. versetzt. — Der Regierungs-Baumeister des Maschinenbaufaches Erwin Schwarzer in Altona ist zum Eisenbahn-Bauinspektor ernannt. — Der Regierungs-Baumeister des Maschinenbaufaches Alfred Müller, bisher zur Kaiserlichen Werft in Wilhelmshaven beurlaubt, ist der Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. zur Beschäftigung überwiesen. — Dem Regierungs-Baumeister des Maschinenbaufaches Eduard Meckelburg in Charlottenburg ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt.

Österreich.

— **Karawankentunnel.** Nach einer Meldung aus Rosenbachtal in Kärnten wurde am 12. d. M. im nördlichen Sohlstollen das vierte Tunnelkilometer angefahren. Da die Anfahrung des dritten Tunnelkilometers am 26. Juni 1903 erfolgte, wurden 1000 m Sohlstollen in 200 Kalendertagen fertiggestellt, was einen täglichen Fortschritt von genau 5 m ergibt. Demgegenüber ist auf der Südseite des Karawankentunnels (Birnbaum) nur ein durchschnittlicher Baufortschritt von täglich 2,82 m zu verzeichnen. Auf beiden Seiten des Tunnels betrug daher der Gesamttagesfortschritt 7,82 m. Nach dem gegenwärtigen Stande der Bohrungsarbeiten verbleiben von der Gesamtlänge des Sohlstollens (7970 m) noch 2940 m zu durchfahren, so daß in dem Falle, als der bisherige Fortschritt auch weiterhin erzielt werden könnte, der Durchschlag programmmäßig Ende Januar 1905 zu gewärtigen wäre. Da aber, wie erst kürzlich gemeldet wurde, auch im nördlichen Sohlstollen die Karbonformation angefahren werden dürfte, wird eine Verringerung des Baufortschrittes und eine Hinausschiebung des Bauvollendungstermines wohl nicht zu vermeiden sein.

— **Verhandlungen wegen des Petroleumtarifs der Eisenbahnen.** Im Eisenbahnministerium wurde am 11. d. M. in eine Erörterung eingetreten, welche durch die von den österreichischen Privatbahnen beabsichtigte Erhöhung der Petroleumtarife veranlaßt worden ist. An ihr beteiligten sich außer den Vertretern des Handels- und Ackerbauministeriums Vertreter des galizischen Landes-Petroleumvereins und des Vereins der österreichischen Petroleum-Raffinerien, ferner Vertreter der wichtigsten österreichischen Petroleumgruben und -Raffinerien sowie Vertreter der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Österreichischen Nordwestbahn, Buschtêhrader Bahn, Böhmischen Nordbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Böhmischen Kommerzialbahnen. Nach eingehender Erörterung der Erzeugungs- und Absatzverhältnisse, auf Grund deren von den Interessenten dargetan wurde, daß eine Erhöhung der Eisenbahntarife die in erfreulicher Entwicklung befindliche Petroleumausfuhr zu gefährden geeignet wäre, wurde von den Vertretern der Privatbahnen die Zusicherung erteilt, daß vorerst für die Dauer des Jahres 1904 von einer Erhöhung der Tarife für die Petroleumausfuhr abgesehen werden wird. Nur die mit Wirksamkeit vom 1. Januar d. J. bereits durchgeführte Erhöhung der Elbe-Umschlagstarife um 5 bis 10 Pfennig für 100 kg soll aufrechterhalten werden.

Was den Inlandverkehr anbelangt, so verhielten sich die Vertreter der Privatbahnen gegenüber dem Verlangen, auch hier eine Erhöhung der Tarife zu unterlassen oder wenigstens die Wirksamkeit der Tariferhöhungen bis 1. Juni d. J. aufzuschieben, ablehnend. Hierbei wiesen sie darauf hin, daß ihre gegenwärtigen Petroleumtarife derart niedrige sind, daß deren Aufrechterhaltung angesichts der minder befriedigenden Gestaltung der Bahnerträgnisse einerseits und der günstigen Lage des Petroleummarktes anderseits untunlich erscheint. Die Vertreter der Bahnen erklärten jedoch ihre Bereitwilligkeit, bei der Aufstellung des mit Gültigkeit vom 1. März d. J. einzuführenden neuen Tarifes wie in allen übrigen Fällen den volkswirtschaftlichen Erwägungen namentlich in der Richtung Rechnung tragen zu wollen, daß durch die einzuführenden Erhöhungen weder die Einfuhr ausländischen Petroleums nach Österreich, noch auch die Deckung des österreichischen Bedarfs durch Raffinerieerzeugnisse anderen Ursprungs erleichtert werde.

Außerdem erklärten sich die Privatbahnverwaltungen bereit, nach Einführung des neuen Tarifes an einer im Eisenbahnministerium abzuhaltenden neuerlichen Besprechung mit den Interessenten behufs Entgegennahme etwaiger Einwendungen gegen einzelne Sätze des neuen Tarifes teilzunehmen und solchen Einwendungen, welche hierbei als berechtigt erkannt werden sollten, durch Tarifregelungen mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. Rechnung zu tragen.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen im Jahre 1903.** Die nunmehr für das ganze Jahr 1903 vorliegenden Betriebsausweise der Privatbahnen ergeben ein nicht unerfreuliches Bild der Entwicklung des Verkehres im abgelaufenen Jahre. Allerdings ist die Mehreinnahme nicht ausschließlich die Folge einer größeren Verkehrsleistung, sondern zum Teil darauf zurückzuführen, daß mehreren Privatbahnen im Zusammenhange mit der Einführung der Fahrkartensteuer eine Erhöhung der Personentarife bewilligt wurde. Die Einnahmeziffern sind insofern noch nicht feststehend, als die endgültigen Abrechnungen noch für vier Monate, bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Aussig-Teplitzer Bahn für drei Monate ausständig sind. Nachstehend folgt ein Vergleich der Einnahmen des Jahres 1903 mit jenen des Jahres 1902, und zwar bezüglich des letzteren Jahres teils auf Grund der endgültigen Abrechnungen, als auch auf Grund der vorläufigen Einnahmeausweise.

Bahnen	Einnahmen 1903	gegen die Einnahmen des Jahres 1902	
		auf Grund der endgültigen Abrechnung	auf Grund der vorläufigen Einnahmenausweise
	Kr.	Kr.	Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordb. .	86 305 687	+ 1 831 692	+ 3 510 334
Südbahn	107 620 433	+ 880 274	+ 2 499 254
Österr. St.-E.-G.	63 723 460	– 313 294	+ 750 126
Nordwestbahn Lit. A . . .	24 693 180	— 87 218	+ 459 594
Elbetalbahn	15 722 015	+ 176 993	+ 857 810
Aussig-Teplitzer Bahn . .	14 352 089	+ 202 862	+ 260 025
Buschthêrader Bahn Lit. A .	8 360 162	+ 226 903	+ 324 474
„ „ „ B .	15 068 542	+ 258 521	+ 451 702
Böhmische Nordbahn . . .	10 624 411	— 120 612	+ 1 002

— **Eröffnung der Lokalbahn Polnisch-Ostrau-Hruschau.** Kürzlich fand die Eröffnung des regelmäßigen Personenverkehres auf dieser neuerbauten Lokalbahn statt. Die von der Firma Ganz & Cie gelieferten Motorwagen, Bauart de Dion-Bouton, haben sich bei der Erprobung gut bewährt.

Übrige europäische Länder.

— **Der Rückkauf der Gotthardbahn und die Subventionsstaaten.** Die Ansicht des schweizerischen Bundesrats, daß bei der Verstaatlichung die Ansprüche der Subventionsstaaten — Italien hat 55, Deutschland 30 Millionen Franken Beitrag geleistet — kein wesentliches Hindernis bieten würden, wird in der Schweiz, wo die Frage andauernd lebhafte Erörterungen veranlaßt, nicht allgemein geteilt. Die Botschaft des Bundesrats

hatte gesagt, alle die Verpflichtungen für den Betrieb der Gotthardbahn (Höchsttarife für die Beförderung, Zuschlagstaxen und deren Herabsetzung bei mehr als 8 prozentiger Verzinsung des Aktienkapitals usw.) bildeten für den Bund keine Belastung, da die in ihnen niedergelegten Grundsätze bei einem verständigen Staatsbahnbetrieb ohne weiteres Anwendung zu finden hätten. Zwar empfehle sich eine Ablösung des Anspruchs der Subventionsstaaten auf Teilnahme am Reingewinn bei einer Aktiendividende über 7 %, weil sonst für die Gotthardbahn unbequem getrennte Rechnung aufgestellt werden müßte; aber falls die Ablösung nicht möglich sein sollte, würde doch die wachsende Mehrarbeit und Mühe kein Grund sein, die Gotthardbahn von der Verstaatlichung auszuschließen. Die N. Zürcher Ztg. hatte nun mehrere Artikel gebracht, welche in ähnlichem Sinne die Ansprüche Deutschlands und Italiens als im Grunde nicht viel bedeutend und die daraus etwa entstehenden Schwierigkeiten bei der Verstaatlichung als ziemlich leicht zu begleichen oder zu umgehen geschildert hatten. Jetzt aber bringt das Blatt von einem Eisenbahnfachmann eine Darlegung, wonach aus anderen Gründen eine Verschiebung des Rückkaufs zweckmäßig sein könnte. Es wird behauptet, Deutschland verlange die Ermäßigung der Tarife durch Beseitigung der Bergzuschläge und Italien die Rückerstattung der geleisteten Geldbeihilfe. Das sei nach den bestehenden Vertragsbestimmungen unberechtigt, und die Subventionsstaaten hätten kein Interesse, der Schweiz den Rückkauf der Gotthardbahn zu erschweren, weil dadurch weitere Pläne neuer Alpendurchstiche auf absehbare Zeit vereitelt werden könnten. Eine Ostalpenbahn sei schon gesetzlich gewährleistet und sogar für eine Lötschbergbahn seien gewisse Zusicherungen gemacht. Man dürfe aber nicht die Gotthardbahn um jeden Preis zurückkaufen und damit durch zu hohe Belastung solche anderen Baupläne gefährden. Zugleich behandeln zwei Artikel des Luzerner Tageblatts die Auffassung der N. Zürcher Ztg. betreffs der Subventionsstaaten als zu günstig und meinen, die Auslegung der bestehenden Verträge durch das Zürcher Organ sei anfechtbar und einseitig zu gunsten der Schweiz. Auch der Berechtigung der Subventionsstaaten auf Gewinnbeteiligung mißt das Luzerner Blatt eine größere Tragweite bei als die Rückkaufsbotschaft.

— **Verbesserung der Schnellzugverbindung zwischen Deutschland und Italien über den Brenner.** Der um 9.50 abends in München abgehende Schnellzug 22 nach Italien und der um 6.35 früh daselbst eintreffende Schnellzug 27 von Italien fanden seither in der Strecke Ala-Modena lediglich Fortsetzung durch Personenzüge. Dieser nicht mit Unrecht beklagte Mißstand ist nunmehr mit dem am 15. d. M. in Kraft getretenen Winterfahrplan der adriatischen Bahn beseitigt, indem beide Züge von genanntem Zeitpunkte an auch in der bezeichneten italienischen Strecke als Schnellzüge durchgeführt werden. Dadurch wird die Verbindung München-Rom um 1¾ Stunden abgekürzt und erfolgt die Ankunft in Rom künftig schon um 9.45 abends statt wie jetzt um 11.25. — In der Gegenrichtung wird die Verbindung Florenz-München um volle 5 Stunden abgekürzt und erfolgt die Abfahrt in Florenz statt wie jetzt um 6.10 früh erst um 11.00 vormittags bei gleicher Ankunftszeit (6.35) in München. Die Verbindung von Rom wird hierbei allerdings nicht berührt; immerhin wird aber den Reisenden ein 5stündiger Aufenthalt in Florenz bis zum Abgang des neuen Schnellzuges Florenz-Ala willkommener sein, als die bisherige lange Fahrt zwischen Florenz und Ala mit einem Personenzuge. In beiden Zügen laufen direkte Wagen zwischen Berlin und Florenz durch.

— **Fälschung der Frachtbriefduplikate.** In Rußland spielt, wie die „Torgowo-Promyschlennaja Gaseta“ in ihrer Nr 286 mit Recht ausführt, das Frachtbriefduplikat eine außerordentlich wichtige Rolle im Handelsverkehr im allgemeinen und ganz besonders im Getreidehandel. Mit der Entwicklung des Eisenbahnnetzes und der damit im Zusammenhange stehenden Umgestaltung der Art, mit Getreide zu handeln, gewann das Frachtbriefduplikat stetig an Bedeutung und nahm allmählich den Charakter einer Art Warrant an, indem es den Besitzer einerseits ermächtigte, das darauf verzeichnete Gut zu empfangen, und anderseits den dadurch dargestellten Handelswert, der im Getreidehandel zwischen 400 und 1000 R. schwankte, durch Versatz mobil zu machen. Die „Torg.-Prom. Gas.“ führt mit Recht aus: Die Rolle des Frachtbriefduplikats ist eine in die Augen springende, denn gegen Verpfändung des Duplikats werden Darlehen erteilt, die Duplikate werden gehandelt wie das Getreide selbst, mit den Duplikaten werden sonst noch alle möglichen Handelsoperationen vorgenommen, so daß in Rußland kaum ein zweites Wertpapier vorhanden ist, das sich so im Umlauf des Tagesgeschäfts befindet, als gerade das Frachtbriefduplikat.

Es erklärt sich daher leicht, welche Gefahren mit einer geglückten Fälschung für den Handelsverkehr verbunden sind. Die Banken werden selbstverständlich zurückhaltend bei der Beleihung sein und voraussichtlich ganze Gruppen von kleinen Händlern, die ihnen nicht bekannt sind, vom Geschäft ausschließen. Dadurch würde aber der Getreidehandel in Rußland zunächst ganz außerordentlich berührt werden, denn z. Z. ruht ein sehr großer Teil des Getreidehandels gerade in der Hand des kleinen Mannes, der durch steten Kauf, Versatz und Verkauf kleiner Partien einen Umsatz zu machen versteht, obgleich ihm nur verhältnismäßig geringe Mittel zur Verfügung stehen. Es muß also irgendwie Rat geschaffen und dem dunklen Treiben womöglich ein Ende gemacht werden. Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat die wichtige Frage in die Hand genommen, ohne jedoch bisher eine Lösung gefunden zu haben.

Zunächst ist man nur auf den Gedanken gekommen, die Duplikate in der staatlichen Druckerei zur Anfertigung von Staatswertpapieren in einer schwer nachzuahmenden Druckform herstellen zu lassen. Das wäre vielleicht etwas, aber man hat es in Rußland auch schon erfahren, daß selbst die schwierigsten Drucksachen, wie es z. B. die alten 100-Rubelscheine waren, nachgemacht worden sind. Es wäre dies also ein Mittel von unsicherem Werte.

Aus Kreisen Beteiligter wird neben dieser Maßregel noch vorgeschlagen, daß an jedem Tage von den einzelnen Versandstationen ein genaues Verzeichnis sämtlicher Getreidesendungen, die abgefertigt worden sind, anzufertigen ist; darin sind aufzuführen der Name des Absenders, die Getreidegattung, die Anzahl der Säcke oder die Pudzahl, die Bestimmungsstation, der Name des Empfängers, die Nummer des Wagens usw. Dieses Verzeichnis soll auf den Stationen der nächsten größeren Getreidemärkte und auf der Bestimmungsstation ausgehängt werden, wodurch jedem Beteiligten die Möglichkeit gegeben werden würde, festzustellen, ob überhaupt eine Sendung, die zum Versatz oder Verkauf angeboten wird, tatsächlich vorhanden ist. Damit wäre, wenn die Maßregel durchführbar wäre, was mit Rücksicht auf die große Anzahl der Sendungen immerhin noch zweifelhaft erscheinen könnte, vielleicht ein Mittel gegeben, um den gröbsten Ausschreitungen entgegen zu treten. Vielleicht nützt das. Auch der Getreidehandel mit Deutschland kann leicht betroffen werden von den unsauberen Machenschaften. Daher wäre es gewiß von großem Wert, wenn Sicherheit auf dem Gebiete geschaffen werden könnte.

— **Der Verkehr auf der Jekaterinenbahn.** Die amtliche „Torg.-Promysch. Gaseta“ jubelt in der Nr 286 laut über den Erfolg, den die Jekaterinenbahn erreicht hat, indem sie bis zum 1. Dezember 1903 bereits 1 Milliarde Pud Güter befördert hat. Eine Milliarde Pud sind 16 380 000 t oder 1 638 000 Wagenladungen, was etwa 5200 Wagenladungen täglich ergibt. Dabei umfaßt die Bahn eine Betriebslänge von zusammen 2134 Werst = 2276 km.

Das amtliche Blatt schreibt in seiner Freude über das „gigantische“ Anwachsen des Verkehrs auf der Jekaterinenbahn, daß diese Tatsache für das industrielle Leben Rußlands etwas ganz neues und ganz außergewöhnliches sei, das in einem engen Zusammenhange mit der Entwicklung des Bergbaues und dem Hochofenbetriebe steht. Außerdem habe die Jekaterinenbahn nunmehr sämtliche übrigen Bahnen aus dem Felde geschlagen. Nur Amerika vermöge eine ähnlich schnelle Entwicklung auf wirtschaftlichem Gebiete aufzuweisen. Aber es bleibt immerhin für Rußland etwas ganz außerordentliches, daß eine Bahn, die durch eine vom Verkehr bisher ganz unberührte Gegend geführt worden ist, diese zu einer der entwickeltsten Rußlands emporgehoben hat.

Die Jekaterinenbahn ist 1884 vom Staate nach fortgesetztem Drängen sowohl der beteiligten Industriellen, als namentlich auch der Landesverwaltung, um eine Verbindung der ausgedehnten Erzlager bei Kriworoj und der großen Kohlenbestände im Donezgebiete zu erlangen, gebaut. Zunächst wurde eine Hauptbahn von 470 Werst Länge und zwar in zwei Teilstrecken von Jassinwataja bis Ssinelnikowo und von Nishnednjeprowsk bis Dolinskaja nebst fünf Anschlußstrecken in einer Gesamtlänge von 36 Werst gebaut. Aus diesen Anfängen, die die Grundlage zu der südrussischen Industrie bildet und deren ganz unerwartet schnelle Entwicklung begründet hat, ist allmählich die Gruppe von Bahnen entstanden, die heute unter dem Namen Jekaterinenbahn zusammengefaßt wird. Schon im Jahre 1892 wurde die Ssaksagan-Zweigbahn erbaut und erschloß dadurch die reichen Erzlager bei Ssaksagan; ferner wurden 481 Werst der Donezbahn und Strecken der Kursk-Charkow-Asowbahn der Jekaterinenbahn zugeteilt, so daß die Bahn, nachdem noch seit dem Jahre 1896 eine Anzahl Zweigbahnen, wie namentlich nach Berdjänsk, Ljubomirowka, Muschketow-Doljä, Nishne-Krynsk usw. erbaut waren, gegenwärtig 2134 Werst im Betriebe hat.

Etwas zu weit geht die „Torg.-Prom. Gaseta“ in ihrer Begeisterung aber zweifellos, wenn sie behauptet, daß die Jekaterinenbahn mit der beförderten 1 Milliarde Pud Güter eine der ersten Stellen unter den Eisenbahnen der Welt einnimmt. Richtig aber ist, daß die Jekaterinenbahn damit alle übrigen russischen Bahnen weit hinter sich zurückgelassen hat.

Uns liegen augenblicklich erst die statistischen Nachweisungen bis Ende Juni, also für die erste Hälfte des Jahres 1903 vor; danach sind im europäischen Rußland (mit Ausnahme von Finnland) auf sämtlichen Bahnen 4 085 542 000 Pud und davon auf der Jekaterinenbahn 461 990 000 Pud, also rund 11,3 % befördert. Nächst der Jekaterinenbahn haben die größten Beförderungsmengen aufzuweisen:

1. die Südwestbahnen . . . . 304 770 000 Pud
2. „ Charkow-Nikolajewbahn 232 472 000 „
3. „ Kursk - Charkow - Ssewastopol-Eisenbahn . . 255 708 000 „
4. „ Südostbahnen . . . . . 220 583 000 „

Alle übrigen Bahnen haben weniger als 200 000 000 Pud in dem ersten Halbjahre 1903 befördert. Hieraus sieht man allerdings, daß die Jekaterinenbahn in bezug auf die Beförderungsmenge weitaus die erste Stelle unter den Bahnen des europäischen Rußlands einnimmt. Anders liegt die Sache, wenn man die Gesamteinnahmen untereinander vergleicht; da haben über 15 000 000 R. vereinnahmt:

1. die Südwestbahnen . . . . . 28 244 653 R.
2. „ Jekaterinenbahn . . . . 17 123 612 „
3. „ Nikolaibahn . . . . . 17 102 488 „
4. „ Südostbahnen . . . . . 16 785 837 „
5. „ Wladikawkasbahn . . . . 16 687 432 „
6. „ Rjäsan-Uralbahn . . . . 15 604 894 „

Es kommt die Jekaterinenbahn hier also erst an zweiter Stelle in Betracht und bleibt namentlich hinter den Südwestbahnen ganz außerordentlich zurück, denn die letzteren haben rund 10 % von den Gesamteinnahmen aufgebracht, während die Jekaterinenbahn nur rund 6 % lieferte. Stellt man gar die Einnahmen für die Werst Bahnlänge gegenüber und berücksichtigt hierbei nur die Bahnen, die über 10 000 R. aufweisen, so findet man:

1. die Lodzer Fabrikbahn . . . mit 25 406 R.
2. „ Nikolaibahn . . . . . „ 18 835 „
3. „ Zarskoje-Sselobahn . . . . „ 15 774 „
4. „ Warschau-Wiener Bahn . „ 15 560 „
5. „ Moskau-Kursker Bahn . . „ 14 776 „

Die Jekaterinenbahn käme mit 8378 R. erst an siebenter Stelle. Das wirtschaftliche Ergebnis steht also hinter der geleisteten Arbeit offenbar zurück.

Immerhin ist die Jekaterinenbahn ein ganz besonders wichtiges Glied in der Kette der russischen Eisenbahnen, dessen verhältnismäßig geringere Einnahmen sich wahrscheinlich aus dem Umstande erklären, daß die Beförderungsmengen nicht sehr weite Strecken der eigenen Bahn zu durchlaufen haben, weil sowohl die Steinkohlen als auch die Eisenerze, die ja doch die bedeutendsten Transportartikel sind, den nicht weitab belegenen Werken zugeführt werden.

Fremde Weltteile.

— **Zerstörung einer Eisenbahnbrücke in Deutsch-Südwestafrika.** Von dem in dieser Kolonie ausgebrochenen Aufstand der Hereros ist auch der Eisenbahnverkehr kürzlich betroffen worden, da die Hereros amtlicher Meldung zufolge die Feindseligkeiten durch Einschließung von Okahandja und durch Zerstörung der Eisenbahnbrücke bei Osana, etwa 5 km östlich von Okahandja, sowie durch Unterbrechung der Telegraphenverbindungen mit Windhuk und Swakopmund eröffneten. Okahandja ist Station der Eisenbahn Swakopmund-Windhuk und liegt an der Stelle, wo die Linie die östliche Richtung verläßt und sich nahezu im rechten Winkel nach Süden wendet. Es liegt von Swakopmund 310, von Windhuk 72 km entfernt. Neuester Meldung zufolge ist die Eisenbahn von Swakopmund bis Karibib in Betrieb, jenseits Karibib sind die Eisenbahnstationen verlassen und teilweise ausgeraubt.

— **Über die wirtschaftliche Erschließung des Westens der Vereinigten Staaten durch die Eisenbahnen** entnimmt das „Archiv für Post und Telegraphie“ einem Bericht des deutschen Konsuls zu Portland im Staate Oregon, daß die Belebung des Schiffsverkehrs zwischen dem Westen von Amerika und Ostasien in dieser Beziehung vom günstigsten Einflusse gewesen ist. Fast alle beteiligten Schiffslinien stehen neuerdings in Verbindung mit der einen oder anderen transkontinentalen Eisenbahn oder werden von einer solchen betrieben. Eine jede dieser Bahnen hat sich jetzt einen Ausgangshafen nach Ostasien zu gesichert, während anderseits die Bahnen zur Regelung des inländischen Frachtverkehrs immer mehr unter sich einen ihre Macht stärkenden Zusammenschluß erstreben. Von diesem Aufschwunge der Schiffahrt, die vor noch nicht langer Zeit fast ausschließlich von San Francisco aus ihren Ausgang nahm, haben die nördlichen Häfen Portland sowie Seattle und Tacoma im Pugetsunde den meisten Nutzen gezogen. Noch vor 20 Jahren nahm der Handel nach China und Japan beinahe gänzlich seinen Weg durch das Goldene Tor von San Francisco, und noch vor 10 Jahren war San Francisco der einzige nennenswerte Hafen für den überseeischen Verkehr der Pacificstaaten. Seit der Eröffnung der Northern Pacificbahn sind jedoch die nördlichen Häfen allmählich zu einer Bedeutung für den Handel und die Schiffahrt gelangt, die nicht unterschätzt werden darf. Daß die Eisenbahnen, die sich im Westen als die Pioniere der Besiedelung bewährt haben, nicht lange zögern würden, durch einen allmählichen Ausbau und die Verzweigung ihrer Linien auch die entlegeneren Gebietsteile des Westens in das Schienennetz aufzunehmen, war vorauszusehen. Namentlich ist aber die Tätigkeit, welche die Northern Pacificbahn nach dieser Richtung entwickelt hat, geradezu hervorragend. Sie hat nicht allein den Ackerbaubezirk Idahos dem Verkehr erschlossen, sondern auch Zweiglinien nach den am Pugetsund gelegenen Häfen Willapa und Gray gebaut und ist im Begriff, diese Linien an der Küste entlang bis Kap Flattery zu verlängern, auf diese Weise das um Port Townsend gelegene Ufergebiet umspannend. Eine weitere, von Port Angeles auslaufende Nebenlinie ist gegenwärtig im Bau begriffen. Die Northern Pacific hat auch kürzlich im Interesse des eigenen Frachtverkehrs die Port Townsend Southern, die Washington und Oregon sowie die Portland, Vancouver und Yakima-Bahnen käuflich übernommen. Dem Vernehmen nach beabsichtigt die Gesellschaft ferner den Bau einer Bahnlinie am Nordufer des Columbiaflusses entlang, und zwar im Anschluß an ein Projekt, das der Verbindung des Yakimatals mit der Mündung des Klickitotflusses gilt. Diese Unternehmungen kommen vorzugsweise dem Staate Washington zu gute, dessen Erschließung infolgedessen noch rascher fortschreitet als diejenige des Staates Oregon, der von den Eisenbahnen weniger begünstigt wird.

Von der Erkenntnis geleitet, daß die weitere gedeihliche Entwicklung der Verhältnisse in den Weststaaten in erster Linie von einer der räumlichen Ausdehnung derselben mehr entsprechenden Bevölkerungszunahme abhängt, wirken die Handelskreise im Verein mit den Eisenbahngesellschaften neuerdings mit Eifer darauf hin, die Einwanderung aus den dicht bevölkerten Gebieten jenseits des Felsengebirges nach den Staaten an der Pacificküste zu fördern, und zwar namentlich auch durch Gewährung ermäßigter Fahrpreise für Kolonisten. Wie erfolgreich dieses Vorgehen ist, ergibt sich daraus, daß allein im letzten Jahre die Zahl der Personen, die auf diese Weise sich den Staaten Kalifornien, Oregon und Washington zu dauernder Niederlassung zugewendet haben, auf wenigstens 60 000 geschätzt wird. Dieser Zug nach dem Westen bildet den Anfang einer ausgleichenden Verschiebung der Bevölkerung der Vereinigten Staaten. Der gleichen Aufgabe, Ansiedler und daneben auch fremdes Kapital anzuziehen, dient das Vorhaben, in Portland im Jahre 1905 eine Ausstellung abzuhalten. Das Unternehmen muß als gesichert gelten, nachdem der gesetzgebende Körper des Staates Oregon kürzlich hierzu 500 000 D. bewilligt hat und da auch von den Staaten Washington, Idaho, Montana und Utah Unterstützung zu erwarten ist.

Allgemeines.

— **Die Anwendung von Dampfturbinen zum Bewegen der Schiffe.** Die Indienststellung des Turbinendampfers „the Queen“ zwischen Calais und Dover (siehe Nr 92 Jahrg. 1903 d. Ztg.) bezeichnet einen neuen Fortschritt in der Anwendung der Dampfturbinen zum Vorwärtstreiben von Schiffen. „Génie civil“, dem wir die nachfolgenden Mitteilungen entnehmen, schätzt die Ersparnis an Brennmaterial bei Anwendung von Dampfturbinen gegenüber den Radmaschinen bei sonst gleichartigen Dampfern auf 18 bis 20 %, gegenüber den Schraubendampfern auf etwa 8 bis 10 %. Zu dieser Ersparnis an Brennmaterial tritt noch die an Unterhaltungskosten.

Gegenwärtig gibt es acht Schiffe, die mit Parsons-Turbinen versehen sind, den Dampfer der Allan-Linie „King Edward“ mit einer Geschwindigkeit von 20,5 Knoten (= 36,90 km), den Dampfer „Queen Alexandra“ derselben Linie mit einer Geschwindigkeit von 21,5 Knoten (= 38,70 km), den Torpedozerstörer „Velox“ mit einer Geschwindigkeit von 35 Knoten (!!) (= 63 km), Wasserverdrängung 370 t, Maschinenkraft 9000 PS, den Dampfer „the Queen“ mit einer Geschwindigkeit von 21,5 Knoten (= 38,70 km), Größe: 1950 t Wasserverdrängung, Maschinenkraft 9700 PS, die Jachten „Lorma“, „Emerald“ und „Tarentula“ und den Dampfer „Brighton“. Außerdem befinden sich eine Anzahl Schiffe mit Parsons-Turbinen für die englische, französische und deutsche Marine im Bau. Letztere hat einen Kreuzer 3. Klasse mit 10 000 PS bestellt. Die Rateau-Turbinen sind seit 1902 versuchsweise auf dem Torpedoboot Nr 243 und den Torpedobooten „Vedette“ und „la Libellule“ der französichen Marine in Gebrauch, mit den Bréguet-Turbinen soll ein anderes französisches Torpedoboot ausgerüstet werden. Die Einrichtung der Dampfturbinen auf zwei Dampfern der Allan-Linie wird die Prüfung einer Anzahl wichtiger Nebenfragen, besonders diejenige der

Schrauben, die für die Fortbewegung großer Schiffe so interessant ist, gestatten. Die Cunard-Linie, die mit bedeutender englischer Staatsunterstützung zwei Dampfer bauen wird, die an Größe, Schnelligkeit und bequemer Einrichtung die großen deutschen Dampfer „Deutschland“ und „Kaiser Wilhelm II.“ übertreffen sollen (!), hat eine Kommission mit der Prüfung der Anwendung von Dampfturbinen betraut, ebenso ist die „White Star“-Linie mit dem Studium dieser Frage beschäftigt. Die erstgenannte Kommission will, nachdem sie die Anwendung von Dampfturbinen zur Erzeugung elektrischer Kraft auf dem festen Lande geprüft hat, sie auch an Bord von Schiffen sowohl auf ihre Sparsamkeit als ihre Dauerhaftigkeit hin untersuchen. Um genaue Ergebnisse zu gewinnen, hat sie vergleichende Prüfungen auf zwei möglichst ähnlichen Schiffen, von denen das eine mit Turbinen, das andere mit gewöhnlichen hin- und hergehenden Maschinen (machines alternatives) ausgerüstet ist, gemacht. Die beiden betreffenden Schiffe sind die „Arundel“ und die „Brighton“, die beide fast ganz gleich an Länge, Breite, Pferdekräften usw. sind. Die gemachten Beobachtungen sind zwar noch nicht amtlich veröffentlicht, doch bereits in der Hauptsache bekannt. Die Ersparnis an Brennmaterial und die größere Nutzkraft beträgt ungefähr 6 % zu gunsten der Turbinen. Die Kommission macht den Vorschlag, wenigstens einen ihrer künftigen Dampfer mit Turbinen, den anderen mit gewöhnlichen Maschinen auszurüsten, wodurch man in der Lage wäre, die Anwendung von Turbinen zum Treiben der Schiffe aufs beste prüfen und studieren zu können. (Zum Zweck ähnlicher vergleichender Versuche werden bereits, wie wir s. Z. berichteten, von der großen englischen Nordwestbahn zwei Dampfer erbaut, die für den Dienst über den Irischen Kanal bestimmt sind.)

Rechtspflege.

— **Haftung der Eisenbahn für Unfälle der Reisenden bei den Zu- und Abgängen auf den Bahnhöfen.** Durch Glatteis auf dem Bahnsteige war ein Reisender beim Verlassen des Zuges zu Falle gekommen und hatte den ihm dadurch erwachsenen Schaden gegen die Bahnverwaltung aus dem Beförderungsvertrage auf Grund des § 278 des B. G.-B. eingeklagt, da der Bahnsteig nicht mit Sand bestreut gewesen sei und somit ein Verschulden der betr. Beamten vorliege. Die Beklagte hatte ihre Entschädigungspflicht bestritten, weil die Beförderung des Klägers zur fraglichen Zeit bereits beendet gewesen sei. Für ein außervertragliches Verschulden aber sei die Verwaltung im vorliegenden Falle nicht verantwortlich, weil nach § 831 des B. G.-B. den Geschäftsherrn eine solche Haftpflicht für seine Beamten nur dann treffe, wenn er bei deren Auswahl nicht die erforderliche Sorgfalt beobachtet habe. Das Reichsgericht hat jedoch, wie die D. Juristen-Ztg. mitteilt, den vom Kläger erhobenen Anspruch als begründet anerkannt, indem es folgendes ausführte: Der Eisenbahnunternehmer nötige die Reisenden, um zu dem Zuge zu gelangen und nach dessen Ankunft die Bahnanlage zu verlassen, Räume und Anlagen, insbesondere Zu- und Abgangswege zu betreten, die von ihm zu diesem Zweck hergestellt sind. Hieraus ergebe sich, daß die Verbindlichkeit des Unternehmers, jemand von einem Ort zum anderen gemäß der Fahrkarte zu befördern, nicht schon im Augenblick der Ankunft des Bahnzuges auf dem Bahnhof des Bestimmungsortes enden könne, daß sie vielmehr auch die Verpflichtung umfasse, dem Reisenden einen sicheren Ausgang aus dem Bahnhof zu gewähren.

Bücherschau.

— **Das Gesetz über Privatbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892**, Kommentar von Dr Georg Eger, Regierungsrat a. D. Zweite Auflage. Berlin 1904. J. Guttentags Verlagsbuchhandlung. 574 Seiten gr. 8°. Preis geheftet 12 ℳ.

Die erste Auflage dieser Schrift war im Jahre 1897 bei Hellwing in Hannover erschienen und seinerzeit vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit einem Preise bedacht worden. Bereits im folgenden Jahr ist die unterm 22. August 1892 zum Kleinbahngesetz ergangene, für dessen Handhabung überaus wichtige Ausführungsverordnung durch eine neue vom 13. August 1898 ersetzt worden. Dies hat dem Verfasser des Kommentars zunächst Anlaß gegeben, die letzterwähnte Verordnung in einer besonderen in J. U. Kerns Verlag, Breslau 1899, erschienenen Schrift zu erläutern. In der gegenwärtigen zweiten Auflage des Kommentars zum Kleinbahngesetz sind nunmehr nicht nur die in der neuen Ausführungsverordnung vom 13. August 1898 enthaltenen einschneidenden Änderungen an der früheren Ordnung, sondern auch die große Anzahl weiterer Verordnungen und Erlasse berücksichtigt, die inzwischen zur Ausführung des Kleinbahngesetzes ergangen sind. Außerdem ist der Rechtsprechung, insbesondere den Urteilen des Reichsgerichts und des Oberverwaltungsgerichts, sowie den Entscheidungen, Verordnungen und Erlassen der Verwaltungsbehörden bis zur neuesten Zeit sorgfältig Rechnung getragen.

In allem übrigen schließt sich die neue Auflage des Kommentars der ersten Ausgabe möglichst genau an. Sie teilt deshalb deren Vorzüge, die bereits in Nr 74 Jahrg. 1897 S. 440 d. Ztg. hervorgehoben worden sind. Der an der ersten Auflage zu machenden Ausstellung, daß das fleißig zusammengetragene Material auch vieles minder wesentliche enthält, ist in der neuen Auflage durch Ausscheidungen derartiger Bestandteile mehrfach, indes unseres Erachtens immer noch nicht in genügendem Maße, abgeholfen. Namentlich scheint uns zwecklos, auf abgeworfene Anträge auch dann zurückzukommen, wenn sie für Erläuterung des angenommenen Textes ohne Bedeutung sind. — Auf Einzelheiten einzugehen, würde zu weit führen.

Die äußere Ausstattung der Schrift ist durchaus angemessen. G.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Januar d. J. wird die zwischen den Stationen Militsch und Zduny an der Bahnstrecke Öls-Krotoschin gelegene Haltestelte Freyhan, welche bisher bezüglich des Viehverkehrs nur für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtet war, für den allgemeinen Viehverkehr mit Ausnahme von Tiersendungen in mehrbödigen Wagen eröffnet.

Posen, den 8. Januar 1904. (123)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehung war der Gesamtverkehr in der Teilstrecke Potutory-Ostrów-Berezowica von 9. bis 12. Januar l. J. eingestellt.

Wien, am 13. Januar 1904. (124)

3. Güterverkehr.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse für die Ladestelle Oberhausen Rh.

Am 1. März d. J. wird die Ladestelle Oberhausen Rh. für den Stückgüterverkehr geschlossen.

Essen, den 10. Januar 1904. (125)
Königliche Eisenbahndirektion.

In den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau wird mit Gültigkeit vom 15. Januar 1904 die Station Chemnitz-Altendorf mit den für Kappel i/S. bestehenden Frachtsätzen des allgemeinen Tarifs sowie der Ausnahmetarife Nr 6 (Eisen und Stahl), Nr 20 (Hohlglaswaren usw.) und Nr 21 (Holzwaren usw.) einbezogen.

Dresden, den 13. Januar 1904. (126)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Heilbronn Südbhf. der württembergischen Staatsbahnen in den Verband einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 9. Januar 1904. (127)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Württembergischer Lokalgüterverkehr.

Mit Wirkung vom 15. Januar d. J. an werden im württemb. Lokalgüterverkehr Sendungen nach Gaildorf ohne Bahnhofbezeichnung nicht mehr nach Gaildorf Stadt, sondern nach Gaildorf Staatsbahnhof abgefertigt.

Stuttgart, den 9. Januar 1904. (128)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 11. Januar 1904 wird zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Großh.

badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb anderseits der Nachtrag VII ausgegeben.

Derselbe enthält die Einbeziehung der Station Bischweier i/Baden für den Wagenladungsverkehr sowie der Station Dürrheim für den gesamten Güterverkehr. Die Frachtsätze der letzteren Station treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Station in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 10. Januar 1904. (129)
Großh. Generaldirektion.

Mit dem Tage der Eröffnung der Bahnstrecke Aumetz-Deutsch-Oth für den Güterverkehr kommen Ermäßigungen der in dem Heft 1 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr 5 (Rohstoffe) und Nr 11 (Eisenerze zum Hochofenbetrieb) für den Verkehr mit Algringen, Aumetz, Bollingen, Fentsch, Fentsch Grenze und Hayingen zur Einführung.

Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau.

Straßburg, den 9. Januar 1904. (130)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gultigkeit vom 15. Januar d. J. treten im Verkehr zwischen den Stationen Ahrensfelde, Alt-Mädewitz, Alt-Ranft, Alt-Reetz, Bärwalde N.-M., Blumberg, Butterfelde-Mohrin, Falkenberg i. d. M., Freienwalde a/O., Fürstenfelde, Groß-Wubiser, Jädickendorf, Klemzow, Lauenberg, Marzahn, Neumühl-Kutzdorf, Neu-Rüdnitz, Neu-Trebbin, Schulzendorf (Oberbarnim), Seefeld (Mark), Sietzing, Sternebeck, Tiefensee (Oberbarnim), Vietnitz, Werneuchen, Wriezen a/O., Zäckerick-Alt-Rüdnitz, Ziegeleis

einerseits

und den Stationen Belgard, Dramburg, Eulenburg, Falkenburg i/Pom., Freienwalde i/Pom., Fritzow, Gellin, Glietzig, Groß-Rambin, Heinrichsdorf i/Pom., Körlin a/Pers., Labes, Lubow, Lutzig, Polzin, Riedel, Ruhnow, Schivelbein, Simmatzig, Stargard i/Pom., Tempelburg, Trampke, Wangerin, Wulkow, Zarnefanz, Ziegeneff, Zülshagen

anderseits

Entfernungsabkürzungen bis 10 km ein.

Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbureau, hier Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. Januar 1904. (131)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten
Verwaltungen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Februar 1904 tritt ein neues gemeinschaftliches Heft, Teil II, in Kraft, durch das die bisherigen gemeinschaftlichen Hefte, Teil II, vom 1. Januar 1893 und 1. Mai 1901 aufgehoben werden.

Dasselbe enthält u. a. eine Ergänzung der Beförderungsbedingungen für frische Nüsse dahin, daß diese nur dann als frisch gelten, wenn sie aus der laufenden Ernte herrühren und in der Zeit vom 1. August bis 15. Oktober aufgeliefert werden, ferner die Änderung der Bezeichnung „Naphtha“ der Ausnahmetarife 14 und 21 in „Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha)“.

Soweit Erhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Bestimmungen noch bis zum 1. März 1904. Preis 20 ₰.

Ferner werden am 1. Februar 1904 in das Tarifheft 2 und in den Ausnahmetarif für Torfstreu mit pfälzischen Stationen an Stelle von „Hochspeyer“ die Stationen „Hochspeyer alt“ und „Hochspeyer neu“ der pfälzischen Eisenbahnen und in die Tarifhefte 1 bis 7 an Stelle von „Enschede H. B.“ die Stationen „Enschede Nord“ und „Enschede Süd“ der holländischen Eisenbahn aufgenommen.

Die beteiligten Abfertigungsstellen geben nähere Auskunft.

Cöln, den 6. Januar 1904. (132)
Königliche Eisenbahndirektion.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 11. Januar 1904 wird zu der 2. Abteilung des badischen Binnengütertarifs der Nachtrag V ausgegeben.

Derselbe enthält die Einbeziehung der Station Bischweier i. Baden für den Güterverkehr in Wagenladungen und der Station Dürrheim für den gesamten Güterverkehr.

Die Frachtsätze für letztere Station treten erst mit dem Tag der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 11. Januar 1904. (133)
Großh. Generaldirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. wird die Station Prenzlau des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin als Versandstation in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl usw. und in den Seehafenausnahmetarif E für Eisen und Stahl usw. des Berlin-Stettin-nordostdeutschen Gütertarifs I/III einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 6. Januar 1904. (134)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. April 1901 in Kraft.

Er enthält unter anderem die Aufnahme neuer Stationen in den allgemeinen Klassentarif und die Ausnahmetarife 5, 6, 7, 9, 10, 15, 16 und 17 sowie den neuen Ausnahmetarif 19 für Graphit von Passau nach Belgien.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze bis zum 15. März d. J. bestehen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direktion.

Cöln, den 12. Januar 1904. (135)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1904 werden die Stationen Zeitz (preuß. St. B.) und Zeitz (sächs. St. B.) in den Ausnahmetarif Nr 1 für metallurgische Erzeugnisse nach Italien einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das hiesige Verbands-Abrechnungsbureau

Straßburg, den 9. Januar 1904. (136)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Binnen-Kilometerzeiger der Reichseisenbahnen.

Ein Nachtrag II vom 15. Januar 1904 ist zur Ausgabe gelangt. Derselbe enthält in der Hauptsache die Änderungen, welche durch den Neubau der Strecken von Deutsch-Oth nach Deutsch-Oth Berg und Redingen i. Lothr. eintreten. Die Eröffnung der Neubaustrecken wird noch besonders bekannt gemacht.

Straßburg, den 11. Januar 1904. (137)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Die Bestimmungen über die Abfertigung von Gütersendungen ohne Bahnhofsvorschrift nach den Stationen in Weinheim sind geändert worden.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

München, den 13. Januar 1904. (138)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Im sächsischen Binnen-Güterverkehre erhält das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifes 4 (Düngekalktarif) sowie des Ausnahmetarifes für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation (für vollspurige und schmalspurige Linien) mit Gültigkeit vom 20. Januar 1904 folgende Fassung: „Kalkstein (auch Marmor, Kreide, Gips und Dolomit), gebrannt oder gemahlen (usw. wie bisher).“

Dresden, am 13. Januar 1904. (139)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande tritt am 18. Januar 1904 ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs a für die Beförderung von Getreide usw. zwischen Podersam und Lichtenstein-Callnberg von 101 ₰ für 100 kg in Kraft. Der am 15. Dezember 1903 für die Beförderung von Getreide usw. eingeführte Frachtsatz zwischen Sternberg und Kratzau in Höhe von 161 h für 100 kg wird vom 1. März 1904 ab auf 165 h erhöht und ist von diesem Zeitpunkte ab nur für den Artikel „Mehl“ gültig.

Dresden, am 15. Januar 1904. (140)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1902.

Am 1. Februar 1904 treten für nachbenannte Güter folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

a) Kalksteine, gebrochen, lose verladen;
b) Kalksteine, gebrochen, in Säcken verladen.

Gültig bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluß von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht.

Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender.

Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen.

Von	Payerbach-Reichenau S. B.	
Nach	a	b
Berlin Anh.-Dresd., Görl. u. Schles. Bhf.	172	258
Breslau Märk.-Freib. u. O. S. Bhf. . . .	133	172

Breslau, den 13. Januar 1904. (141)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Im Gütertarif für den nordostdeutsch-sächsischen Verband treten ab 16. Januar 1904 nachstehende Ergänzungen und Änderungen ein:

1. Die Frachtsätze für Braunsberg im Ausnahmetarif 9 gelten auch für solche Sendungen, welche daselbst auf die Haffuferbahn übergehen; desgleichen gelten die Frachtsätze für Elbing im Ausnahmetarif E für solche Sendungen, die mit der Haffuferbahn nach Stationen der Strecke Elbing-Frauenburg einschließlich abgefahren und dort entladen, also nicht nach Braunsberg oder darüber hinaus unmittelbar weiterverfrachtet werden.

2. Es werden geändert folgende Entfernungen und Sätze:

Bublitz-Weida (S. St. B.)	in	587 km
Gr. Dankheim - Leipzig II (Dresd. Bhf.)	„	695 „
Rastenburg Zeitz (S. St. B.)	„	796 „
Wutzkow-Großzschocher (S. St. B.)	„	620 „
Wutzkow - Plagwitz - Lindenau (S. St. B.)	„	618 „
Wutzkow - Weida - Altstadt (S. St. B.)	„	695 „
Bublitz-Weida-Altstadt	„	589 „
Langheim-Zeitz (S. St. B.)	„	768 „
Wutzkow-Gera (S. St. B.)	„	680 „
Wutzkow-Leipzig II (Dresd. Bhf.)	„	607 „
Wutzkow-Weida (S. St. B.)	„	693 „
Wutzkow-Zeitz (S. St. B.)	„	652 „

im Ausnahmetarif 1 (Holztarif):

Barkoschin-Schnittpunkt 1 in 1,04 ℳ,

im Ausnahmetarif 10 für Getreide usw.:

Barkoschin-Schnittpunkt	1	in	1,66 ℳ
Oberfier- „	1	„	1,43 „
Wutzkow- „	1	„	1,74 „
Wutzkow- „	3	„	1,22 „
Gerfin- „	1	„	1,46 „
Stürlack- „	1	„	2,20 „
Wutzkow- „	2	„	1,59 „

Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1. März d. J. ab.

Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab der Frachtsatz für Pferde in Wagenladungen zwischen Markushof und Dresden-Altstadt im Tiertarif des nordostdeutsch-sächsischen Verbandes auf 16.08 ℳ für 1 qm Ladefläche erhöht.

Bromberg, den 14. Januar 1904. (142)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Der im direkten Verkehr mit Stationen der Crefelder Eisenbahn bei Abfertigung von Wagenladungsgütern zur Berechnung kommende Zuschlag von 1 ℳ für jeden verwendeten Wagen wird mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten bis 31. März 1907 einschließlich weiter erhoben.

Crefeld, den 12. Januar 1904. (143)
Die Direktion.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar d. J. wird die sächsische Station Chemnitz-Altendorf in den Gütertarif für den oben bezeichneten Verband aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 13. Januar 1904. (144)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1904 wird die Station Zollhaus (E.-D. Frankfurt a/Main) in den Ausnahmetarif 5, Abteilung a (für Steine) aufgenommen. Der Schnittfrachtsatz beträgt 0,34 ℳ für 100 kg.

München, den 13. Januar 1904. (145)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen

Thüringisch-hessisch-sächsischer und thüringisch-hessisch-bayerischer Verband.

Die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 14 a für Rohzucker an Raffinerien werden durch Aufnahme einiger Ergänzungen erweitert.

Nähere Auskunft hierüber erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 12. Januar 1904. (146)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Teil II vom 1. Mai 1897.

Am 20. Januar l. J. tritt der Nachtrag VIII in Kraft. Er enthält Abänderung der Vorschriften für die Anwendung des Tarifs sowie Änderungen und Ergänzungen der „besonderen Tarifvorschriften", des Kilometerzeigers und der Tariftabellen.

München, den 13. Januar 1904. (147)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Petroleum, mineralische Öle und mineralische Schmieröle zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete treten ab 1. Januar 1904 unter Berücksichtigung der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1904 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Pozsony ujváros	136 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Pozsony ujváros	131 „
Nach Dresden-Elbkai von Pozsony ujváros	183 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 13. Januar 1904. (148)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Tarif vom 1. Februar 1874.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904 sind für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose), auch in Bogen oder Tafeln, wenn diese derart durchlöchert sind, daß sie zum Gebrauche als Papier oder Pappe nicht mehr dienen können, folgende Frachtsätze zu berechnen:

Von	Nach: Delle transit a	Delle transit b	Locle transit	Verrières transit a	Verrières transit b	Verrières transit c	Genf transit a	Genf transit b
	bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen							
	Francs für 1000 kg							
Hallein	21,45	20,40	22,10	21,28	21,90	22,15	24,70	25,50

Es gelten die Frachtsätze:

1. nach Delle transit:
   - unter a: für Sendungen nach Montbéliard und weiter gelegenen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der über dieselbe hinausliegenden Bahnen, ausgenommen nach den unter b genannten Stationen;
   - unter b: für Sendungen nach Fréteval und Vendôme;
2. nach Locle transit: für Sendungen nach Besançon, Devecey und Marnay;
3. nach Verrières transit:
   - unter a: für Sendungen nach Augoulême, La Couronne, Ligugé, Magnac-Fouvre, Ribérac und Ruelle;
   - unter b: für Sendungen nach Aubigné, Gerzat, Langeais, Le Lude und Quimper;
   - unter c: für Sendungen nach Montbard;
4. jene nach Genf transit:
   - unter a: für Sendungen nach Montpellier und weiter;
   - unter b: für Sendungen nach Culoz und weiter, und Bourg und weiter mit Ausnahme von Montpellier und weiter.

Durch diese Kundmachung wird die in Nr 98 dieser Zeitung vom 16. Dezember 1903 unter fortlaufender Nr 3135 enthaltene bezügliche Kundmachung ersetzt.

Wien, am 11. Januar 1904. (149)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrags VII zum Tarifheft 2 vom 1. Februar 1898.

Am 1. Februar 1904 tritt der obbezeichnete Tarifnachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Aufnahme neuer Stationen in den Tarif, Aufhebung von Frachtsätzen, Ergänzungen und Änderungen von Ausnahmetarifen etc., sowie vollständig geänderte bezw. neue Ausnahmetarife.

Die letzteren Tarife werden wie folgt angeführt:

I. Geänderte Ausnahmetarife:
   - a) Nr 5 (Porzellanerde)
   - b) „ 6 (Ton)
   - c) „ 12 (Eisen und Stahl etc.)
   - d) „ 13 (Graphit)
   - e) „ 29 (Petroleumnaphtha)

f) Nr 35 (Kabel für elektrische Leitungen)
g) „ 38 (Kleesaaten)

II. Neue Ausnahmetarife:

h) Nr 43 (lebende Rebhühner als Schnellzugseilgut)
i) „ 44 (Packpapier)
j) „ 45 (Scherben von Tonwaren)
k) „ 46 (Traß- und Tuffsteine)
l) „ 47 (Knochen)
m) „ 48 (Zinkschlacke).

Soweit durch den Nachtrag VII Frachterhöhungen eintreten (dieses trifft u. a. teilweise bezüglich des Ausnahmetarifes Nr 12 für Eisen etc. zu) oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis einschließlich 15. März 1904 in Gültigkeit.

Abdrücke des Nachtrags VII sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 85 ₰ oder 100 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 9. Januar 1904. (150)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.
Frachtsätze für Kohle und Koks aus dem Kladnoer Reviere nach Jenbach.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904 wird für Kohle, mineralische, bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und für Koks bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief, von Altkladno, Buschtêhrad, Duby, Kladno, Neukladno und Smecna-Sternberg nach Jenbach ein Frachtsatz von 1532 Hellern pro Tonne berechnet.

Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Achenseebahn oder der Zillertalbahn bestimmt und an eine Dienststelle dieser Verwaltungen adressiert sein.

Wien, am 31. Dezember 1903. (151)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.
Außerkraftsetzung des Petroleumtarifes.

Die im Ausnahmetarife 19 des obenbezeichneten Verbandes enthaltenen Frachtsätze für Petroleum, roh oder raffiniert, Petroleumnaphtha, Petroleumbenzin, Blauöl, Grünöl, Gasöl, Schmieröle, mineralische, Petroleumrückstände, Mineralteer, Petroleumteer, Petroleumpech, Asphaltkoks, Petroleumkoks, ferner für leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer treten mit 1. März 1904 außer Kraft.

Wien, am 7. Januar 1904. (152)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.
Frachtberechnung für lebende Fische, Fischbrut und Fischeier als Eilgut bei Beförderung mit Schnellzügen.

Auf Grund der Kundmachung im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 24. Dezember 1903 Nr 149 wird auf den Linien der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn vom 1. Januar 1904 bis auf Widerruf die Fracht für lebende Fische, Fischbrut und Fischeier bei Aufgabe als Eilgut unter Vorschreibung der Beförderung mit Schnellzügen, für die mit Schnellzug zurückgelegten Strecken ermäßigt, und es erhält demnach in dem temporären Anhange zu dem Lokalgütertarife, Teil II, vom 1. Januar 1898, unter fortlaufender Ordnungsnummer 2 der zweite Satz unter Lit. h), 4. bis 8. Zeile, die folgende geänderte Fassung: „Bei Vorschreibung der Beförderung mit Schnellzügen wird, falls die Eisenbahn auf diesen Antrag eingeht, für die mit Schnellzug zurückgelegten Strecken der Frachtsatz der Klasse I (Normalklasse) mit einem Zuschlage von 50 % berechnet."

Prag, am 9. Januar 1904. (153)

4. Generalversammlungen.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet am
Donnerstag, den 4. Februar d. J.,
vormittags 10 Uhr,
im Saale des hiesigen Stationsgebäudes statt.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hierzu gemäß Art. VIII der Statuten unter dem Präjudiz eingeladen, daß die Ausbleibenden sich dem unterwerfen, was die Mehrheit der Erschienenen verfassungsmäßig beschließt.

Die Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung nebst 4 Nebenrechnungen, sowie der den Vermögensstand und die Verhältnisse der Gesellschaft entwickelnde Bericht mit den Bemerkungen des Gesellschaftsausschusses liegen vom 17. Januar d. J. ab in dem Geschäftsraume der Gesellschaft zur Einsichtnahme auf.

Zweck der Generalversammlung ist Beschlußfassung über die Genehmigung der Jahresbilanz, der Betriebs- und Nebenrechnungen, der Gewinnverteilung, sowie über die Entlastung der Verwaltungskörper und über 2 Pensionierungen, endlich Vornahme der statutenmäßigen Ersatzwahl mit eventueller Beschlußfassung nach § 236 Abs. 1 des Handelsgesetzbuches.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalaktien ist Termin auf
Dienstag, den 2. Februar d. J.
angesetzt, und zwar
vormittags von 9—12 Uhr im Kassenzimmer in Fürth,
nachmittags von 2—4 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Jede Aktie gewährt das Stimmrecht (§ 252 Handelsgesetzbuch).

Nürnberg, den 14. Januar 1904. (154)
Das Direktorium.
Ley.

5. Verdingungen.

Verding von Oberbaumaterialien für die Direktionen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen, und zwar: **Gruppe A. 1 565 000 Stück Hakenplatten für hölzerne Schwellen, 2 250 000 Stück Hakenplatten für eiserne Schwellen, 3 770 000 Stück Klemmplatten, 12 370 t Laschen, 1940 Stück Übergangslaschen, 895 000 Stück Unterlagsplatten und 433 t Herzstückplatten. Gruppe B. 203 t Hakennägel, 858 t Hakenschrauben, 2264 t Laschenschrauben und 4043 t Schwellenschrauben.**

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr 1, hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ für Gruppe A, 0,80 ℳ für Gruppe B — in bar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 26. Januar d. J., vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 20. Februar d. J. (155)

Essen a/Ruhr, den 7. Januar 1904.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 183 800 kg Leinöl in 3 Losen, 25 270 kg franz. Terpentinöl und 22 160 kg gewöhnlichem Terpentinöl in 2 Losen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle, Stettin, Bromberg und Königsberg i/P.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 20. Februar 1904, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 6. Februar 1904 an die im Angebotbogen genannten Werkstätten einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 10. März 1904.

Berlin, den 8. Januar 1904. (156)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien.

Kupfer, Rotguß, Messing, Zink, Eisen, Stahl, Gummi usw.; lagernd in den Hauptwerkstätten Lingen und Osnabrück und daselbst zu besichtigen. Eröffnung der Angebote am 30. Januar, vormittags 10 Uhr. Zuschlagsfrist bis 20. Februar 1904. Verkaufsbedingungen nebst Gebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ — nicht in Briefmarken — von unserem Zentralbureau zu beziehen.

Münster, den 8. Januar 1904. (157)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Auf Bahnhof Öls bezw. Lauban stehen 51 Stück alte Eisenbahnwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind verschlossen und mit der Aufschrift versehen: „Angebot auf alte Eisenbahnwagen" postfrei an uns hierselbst, Gartenstraße Nr 106, bis 3. Februar 1904, vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage vormittags um 11½ Uhr im Sitzungssaale des Oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten, sowie die Verkaufsbedingungen können von uns in unserem Verwaltungsgebäude, Gartenstraße 106, Zimmer 41, gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ (in bar) bezogen werden.

Breslau, im Januar 1904. (158)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 10. Januar vorm. gemeldet.

Nr 2 · Berlin, am 16. Januar 1904. Jahrgang 1904

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					Deutsche und niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A A C	—	1	Pack	4 eis. Schrauben —	11	1	Aachen	K. E.-D. Cöln	in Leinen.
2	A B	3257	1	Kiste	Maschinenteil —	9	2	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
3	A B	13191	1	Ballen	Papier —	54	3	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
4	A D E	—	1	Weinfaß	leer —	14	4	Mainz	Direktion Mainz	
5	A G	—	1	Kiste	leer —	46	5	Schalke	K. E.-D. Essen	
6	A G	1960	1	„	Porzellan —	7	6	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
7	A K	3131/3	3	Kisten	Packstroh —	247	7	München Zentrbf.	Bayerische Stsb.	
8	A K	25	1	Faß	leer —	10	8	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
9	A L	14157	1	Kiste	l. Dosen —	11	9	„	„	
10	A M	—	1	Sack	Nüsse, Feigen —	34	10	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
11	A M C	972	1	Kiste	Spiegel —	16	11	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
12	A N	1	1	Schließkorb	Kleidung —	20,5	12	Schöneberg Mil.	K. E.-D. Berlin	
13	A R	30440	1	Kiste	Salonkerzen —	12	13	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
14	A S	10	20	eis. Fässer	leer —	130	14	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
15	A S	—	2	Kisten	leer —	33	15	Schleiz	Sächsische Stsb.	Nr 1980, 23114, 22636.
16	A W	55/6	2	Säcke	Bürstenwaren —	55	16	Duisburg	K. E.-D. Essen	
17	A W	162 u. 152	1	Faß	leer —	15	17	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
18	B	7/8	2	Säcke	l. Säcke —	58	18	Berlin Schg.	„	
19	B	79	1	Bürde	Leder —	133	19	Potsdam	„	
20	B	1546	1	Kiste	Leinen —	136	20	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
21	B	7457	1	Pack	2 Knierohre —	2	21	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
22	B C H	189729	1	—	Maschinenteil mit Gummizwischenlagen	2,5	22	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
23	B G	10783	1	Kiste	leer —	34	23	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
24	B H	4827	1	„	Gläser —	22	24	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
25	B H	1	1	Sack	Flohmen —	25	25	Duisburg	K. E.-D. Essen	
26	B J F	3163	1	Ballen	Tapeten —	70	26	Essen H.	„	
27	B L	7851	1	Kiste	Zuckerwaren —	20,5	27	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
28	B N	6556	2	Pack	Tüten —	35	28	Aachen	K. E.-D. Cöln	
29	B O	359	1	Ballen	Bindfadenrollen —	47	29	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
30	B & T	3802	2	Pack*)	kl. Glasflaschen —	14	30	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Halle a/S.	*) in Stroh.
31	Bz	7085	1	Kiste	leer —	169	31	Berlin A.	K. E.-D. Berlin	
32	C	—	3	Kolli	4 Stck. Ofenrohre —	12,5	32	Wittingen	K. E.-D. Magdeburg	
33	C	1/2	2	—	eis. Schieber —	2,5	33	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
34	C	5	1	Ballen	4 Kartons Schnittwaren	44	34	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
35	C	6	1	Sack	Holzleisten —	18	35	Pudewitz	K. E.-D. Posen	
36	C B	648	1	Korb	Gußstücke —	54	36	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
37	C B O	974	1	Kiste	gefüllt —	30	37	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	Bukowina.
38	C C P S	27534	1	„	Kerzen —	10	38	Rheine	K. E.-D. Münster	
39	C F	2016	1	Verschlag	Messingrohr —	10	39	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
40	C H	1272	1	Pack	Messingstangen —	47	40	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
41	C K	5	1	Sack	Hühnerfutter (Rübsaat u. Wicken)	50	41	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
42	C K	2916	1	Kiste	Damenkleider —	35	42	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
43	C S	—	1	„	leer —	20	43	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
44	C V	3768	1	Verschlag	1 Eimer Kronsbeeren	15	44	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
45	D	981	1	Pack	gek. Ofenrohre —	6	45	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
46	D A G	47897	1	Kiste	leer —	24	46	Wesel	„	
47	D & C	9860/1	2	Fässer	Öl —	440	47	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
48	D F F	1/3	3	„	leer —	22	48	Mülheim Rh.	„	
49	D H C S	182	1	eis. Faß	Benzin —	182	49	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
50	D / N S H	8 / 18	1	Kiste	Südfrüchte —	45	50	Hannover N.	„	
51	D R S	—	1	„	l. Flaschen —	48	51	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
52	Dt & Co od. Doyen & Co	—	1	Reisekorb	Kleider —	21	52	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
53	E	7648	6	Rollen	gepr. Papier —	50	53	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
54	E B W	1632	1	Kiste	leer —	36	54	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
55	E D S	10037	1	Bund	17 Stabeisen —	150	55	Duisburg	K. E.-D. Essen	
56	E G	30	1	Sack	Wäsche —	18	56	Schalke		
57	E H	40	1	Kiste	Bücher —	102	57	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
58	E H	1841	1	Ballen	Leinen —	100	58	Neunkirchen	St. Johann-Saarbr.	
59	E H Co	3376	1	Kiste	Glaskugeln, Glocken	22	59	Schweidnitz O.	K. E.-D. Breslau	
60	E K	2276	1	Verschlag	Waschkommode —	44	60	Gräfrath	K. E.-D. Elberfeld	
61	E L	2803/2812	2	—	Ketten —	27	61	Burglesum	K. E.-D. Hannover	
62	E M	21004	1	Verschlag	Stroh —	41	62	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
63	E O	8754	1	—	eis. Rohr m. Flansche und Muffe	16	63	Wittenberge	„	
64	E R	285	1	Faß	Benzin —	190	64	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
65	F	—	1	Tafel	Messing —	14	65	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
66	F	21233	1	Faß	Öl —	210	66	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
67	F B	7790	1	Kiste	Konserven —	67,5	67	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
68	F C	581	1	Sack	Gerstenkaffee —	51	68	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
69	F D	6712	1	Faß	Wein ? —	173	69	Friedland Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
70	F H	7	1	Kiste	Biergläser —	48	70	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
71	F H	6960	1	Ballen	Garn —	49	71	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
72	F L / R B	8596 / 6104	1	Sack	Federbetten —	7,5	72	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
73	F M	—	3	Stangen	Quadratstahl —	58	73	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
74	F P	1323	1	Ballen	Portierstangen —	12	74	Pleß	K. E.-D. Kattowitz	
75	F S	100	1	„	Gewebe —	42	75	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
76	F St G C	7503	1	„	Tuch —	10	76	Aachen	K. E.-D. Cöln	
77	F W	100	1	—	Küchenbank —	70	77	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
78	G	—	1	Bund	4 Roste —	9	78	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
79	G	I	1	Holzkoffer	Kleider —	45	79	Weimar Th.	K. E.-D. Erfurt	
80	G	3	1	Eimer	Preißelbeeren —	12	80	Cöln Bonnth.	K. E.-D. Cöln	
81	G	261	1	Petr.-Faß	leer —	36	81	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
82	G C	183	3	Stangen	Quadrateisen —	37	82	Dortmund Eilg.	K. E.-D. Essen	
83	G D	4023	1	Faß	gefüllt —	44	83	Essen H.	„	
84	G E	41	4	—	Fensterrahmen —	79	84	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
85	G F	697	1	Ballen	Wollabfall, Tuchmuster u. Lumpen	11	85	Bullay	St. Johann-Saarbr.	
86	G F C	1351	1	Kiste	Haushaltungssachen —	48	86	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
87	G G	858	1	„	Schieferplatten —	83	87	Nürnberg Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
88	G K C	1838	1	„	Zigarren —	40	88	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
89	G M	3	1	—	Wagendecke —	—	89	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
90	G M	438	1	Sack	Säcke —	20	90	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
91	G R	6486/3815	2	Fässer	leer —	20	91	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
92	G S	101/2	2	Säcke	Kleesaat —	256	92	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
93	G S 2	289	1	Korb	Eisenguß —	93	93	Nürnberg-Doos	Bayerische Stsb.	
94	G S	426	1	Sack	Salz —	50	94	Heilsberg	K. E.-D. Königsberg	
95	G S	5165	1	Kiste	ansch. Zigarren —	57	95	Elbing	K. E.-D. Danzig	
96	G S	5558	1	—	Schaukelstuhl —	9	96	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
97	G S	11675	1	Kiste	Packstroh —	40	97	Wandsbek	Lübeck-Büchener	
98	G S	67052	1	„	Zuckerwaren —	11	98	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
99	G V	8291	1	„	Figuren —	63	99	Nürnberg Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
100	G W	2385	1	„	Bindfaden —	28	100	Esch	Reichsbahn	
101	G Z C	3406	1	„	Patronen —	23	101	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
102	H	—	5	Kisten	Käse —	23	102	Leipzig Mg.	K. E.-D. Halle a/S.	
103	H	10	1	Kiste	Portwein —	48	103	Gora	K. E.-D. Posen	
104	H	50	1	„	2 Blechflaschen Öl —	62	104	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
105	H	57	1	Pack	Seidenpapier —	27	105	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
106	H	2648	1	Ballen	6 Dtzd. Herrenhosen	55	106	Dresden N.	Sächsische Stsb.	
107	H	13277	1	Kiste	Kaffee —	113	107	Ottendorf	Lübeck-Büchener	
108	H	66620	1	Ballen	Tapeten —	14	108	Bremerhaven *)	K. E.-D. Hannover	*) Zollinl.
109	H B	4229	1	Kiste	Messingstangen —	98	109	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
110	H B F	9861	1	„	Holzwolle —	93	110	Berlin H. L. Eilg.	K. E.-D. Berlin	
111	H D	—	1	„	Ofenteile —	95	111	Mülhausen N.	Reichsbahn	
112	H D	100	1	eis. Faß	leer —	107	112	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
113	H E	3901	1	Pack	Gußplatten u. -Teile	10	113	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
114	H F	9664	1	—	Zinkeimer —	5	114	Duisburg	K. E.-D. Essen	
115	H G	3018	1	Kiste	l. Flaschen —	62	115	Glogau	K. E.-D. Posen	
116	H G	31849	1	Pack	Papierbeutel —	28	116	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
117	H H / S P / K K	I / II / III	10	Ballen	Werg —	1260	117	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
118	HH	6038	1	Ballot	Baumwollwaren —	9	118	Bamberg	Bayerische Stsb.	
119	H K	—	2	Tafeln	Kupfer —	13	119	Kalk	K. E.-D. Cöln	
120	H K	107	1	Bund	Reiswurzelbesen —	35	120	Freiburg	Badische Stsb.	
121	H M	6	8	Paar	Holzschuhe —	7	121	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
122	H P	9654	1	Kiste	Tafelwage —	—	122	Emmerich	K. E.-D. Essen	
123	H S	2	1	Pack	l. Säcke —	18	123	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	
124	H S	105	1	Ballen	Tapeten —	13	124	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
125	H St V S	—	1	Faß	Stärke —	57	125	Geldern C. M.	K. E.-D. Essen	
126	J	660	1	—	Reh —	18	126	Berlin C. M.	K. E.-D. Berlin	
127	J	1	1	Kiste	Gänse —	17	127	Herne	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
128	J B S	3797	1	Kiste	? —	241	128	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
129	J C	6946	1	Sack	l. Säcke —	13	129	Eil-A. Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
130	J D	8089/891	2	Kisten	Kerzen —	48	130	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
131	J H	2030	1	Kiste	? —	30	131	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
132	J H	4712	1	„	leer —	39	132	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
133	J J	10	1	—	Rohrstuhl —	3,5	133	Bublitz	K. E.-D. Danzig	
134	J R	1286	1	Ballen	Leder —	23	134	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
135	J R R	1735	1	„	bw. Waren —	10	135	Neuwied	„	
136	J S	2474	1	Kiste	Butter —	25	136	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
137	K	20	1	Ballen	Webwaren —	152	137	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
138	K	—	1	Kiste	Messingstahl —	19	138	Obernigk	K. E.-D. Breslau	
139	K	—	1	Pack	Sensen —	9	139	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
140	K	32, 60	2	Kisten	Käse —	19	140	Essen H.	K. E.-D. Essen	
141	K	10251	1	Faß	leer —	12,5	141	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
142	K	1	1	„	Heringe —	18	142	Stadthagen	„	
143	K	2697/2988	2	Fässer	leer —	68	143	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
144	K & Co.	4780	1	Faß	Wein? —	130	144	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
145	K H	—	1	—	eis. Knierohr —	17	145	Celle	K. E.-D. Hannover	
146	L	#	1	Kiste	Präservesalz —	60,5	146	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
147	—	1	1	Bund	Winkeleisen —	—	147	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
148	—	1	1	—	eis. Rahmen —	—	148			
149	L B H	314	2	—	Gittertüren —	101	149			
150	L C	100	1	Stange	Stahl —	8	150	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
151	L St	6606	1	Ballen	Papier —	55	151	Straßburg	Reichsbahn	
152	L S W	1506	1	„	Wellpappe —	65	152	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
153	M	2020	1	Sack	Mandeln —	100	153	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
154	M	35830	1	Pack	Eisen- u. Messingw.	10	154	Hamburg Eilg.	Lübeck-Büchener	
155	M	4625	1	Verschlag	Ofen —	106	155	Dorstfeld	K. E.-D. Essen	
156	M	5896	1	Bund	120 eis. Röhrchen —	14	156	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
157	M B	22	1	Ölfaß	leer —	40	157	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
158	M F	632	1	—	Schraubstock —	35	158	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
159	M G	—	4	Kisten	gefüllt —	88	159	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
160	M G	6664	15	„	Käse —	75	160	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
161	M H	336	1	Kiste	50 runde Käse —	5	161	Leipzig B. A.	Sächsische Stsb.	
162	M J	17889	1	Pack	Holzwolle —	13	162	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
163	M K	4975	1	Kiste	Wein —	41	163	„	„	
164	M K	11531	1	„	Packmaterial —	21	164	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
165	M L	4407	1	Faß	leer —	13	165	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
166	M P	689	1	Korb	Eisenwaren —	92,5	166	Hünfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
167	M R	964	1	Kiste	Wachsfiguren —	10	167	Kreuznach	Direktion Mainz	Jesuskind.
168	M R	1016	1	Faß	Petroleum —	190	168	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
169	M S	—	1	Stück	Blechmantel —	10	169	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
170	M,Sch	10	1	Pack	l. Säcke —	5	170	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
171	M St	13	1	Sack	l. Säcke —	19	171	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
172	N	6846	1	—	Ofenrohr —	5	172	Vogelsang	K. E.-D. Elberfeld	
173	N R K	6401	1	Ballen	Matratze —	19	173	Mannheim	Badische Stsb.	
174	O A	—	1	Kiste	Formen —	—	174	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	Otto Aenth.
175	O D H	56755	1	Ballen	Leder —	71	175	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
176	O J	9998	1	Ölfaß	leer —	36	176	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
177	O S	12919	1	Kiste	gefüllt —	11	177	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	eine Crate.
178	P	—	1	Sack	runde Eisenplatten —	24	178	„	„	
179	P	9	1	Pack	5 Margarinekübel —	18	179	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
180	P	1750	1	Kiste	leer —	41	180	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
181	P	6060	1	—	Ofenrohr —	4	181	Homberg Rh.	K. E.-D. Cöln	
182	P	9119	6	Rollen	Messingblech —	177	182	Dresden	Sächsische Stsb.	
183	P C	—	1	Sack	Säcke —	18	183	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
184	P D	28917	1	Kiste	Kaffee-Surrogat —	70	184	Neumühl	K. E.-D. Essen	
185	P G	4812	1	„	l. Flaschen —	36	185	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
186	P J S	44/321	2	Pack	Papier —	53	186	Emmerich	K. E.-D. Essen	
187	P M	1963	1	Sack	Zucker —	96	187	Solingen N.	K. E.-D. Elberfeld	
188	P N	2281	1	Ballen	Köperflanell —	18	188	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
189	R	—	2	Bunde	leere alte Körbe —	7	189	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
190	R I	—	1	Korb	1 Korb, 9 Einmachegläser etc.	15	190	Neuwied	K. E.-D. Cöln	
191	R	1	1	Faß	leer —	22	191	Neuß	„	
192	R/3 A 3	4093	1	„	Bücher —	202	192	Kiel	K. E.-D. Altona	
193	R E	265	1	„	Wein —	22	193	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
194	R E	700	1	Sack	Eisen —	68	194	Emmerich	K. E.-D. Essen	
195	R K	1257	1	Kiste	eis. Baumscherenteile	130	195	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
196	R M G	—	1	Kübel	Butter —	30	196	Cöln Eil.	„	
197	R P	—	1	—	Piassavareiser —	27,5	197	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
198	R P	—	1	Bund	Pflanzenfasern —	26	198	Aligse	„	
199	R R	—	1	Kiste	? —	20	199	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
200	R R	—	1	—	Feldschmiede —	30	200	„	„	
201	R R	—	1	—	Schraubstock —	80	201	„	„	Breslau 8./12.
202	R S	947	1	Kiste	leer —	45	202	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
203	R Z N	2048	1	Faß	leer —	9	203	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
204	S	—	1	Ballen	Rehfelle —	43	204	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
205	S	1	1	Pack	kl. Blasebälge —	5	205	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
206	S	605	1	„	Tapeten —	13	206	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
207	S	919	1	Sack	Rohkaffee —	60	207	Wernshausen	K. E.-D. Erfurt	
208	S	6463	1	Kiste	leer —	67	208	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
209	S	10248	1	„	Tee —	28	209	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
210	G A	387	1	Pack	Möbelteile —	11	210	Bremen H.	„	
211	S B C	71752	1	Kiste	gefüllt —	16	211	Annaburg	K. E.-D. Halle a/S.	
212	S C L S C	33173	2	Stück	1 Korb u. 1 Radgestell	3	212	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
213	S J	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	25	213	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
214	S L	1	1	Pack i. L.	1 Schraubenschlüssel 1 Bohrknarre —	18	214	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
215	S L	15	1	Ballen	Schürzenzeug —	9	215	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
216	S O C	8757/8	2	Verschl.	Schmirgelleinen —	128	216	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
217	S S	—	1	Stange	Flachstahl —	8	217	Wermelskirchen	„	
218	S S Ch	45949	1	Kiste	gefüllt —	36	218	Illowo	K. E.-D. Danzig	
219	S T	—	1	Sack	Nüsse —	48	219	Duisburg	K. E.-D. Essen	
220	S W C	310	4	—	eis. Maschinenplatten	50	220	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
221	T a 1	13043	1	Sack	Kleider u. Bettzeug	27	221	Durlach	Badische Stsb.	
222	T B T	1426	1	Kiste	? —	24	222	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
223	T H	—	1	—	Trittleiter —	13,5	223	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
224	Th M	781	1	—	Maschinenteil —	65	224	Aachen	K. E.-D. Cöln	
225	T J	410	1	Faß ?*)	gefüllt —	71	225	Basel	Badische Stsb.	(*) Kollo? In Bastmatten.
226	U C	35125	1	Kiste	leer —	49	226	Lauf r. d. P.	Bayerische Stsb.	
227	V	2064	1	—	Erdschaufel —	3	227	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
228	W	2042	1	Faß	Farbe —	60	228	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
229	W	4037	1	Rolle	Wellpapier —	7	229	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
230	W	6324	1	Kiste	Lichthalter —	58	230	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
231	W	12587	1	Ballen	kariertes Halbleinen	42	231	„	„	
232	W B	917	1	„	grauer Futterstoff —	13,5	232	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
233	W B	1784/6	3	Pack	Tapeten —	73	233	Crefeld	„	
234	W C S	77448	1	Korb	gefüllte Flaschen —	32	234	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	
235	W & D R	2398	1	Ballen	baumw. Gewebe —	120	235	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
236	W M	1	1	Kiste	ansch. Glasw. —	30	236	Bützow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
237	W M	1384	1	„	Waschservice —	17	237	Celle	K. E.-D. Hannover	
238	W N	22631	1	Faß	leer —	20?	238	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M	W. Nicodemus.
239	W S	6066	1	Stück	Schreibpult —	25	239	München Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
240	W S D	95/96, 200	3	—	Holzmodelle —	8	240	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
241	W V	15822	1	—	Tisch —	?	241	Vreden	Westf. Landes-E.	
242	W Z R	90	1	Sack	Zucker —	100	242	Strasburg Wpr.	K. E.-D. Danzig	
243	Z	—	1	„	10 Säcke —	8	243	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

244	Culmbach	—	4	Fässer	leer —	68?	244	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
245	Andr. Ganczak	—	1	Sack	Handwerkszeug —	22	245	Posen	K. E.-D. Posen	
246	Geflügel-ausstellung	—	1	—	Taubenkorb —	10,5	246	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
247	Güt.-Abf.	—	1	Kiste	Wäsche —	10	247	Cöln Bonnth.	K. E.-D. Cöln	
248	X Hausner	—	4	Pack	tote Tauben —	56	248	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
249	David Katz	—	1	Sack	Säcke —	15	249	Nürnberg Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
250	V. Knack	24	1	Seesack	Kleidung —	24	250	Plau i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
251	Sodau	12	1	Sack	l. Säcke —	16	251	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
252	Sohlke	—	1	Kiste	Spiele —	80	252	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	von Paris.
253	W. Thies	—	7	—	Holzleisten —	5	253	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
254	—	—	1	Blechkoffer			254			
255	—	—	1	Reisekorb	— —	—	255	Rheine	K. E.-D. Münster	Gepäck.
256	A. Wilson	—	1	Sack			256			

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

257	—	blau III	1	Stück	Gasrohr —	15	257	Strasburg i/Wpr.	K. E.-D. Danzig	5 m lang.
258	—	3	1	—	Pumpenteil —	32	258	Mainz	Direktion Mainz	
259	—	5	3	Bund	15 Bügel m. Schrauben	32,5	259	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
260	—	84	1	—	Herdplatte m. 11 Ringen	11	260	Eßlingen	Württemberg. Stsb.	
261	—	blau 111	1	—	Eisenrohr —	36	261	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
262	—	1669	1	Faß	Heringe —	26	262	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
263	—	2621	1	Kiste	Tonmasse —	59	263	Düsseldorf-Der.	„	in Säcken.
264	—	7033	1	„	Maschinenteile —	155	264	Nürnberg Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
265	—	15392	1	Blechgefäß	Fett —	27	265	Schönlanke	K. E.-D. Bromberg	
266	20012	2867	2	Kisten	gefüllt —	158	266	Hilchenbach	K. E.-D. Elberfeld	
267	—	27115	1	Faß	Bier —	59	267	Weener	Oldenburgische Stsb.	
268	—	45759	2	Fässer	gefüllt —	769	268	Basel	Badische Stsb.	
269	—	45373					269			

D. Güter mit Zeichen versehen:

270	Θ	1393	1	Kiste	l. Blechbüchsen —	12	270	Berlin Schles. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
271	372	98	1	Sack	Wäsche, Nüsse usw.	17	271	Augsburg	Bayerische Stsb.	
272	◇	10349	1	Kiste	gefüllt —	42	272	Duisburg	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
273		4523	1	Ballen	grau und schwarz mel. Wollzeug	15	273	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
274		4765	1	Kiste	1. Flaschen —	58	274	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Buenos-Aires.
275	Putzcream	1852	1	„	Putzcream —	29	275	„	„	
276	Sultan	—	1	„	Rosinen —	15	276	Flensburg	„	
277	weiß /	—	1	—	eis. Ring zur Ringelwalze	5	277	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
278	weiß =	—	1	Bund	Bandeisen —	15	278	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
279	grün 111	—	4 5	„ Stück	Rohre —	333	279	Döllensradung	K. E.-D. Bromberg	

E. Güter ohne Bezeichnung:

280	—	—	1	Kiste	Apfelschnitzel —	26	280	Duisburg	K. E.-D. Essen	
281	—	—	1	Korb	Austern —	21	281	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
282	—	—	1	—	Balken —	15	282	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
283	—	—	1	—	Batteriepol —	10	283	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
284	—	—	1	Ballen	Baumwollabfälle —	38	284	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
285	—	—	1	„	Bäume —	19	285	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
286	—	—	1	„	Betten —	61	286	Hamburg Eil-A.	K. E.-D. Altona	
287	—	—	1	Sack	Bimsstein —	75	287	Liebenstein-Schweina	K. E.-D. Erfurt	
288	—	—	1	Kiste	Blechdosen —	25	288	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
289	—	—	1	Weidenkb.	Blechflasche, leer —	8	289	Hartha b. Waldh.	Sächsische Stsb.	
290	—	—	1	Blechkanne	leer —	8	290	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
291	—	—	1	„	gefüllt —	34	291	Straßburg	Reichsbahn	
292	—	—	1	Bund	4 Bogenrohre —	28	292	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
293	—	—	6	Pack i. L.	6 Bohrer —	2,5	293	Soest	K. E.-D. Cassel	
294	—	—	1	—	Bohrknarre —	6,75	294	Speldorf	K. E.-D. Essen	
295	—	—	1	Bund	12 Bolzen —	23	295	Luxemburg	Reichsbahn	
296	—	—	2	Pack	Brettchen —	54	296	Wandsbek	Lübeck-Büchener	
297	—	—	4	Rollen	Dachpappe —	23	297	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
298	—	—	1	Pack	isol. Draht —	18	298	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
299	—	—	1	Ring i. L.	dünner Draht —	25	299	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
300	—	—	1	Sack	Düngemittel —	53	300	Posen	K. E.-D. Posen	Gepäck.
301	—	—	1	Reisekorb	Effekten —	25	301	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Empf. Ida
302	—	1	1	Bund	Eisendraht —	41	302	Essen Hb.	K. E. D. Essen	Pieper.
303	—	—	1	Pack i. P.	verkupferter Eisendraht	8	303	Altenburg	Sächsische Stsb.	
304	—	—	1	Stück	2 Eisenplatten —	23	304	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
305	—	—	1	—	Eisenrohr —	19	305	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	
306	—	—	1	—	Eisenrohr —	10	306	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
307	—	—	1	Pack	Eisenteile —	13	307	Chemnitz	Sächsische Stsb.	in Leinen.
308	—	—	1	Sack	Eisenwaren —	14	308	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
309	—	—	1	Paket	Fahrradpedale —	0,5	309	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
310	—	—	1	Faß	leer —	11	310	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
311	—	—	1	„	gefüllt —	272	311	Eversburg	Oldenburg. Stb.	
312	—	—	2	Fässer	leer —	22	312	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
313	—	—	1	Pack i. P.	50 eis. Federringe —	45	313	Hof	Sächsische Stsb.	
314	—	—	1	Kiste	Feigen —	11	314	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
315	—	—	1	„	Feigen —	50	315	Bochum S.	K. E. D. Essen	
316	—	—	1	Korb	rohes Fett —	22	316	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
317	—	—	1	Paket	Feuerhaken etc. —	8	317	Gelsenkirchen	K. E. D. Essen	i. gr. L.
318	—	—	1	Stange	Flacheisen —	21	318	Rheine	K. E.-D. Münster	
319	—	—	1	Stück	Flachstahl —	5	319	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
320	—	—	1	Bund	eis. Flanschen —	35	320	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	
321	—	—	1	Paket	eis. Gardinenstangen	29	321	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	i. gr. L.
322	—	—	1	Sack	Garn —	25	322	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
323	—	—	1	—	Gasrohr —	11	323	Mainz	Direktion Mainz	4,80 m lg.
324	—	—	1	Stück	Gasrohr —	10	324	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
325	—	—	1	—	Gasrohr —	21	325	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
326	—	—	6	—	Gasrohre —	40	326	Radevormwald	K. E.-D. Elberfeld	
327	—	—	1	—	Gasrohr-Kniestück —	4	327	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
328	—	—	1	Sack	Gerstesäcke —	38	328	Bingen	Direktion Mainz	
329	—	—	1	Kollo	2 eis. Gewichte —	7	329	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
330	—	—	2	Sacke	Gips —	194	330	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
331	—	—	1	Weidenkrb.	Griffel, Gebäck —	38	331	Durmersheim	Badische Stsb.	Gepäck.
332	—	—	1	Stück	Guß —	5	332	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
333	—	—	5	„	Gußrohre —	87	333	Aachen	K. E.-D. Cöln	Eilgut.
334	—	—	1	Pack	eis. Hacke —	29,5	334	Neumünster	K. E.-D. Altona	
335	—	—	1	„	43 Hackenstiele —	34	335	Kreuznach	Direktion Mainz	
336	—	—	1	Ballen	Halbleinen —	109	336	Bleicherode	K. E.-D. Cassel	
337	—	—	1	Sack	Hartpech —	30	337	Kobylin	K. E.-D. Posen	
338	—	—	1	—	Heizrohr —	100	338	Rheine	K. E.-D. Münster	
339	—	—	1	—	Heubaum —	—	339	Aachen	K. E.-D. Cöln	
340	—	—	1	—	trockne Hirschhaut —	11	340	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
341	—	—	1	—	Holm —	?	341	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
342	—	—	1	Holzkoffer	leer —	10	342	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
343	—	—	1	—	Holzrahmen —	5	343	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
344	—	—	2	—	Holzrahmen —	100	344	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
345	—	—	1	Sack	Kaffee —	8	345	Speldorf	K. E.-D. Essen	
346	—	—	1	„	Kaffee —	50	346	Laurahütte	K E.-D. Kattowitz	
347	—	—	1	Ballen	Kaffeesäcke —	9	347	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
348	—	—	2	—	Kammräder —	15	348	Cöln Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
349	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	37	349	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
350	—	—	1	„	Kartoffeln —	35	350	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
351	—	—	1	Korb	leb. Katze —	5	351	Cöln Eil.	K. E.-D. Cöln	
352	—	—	1	—	Kette —	—	352	Herne	K. E.-D. Essen	46 m l.
353	—	—	1	—	eis. Kinderbettstelle —	14	353	Ruhrort Rb.		
354	—	—	1	—	Kinderstuhl —	2	354	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
355	—	—	1	Kiste	? —	30	355	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	
356	—	—	1	„	leer —	13	356	Soest	K. E.-D. Cassel	
357	Gepäck	—	1	„	alte Kleider —	20	357	Neumühl	K. E.-D. Essen	Friedr. Ratering.
358	—	—	1	Sack	alte Kleider —	20	358	Posen	K. E.-D. Posen	
359	—	—	1	„	Kleider, Säcke —	12	359	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
360	—	—	1	„	Kleider —	18	360	Magdeb.=Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
361	—	—	1	„	Kleiderbügel —	16	361	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
362	—	—	1	Schließkorb	Kleidung —	19	362	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
363	Dienstgut	—	20	—	Kohlenkörbe —	100	363	Nicolai	K. E.-D. Kattowitz	
364	—	—	2	Körbe	rund, leer —	11	364	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Blumen-transport.
365	—	—	1	Bund	8 graue Körbe —	26	365	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
366	—	—	1	„	8 graue, gebr. Körbe	30	366	„	„	
367	—	—	2	—	Korbglasballone, leer	18	367	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
368	—	—	1	Krautfaß	leer —	36	368	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	
369	—	—	1	Bund	Kupferdraht —	10,5	369	Nürnberg Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
370	—	—	1	Stange	Kupferrohr —	1,5	370	Barmen=Ritt.	K. E.-D. Elberfeld	
371	—	—	1	Ballen i L.	Leder —	80	371	Offenbach Eil-A.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
372	—	—	1	Sack	Leim —	50	372	Forst (Lausitz)	K. E.-D. Halle a/S	
373	—	—	1	„	Leinsamen —	50	373	Mayen Ost	St. Johann=Saarbr.	
374	—	—	1	Rolle	Linoleum —	?	374	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
375	—	—	1	Sack	Linsen —	27	375	„	„	
376	—	—	1	Pack	Lötzinn —	15	376	Löhne	K. E.-D. Hannover	
377	—	—	1	Ballen	Lumpen —	137	377	Zawadzki	K. E.-D. Kattowitz	
378	—	—	1	—	Maschinenteil (Flügelschraube etc.)	4	378	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
379	—	—	1	Korb	Maschinenteile —	18	379	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
380	—	—	1	Paket*)	3 Maschinenteile —	8	380	Bretten	Württemberg. Stsb.	*) in Rupfen.
381	—	—	1	Karton	Medizinfl., Wäsche —	5	381	Leipzig Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
382	—	—	1	Milchkanne	leer (20 l) —	5	382	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
383	—	—	1	Milchkrug	leer —	6,5	383	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
384	—	—	1	Pack*)	Muster —	7,5	384	Saarbrücken Eila.	St. Johann=Saarbr.	*) i. schw. Wachstuch
385	Gepäck	—	1	—	Nähmaschine —	—	385	Jena	K. E.-D. Erfurt	Marke Singer.
386	—	—	1	Paket	Oberleder, Leim, Holzstifte, Glaspapier	3	386	Schildberg	K. E.-D. Posen	
387	—	—	1	Korbblechfl.	Öl? —	50	387	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
388	—	—	1	Ölfaß	leer —	29	388	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	mit nur 1 Boden.
389	—	—	1	Stück	Ofenrohr mit Knie —	5	389	Misburg	K. E.-D. Hannover	
390	—	—	1	„	Ofenrohr, 2 m lang —	10	390	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
391	—	—	1	Bund	Ofenverzierung —	7	391	Braubach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
392	—	—	1	Ballen	Packung —	12	392	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
393	—	—	1	Petr.-Faß	leer —	36	393	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
394	—	—	1	Sack	Pferdehaare —	9	394	Altona	K. E.-D. Altona	
395	—	—	1	—	Privatdecke —	—	395	Cloppenburg	Oldenburgische Stsb.	5 m l., 3 m br.
396	—	—	1	—	Privatdecke —	50	396	Myslowitz	K. E.-D Kattowitz	
397	—	—	1	—	Privatdecke —		397	Neuß	K. E.-D. Cöln	
398	—	—	1	Stange	Quadratstahl —	8	398	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
399	—	—	1	—	gußeis. Rad mit Drehkurbel	18	399	Hohenlimburg Eil-A.	K. E.-D. Elberfeld	
400	—	—	1	Bund	Rahmen u. Bretter —	15	400	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
401	—	—	1	Paket i. P.	Reck —	6	401	Mainz	Dir. Mainz	
402	Gepäck	—	1	Schließkorb	Reiseeffekten —	20	402	Bocholt	K. E.-D. Essen	
403	—	—	1	Reisekoffer	gefüllt —	76	403	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	mit 3 Schlössern verschlossen.
404	—	—	1	Reisekorb	leer, gebraucht —	4	404	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
405	—	—	1	„	leer, neu —	4	405	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
406	—	—	1	—	eis. Rohr —	27	406	Neubrandenburg	K. E.-D. Stettin	
407	—	—	1	—	eis. Rohr —	33	407	Osnabrück Hbf.	K. E.-D. Münster	5,5 m lang.
408	—	—	1	Stück	eis. Rohr, alt, verrostet	15	408	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
409	—	—	4	—	eis. Rohre —	14	409	Brakel Kr. Höxter	K. E.-D. Cassel	
410	—	—	1	Sack	Rosinen —	63	410	Wanne	K. E.-D. Essen	
411	—	—	3	Kisten	Rosinen —	45	411	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
412	—	—	1	Pack	6 Roste —	5	412	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
413	—	—	1	Bund	Rundeisen —	45	413	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
414	—	—	1	Stange	Rundeisen —	105	414	Luxemburg	Reichsbahn	
415	—	—	1	„	Rundeisen —	57	415	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
416	—	—	1	Bund	3 Stg. Rundstahl —	33	416	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
417	—	—	1	Sack	leere Säcke —	25	417	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
418	—	—	1	Pack	leere Säcke —	30	418	Schrimm	K. E.-D. Posen	
419	—	—	1	„	leere Säcke —	37	419	Duisburg	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
420	—	—	1	Bund	14 leere Säcke —	16	420	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
421	—	—	1	Sack	Salz —	51	421	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
422	—	—	1	—	Schaukelpferd —	—	422	Hettenleidelheim	Pfalzbahn	
423	—	—	1	Sack	Schlemmkreidesäcke	48	423	Döbeln	Sächsische Stsb.	
424	—	—	1	Faß	Schmieröl —	80	424	Nürnberg Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
425	—	—	2	Stück	eis. Schnecke, Saugkorb	33	425	Riesa	Sächsische Stsb.	
426	—	—	1	—	Schrankuntersatz —	35	426	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
427	—	—	2	Körbe	Schraubenschlüssel —	175	427	Crefeld	"	
428	—	—	1	Korb	Schuhwaren —	10	428	Wanne	K. E.-D. Essen	
429	—	—	1	—	Sesselgestell —	3	429	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
430	—	—	1	—	eis. Siederohr —	25	430	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
431	—	—	1	Sack	Soda —	50	431	Wincheringen	St. Johann-Saarbr.	
432	—	—	1	Ballen	Sohlleder —	90	432	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
433	—	—	1	—	Spiegeltisch —	5	433	Neuß	K. E.-D. Cöln	
434	—	—	1	Ballen	Spielsachen —	21	434	Bremen Eil-A.	K. E.-D. Hannover	
435	—	—	1	Stück	8 kantig. Stahl —	12	435	Hannover N.	"	
436	—	—	1	Bund	18 Stück Stahl —	35	436	Algringen	Reichsbahn	
437	—	—	1	Stück	Stahlrohr —	40	437	Schönfeld b/Leipz.	K. E.-D. Halle a/S.	5 m lang.
438	—	—	1	—	Stahlwelle —	152	438	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	6,5 m.
439	—	—	10	Stück	hölz. Stangen —	58	439	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
440	—	—	1	Pack	Stangendraht —	56	440	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
441	—	—	1	"	2 Stühle —	10	441	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
442	—	—	1	Pack i. L.	Stuhlverzierungen —	6	442	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
443	—	—	1	Kiste	Teer —	5	443	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
444	—	—	1	Sack	Teltower Rüben —	25	444	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
445	—	—	1	Ballen i. L.	1 Teppich, Schuhe, Gardinen	16	445	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
446	—	—	1	—	Tisch —	32	446	Merzig	St. Johann-Saarbr.	
447	—	—	1	—	zerbr. Tragfeder —	35	447	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
448	—	—	1	Verschlag	Transmissionswelle —	34	448	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	4,70 m lang.
449	—	—	1	Sack	Tressen, Knöpfe —	26	449	Camp	"	
450	—	—	1	"	Trockenschnitzel —	25	450	Langenweddingen	K. E.-D. Magdeburg	
451	—	—	1	Ballen	Unterkleider —	11	451	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
452	—	—	1	Bund	6 Viehketten —	15	452	Raumland-B.	K. E.-D. Elberfeld	
453	—	—	2	—	Vorfensterscheiben —	17	453	Mannheim	Badische Stsb.	
454	—	—	1	Pack i. L.	eis. Vorhangstangen	28	454	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
455	—	—	1	—	Wagendecke —	—	455	Zwickau i/S.	Sächsische Stsb.	
456	—	—	1	—	Wagenfeder —	6	456	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	für Dezimalwage.
457	—	—	1	—	Wagschale —	—	457	Hochspeyer	Pfalzbahn	
458	—	—	1	—	hölz. Walze —	6	458	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
459	—	—	1	Blechtopf	2 neue bl. Wärmflaschen	1,5	459	Gaualgesheim	Direktion Mainz	
460	—	—	1	Pack	2 Waschkübel —	29	460	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
461	—	—	1	Sack*)	Wäsche —	8	461	Hamburg Eil-A.	K. E.-D. Altona	*) rotbraun.
462	—	—	1	Schließkorb	Wäsche für Konditor	8	462	Plochingen	Württemberg. Stsb.	Gepäck.
463	—	—	1	—	Wäschemangel —	30	463	Woyens	K. E.-D. Altona	
464	—	—	1	Ballen	Zementsäcke —	321	464	Ennigerloh	Westfäl Landes-E.	
465	—	—	2	Pack	Zementsäcke —	15	465	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 6. 20. Januar 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Frage der selbsttätigen Zugdeckung.

Funkenfänger nach der Bauart Prinz.

Nachrichten:

Deutschland: Das Verkehrswesen in der preußischen Thronrede. — Lokomotivschnellfahrten auf den preußischen Staatsb. — Einspruch der Großen Berliner Straßenbahn gegen die Untergrundbahn Potsdamer Platz-Spittelmarkt. — Heizung der Eisenbahnzüge. — Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth). — Betriebseinnahmen der sächsischen Staatsbahnen. — Behandlung Reisender ohne gültige Fahrkarte auf den sächsischen Staatsbahnen. — Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der staatlichen Nebenbahnen mit eigenen Betriebsmitteln in Württemberg. — Zoll und Eisenbahn. — Sonderzüge für Militärurlauber. — Geheimerat Schübler †.

Österreich: Österr.-preuß. Eisenbahnanschluß bei Bauerwitz. — Semmering-Jubelfeier. — Vintschgaubahn. — Bahnhofsbauten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Neue Tarife. — Bestellung von Wagen und Lokomotiven für die österr. Staatsbahnen. — Frankierungsmarken. — Wiener Stadtbahn. — Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen in 1903. — Errichtung eines Zentralstudienbureaus für die Technik des Eisenbahnwesens.

Übrige europäische Länder: Brünigbahn und Brienzer Seebahn. — Simplontunnel. — Gesamteinnahmen der italienischen Südbahn. — Elektrische Great Northern- and City-Röhrenbahn in London. — Ausbau des russ. Eisenbahnnetzes. — Brand in einem Personenzuge. — Statistik der Viehtransporte auf den russischen Bahnen.

Fremde Weltteile: Baukosten der sibirischen Bahn. — Luxuszug Alexandrowo-Dalni. — Siames. Eisenbahnen. — Eine Querbahn in Guatemala. — Das Bahnnetz der Vereinigten Staaten von Amerika.

Betriebslängen der zu den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Januar 1904 gehörigen Strecken.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Zur Frage der selbsttätigen Zugdeckung.

Der Grundgedanke der Selbsttätigkeit gewinnt im Signalwesen der Eisenbahnen immer festeren Boden; man kann sich der zwingenden Notwendigkeit seiner Anwendung nicht entziehen, ohne den Grad der Betriebssicherheit wesentlich herabzusetzen. Selbst bei den Blocksignalen, die auch in ihrer nicht selbsttätigen Einrichtung als unbedingt sicher angesehen und erklärt wurden, zeigt sich die Mitwirkung des Zuges, also wenigstens die Anwendung teilweiser Selbsttätigkeit im Interesse der Betriebssicherheit für viele Fälle erforderlich. Rein selbsttätige Signalanordnungen finden sich in Europa allerdings nur ganz vereinzelt, im Gegensatze zu ihrer ausgedehnten Anwendung auf amerikanischen Eisenbahnen; es wäre aber unzutreffend, wenn man behaupten würde, daß bei uns kein Interesse für selbsttätige Zugdeckungen besteht; die zahlreichen Erfindungen auf diesem Gebiete, die nicht seltenen Erörterungen der Frage in Zeitschriften und die praktischen Ausführungen bei Stadt- und Straßenbahnen lassen deutlich erkennen, daß man es hier mit einer Aufgabe zu tun hat, die ihrer Lösung entgegenstrebt; vielleicht darf es auch in diesem Sinne bemerkt werden, daß nicht nur auf dem internationalen Eisenbahnkongreß, sondern auch im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen Fragen Erörterung finden, die der „Selbsttätigkeit“ nahe stehen.

Wenn je auf betriebstechnische Fragen des Dichters Wort angewendet werden darf, daß der Parteien Haß und Gunst das Bild verwirrt, so hat es im vorliegenden Falle seine volle Berechtigung. Werdendes und Bestehendes treten sich gegenüber; es entstehen Schriften für und wider. Aus solchen Erörterungen das Rechte zu finden, ist jenem nicht leicht, der sich mit der Frage selbst nicht tiefer und selbständig befaßt; dann kommt der Autoritätsglaube zu Wort, oder der Geist, der alles Neue rundweg ablehnt, und es werden vernichtende Urteile gefällt, die keine andere Begründung ins Feld führen, als den Hinweis darauf, daß die fragliche Erfindung bisher noch nicht erprobt wurde.

Mit besonderer Genugtuung muß es daher begrüßt werden, daß ein anerkannter Fachmann auf dem Gebiete des elektrischen Signalwesens, Oberingenieur Ludwig Kohlfürst, es unternommen hat, den Gegenstand in völlig unbefangener Weise, lediglich vom rein fachmännischen Gesichtspunkte aus, aufzufassen und in einem umfangreichen Buche wiederzugeben, das kürzlich im Verlag von Ferdinand Enke in Stuttgart erschienen ist.*) Einen schlichten Lehrbehelf nennt es der Verfasser im Vorworte und kennzeichnet es noch näher, indem er betont, daß es einzig in der Absicht entstanden ist, den Lesern über das auf dem Gebiete der selbsttätigen Zugdeckung bisher Erdachte und Bestehende einen umfassenden Überblick darzubieten und hinsichtlich der verschiedenen Anordnungen ein kritisches Urteil gewinnen zu lassen.

Aus diesem Grunde hat Kohlfürst die Eisenbahnen jeden Ranges und aller Betriebsformen in Betracht gezogen; er beleuchtet auch den Entwicklungsgang der ganzen Signalgattung und bringt das bereits Dagewesene möglichst lückenlos in Erinnerung. Sehr richtig begründet der Verfasser die Erwähnung von Einrichtungen, die es niemals bis zur nachhaltigen Anwendung gebracht haben oder schon von vornherein das Kainszeichen der Unanwendbarkeit an sich tragen. „Diese in gewissem Sinne für die Praxis wertlosen Anordnungen — so heißt es im Vorwort — entbehren jedoch in unserer Zeit, wo hinsichtlich der Zugsicherung immer wieder so viel Altes oder Unbrauchbares neu erfunden und empfohlen wird, keineswegs eines unterrichtenden Wertes, indem sie eben als abmahnende Beispiele wirken. Außerdem schließen einzelne von ihnen ganz hübsche Ideen ein, für die möglicherweise an anderer Stelle oder bei geschickterer Ausnutzung eine erfolgreiche Verwendung nicht ausgeschlossen erscheint.“

---

*) Die selbsttätige Zugdeckung auf Straßen-, Leicht- und Vollbahnen. Mit 220 Abbildungen. 372 Seiten.

Der umfangreiche Stoff ist in drei Gruppen gegliedert. Im ersten Abschnitte bespricht Kohlfürst die Eisenbahnsignale im allgemeinen und die Zugdeckungssignale im besonderen; hierbei finden die selbsttätigen Blocksignale auf den amerikanischen Eisenbahnen eine ausführliche Besprechung, weil der Verfasser in ihnen sehr gute Vorbilder für das moderne Lokal- und Kleinbahnwesen erblickt, da die Bedürfnisse hier wie dort vielfache Ähnlichkeiten aufweisen. Den Mitteilungen liegt der Bericht des Generaldirektors Carter an den Eisenbahnkongreß (1900) zugrunde. Der zweite Abschnitt behandelt die Zugdeckungs-Signaleinrichtungen mit teilweiser Selbsttätigkeit; der dritte Abschnitt ist den rein selbsttätigen Blocksignaleinrichtungen vorbehalten.

Die Zugdeckungssignaleinrichtungen mit teilweiser Selbsttätigkeit können auf der Mitwirkung der Lokomotiv- oder Zugmannschaft oder auch auf jener der Stationsbeamten und Bahnwärter, Signal- oder Blockwärter beruhen. Zu den ersteren gehört unter anderen die bekannte Zugstabeinrichtung von Webb & Thomson, zu den letzteren neben den Blocksignalen von Siemens & Halske das sehr gründlich durchgearbeitete Blocksignal von Krizik, das auf der Linie Wien-Kaiserebersdorf-Schwechat seit August 1902 in probeweiser Verwendung steht. Bei den rein selbsttätigen Blocksignalen sind solche mit standfesten Streckensignalen — z. B. jene der Leipziger Straßenbahnen, der Budapester Untergrundbahn, der Schwebebahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel, der Pariser Métropolitainbahn —, ferner solche mit Signalen auf den Zügen (Putnams Signal) und mit Signalen auf der Strecke und auf den Zügen zu unterscheiden. Letzteren — vertreten durch die Systeme Ceradini, Sacek, Bartelmus, Beer und Schreiber — räumt Kohlfürst unter den rein selbsttätigen Einrichtungen einen besonderen Rang ein, weil bei ihnen das auf der Strecke erfolgende Haltsignal auf der Lokomotive wiederholt und so verschärft wird, daß es am Zuge unbedingt wahrgenommen werden muß; er erblickt hierin das einzige vertrauenswürdige Mittel, um auf der Strecke bei allen Gelegenheiten und Witterungsverhältnissen den Fährlichkeiten zu begegnen, die aus der unzulänglichen Wahrnehmbarkeit des sichtbaren Streckensignals erwachsen können. Kohlfürst unterläßt nicht, zu betonen, daß eine derartige doppelte Signalgebung, die durch selbsttätige Bremsenauslösung besonders wirksam gestaltet werden kann, bei jeder Art von Blocksignaleinrichtungen anwendbar erscheint und bei Zuggeschwindigkeiten von mehr als 90 km in der Stunde eigentlich schon notwendig wird.

Seine persönliche Anschauung über den Verwendungsbereich der teilweise und der rein selbsttätigen Blocksignale hat Kohlfürst auf S. 107 ff. ausführlich gekennzeichnet und begründet. Hiernach gehört auf den Vollbahnen des europäischen Festlandes die Zukunft zweifellos den teilweise selbsttätigen Einrichtungen, während die rein selbsttätigen Signalanlagen den „Leichtbahnen“ — wie Kohlfürst nach englischem Vorbilde die „Kleinbahnen“ bezeichnet — vortreffliche Dienste zu leisten geeignet sind. Bezüglich der Vollbahnen meint Kohlfürst, daß Wärter auf der Bahn vorhanden sein müssen und daß sie daher auch für die Zugdeckungsanlagen beansprucht werden sollen, indem sie durch ihre Umsicht und Erkenntnis die sichernde Leistung der Einrichtung erhöhen. Dem gegenüber steht denn doch wohl die Frage, ob es nicht vielleicht vorteilhafter für die Betriebssicherheit wäre, die Bahnwärter mit der Signalgebung, die sie voll und ganz in Anspruch nehmen würde, nicht zu belasten, sondern sie zur steten, eingehenden Überwachung des Bahnzustandes zu verhalten; dabei würden sie auch in die Lage kommen, bei Haltstellungen der Signale sowie bei Haltsignalen überhaupt den Zugführern rasch und sicher über die Ursache des Haltgebotes Aufschluß zu geben und unter Umständen die Weiterfahrt zu gestatten, in ähnlicher Weise wie die Blockwärter bei den nicht selbsttätigen Anlagen. Von den grundsätzlichen Gegnern der selbsttätigen Blockeinrichtungen wird mit Vorliebe bemerkt, daß infolge der Abwesenheit von Wärtern einem angehaltenen Zuge jede Orientierung benommen sei und man ihm daher gestatten müsse, trotz des Haltsignals mit entsprechender Vorsicht weiterzufahren. Das ist unrichtig. Durch die Einführung des selbsttätigen Blocksystems werden nur die Blockwärter, nicht aber auch die Bahnwärter überflüssig; den letzteren kommt aber dann eine erhöhte Bedeutung zu, da sie innerhalb der ihnen zugewiesenen Strecken als eine Art Sicherheitsorgane zu wirken haben.

Wie schon erwähnt, empfiehlt Kohlfürst die rein selbsttätigen Blocksignaleinrichtungen, namentlich jene mit standfesten Streckensignalen, für die verschiedenen Arten Kleinbahnen und für Straßenbahnen, wo sie sich bereits lebhaft und allgemein verbreiten und in steter Weiterverbreitung und regster Fortentwicklung begriffen sind. Die Signalisierung von Zug zu Zug dürfte ihre Zukunft auf den elektrischen Eisenbahnen finden, deren Betriebsweise und Einrichtungen im hervorragendsten Maße die Eignung besitzen, die Durchführung solcher Anlagen ganz wesentlich zu erleichtern und zu fördern. Das gilt wohl auch von elektrisch betriebenen Vollbahnen.

Das Buch enthält ausführliche Beschreibungen der verschiedenen Erfindungen an der Hand guter schematischer Darstellungen und auch genaue Quellenangaben. Die übersichtliche Anordnung des Stoffes bietet im Vereine mit der Inhaltsangabe allen jenen, die sich mit der rein konstruktiven Seite der Frage nicht so nahe vertraut machen wollen oder können, die Möglichkeit, sich eine allgemeine Aufklärung leicht zu verschaffen. Die Verlagsbuchhandlung hat sich durch die Herausgabe und die schöne Ausstattung des Buches ein anerkennenswertes Verdienst um die Förderung der Signalfrage erworben.

Prag, Dezember 1903. Alfred Birk.

Funkenfänger nach der Bauart Prinz.

Der Prinzsche Funkenfänger besteht nach Abb. 1 aus einem kegelförmigen Siebe, das in den Schornstein der Lokomotive von oben hineingehängt wird. Die Funken, welche fast senkrecht aus der Rauchkammer emporgestoßen werden, fliegen gegen die Drähte des Siebes und prallen nach unten zurück. Der Gesamtquerschnitt der Maschenlöcher des Siebes ist mindestens gleich dem oberen Schornsteinquerschnitt zu bemessen, so daß der Auspuffdampf nebst den Feuergasen durch den Funkenfänger entweichen kann, ohne einen wesentlichen Gegendruck zu erzeugen. Je steiler und länger der Funkenfänger gebaut wird, desto vollständiger prallen die Funken ab, da im günstigsten Falle die Drähte der schräg stehenden Siebfläche eine für senkrecht fliegende Funken undurchdringliche Wand bilden.

Mit diesem Funkenfänger sind umfangreiche Versuche auf den Kleinbahnen in Ost- und Westpreußen, welche von der Ostdeutschen Eisenbahngesellschaft in Königsberg i. Pr. betrieben werden, angestellt worden. Diese Versuche fielen so günstig aus, daß nunmehr sämtliche Maschinen der dortigen Kleinbahnen, etwa 80 an der Zahl, mit diesem Funkenfänger ausgerüstet werden. Er ist bei mehreren vollspurigen Kleinbahnen, unter anderen auch bei den Maschinen der Samlandbahn, die schwere Ausflugszüge mit 40 km Geschwindigkeit bei schwierigen Steigungsverhältnissen zu befördern haben, mit bestem Erfolg angewandt worden.

Die hauptsächlichsten Vorzüge dieses Funkenfängers sind folgende:

1. Die große Einfachheit und billige Herstellung (die Beschaffungskosten betragen höchstens 20 ℳ). Bei seiner Anwendung können alle anderen Funkensiebe in Wegfall kommen. Die Ausbesserungskosten, die sich nur auf die zeitweilige Erneuerung des Drahtgeflechtes erstrecken, sind äußerst niedrig.
2. Geringerer Gegendruck beim Auspuff, daher besserer Zug der Feuerung und geringerer Kohlenverbrauch als bei früher angewandten Systemen.
3. Hervorragende Verhinderung des Funkenauswurfs.

Seit Anwendung des Prinzschen Funkenfängers sind nennenswerte Brandschäden auf den betreffenden Bahnen nicht eingetreten, während früher bei Anwendung von Funkenfängern anderer Systeme mit doppelten Sieben häufig kostspielige Brandentschädigungen zu leisten waren.

Wie sich aus den mit dem neuen Funkenfänger angestellten Versuchen ergeben hat, muß das Verhältnis der Höhe des Kegels zu seinem größten Durchmesser bezw. zum Durch-

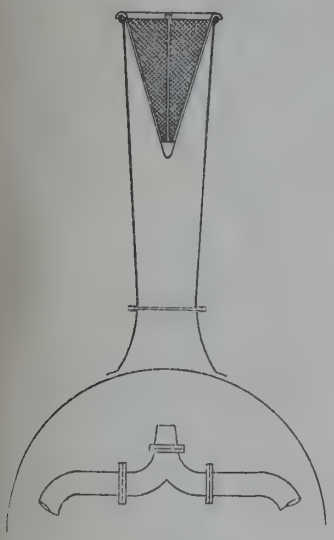


Abb. 1.

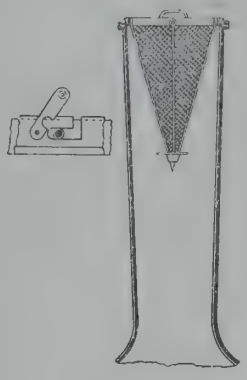


Abb. 2.

messer des Schornsteins richtig gewählt werden. Je nach dessen Durchmesser und der dadurch bedingten Größe des Funkenfängers schwankt dieses Verhältnis zwischen $1\frac{1}{2}:1$ und $1:1$. Bei engen Schornsteinen muß die Höhe des Kegels größer gewählt werden, als bei weiten. Die Abmessungen können nach folgenden Erwägungen ungefähr bestimmt werden:

Im Anfange dieser Erörterungen wurde schon festgestellt, daß der Querschnitt sämtlicher Maschenlöcher des Kegels mindestens gleich dem oberen Schornsteinquerschnitt sein soll. Nimmt man an, daß durch die Drähte des Siebes, die Versteifungsrippen, den oberen Ring und die Blechspitze bei kleinen Funkenfängern $^2/_3$, bei größeren $\frac{1}{2}$ der Gesamtfläche des Kegels verloren geht, so erhalten wir folgende Gleichungen:

$^1/_3 M = r^2 \pi$ bei kleinen Schornsteinen unter 200 mm Durchmesser,
$^1/_2 M = r^2 \pi$ bei größeren „ über 200 „ „

wobei M die Mantelfläche des Kegels, $r^2 \pi$ der Querschnitt des Schornsteins ist. Da

$$M = \pi r \sqrt{r^2 + h^2}$$

ist, wobei h die Höhe des Kegels darstellt, so ergeben sich die beiden Gleichungen:

$$^1/_3 M = \frac{\pi r}{3} \sqrt{r^2 + h_1^2} = r^2 \pi$$

und $$^1/_2 M = \frac{\pi r}{2} \sqrt{r^2 + h_2^2} = r^2 \pi .$$

Bei Auflösung erhält man die Höhe des Kegels:

$h_1 = r\sqrt{8}$ = ungefähr $3r = 1^1/_2$ Durchmesser,

$h_2 = r\sqrt{4} = 2r = 1$ Durchmesser,

so daß also die Höhe des Kegels zwischen der ein- bis eineinhalbfachen Größe des oberen Schornsteindurchmessers schwankt. Hiernach können die Abmessungen des Funkenfängers ungefähr bestimmt werden, doch ist die genaue Form von Fall zu Fall in der Praxis festzustellen. Für das Drahtgewebe ergab sich als am günstigsten eine Weite der quadratischen Masche von 6 mm bei einer Drahtstärke von nur 1 bis $1\frac{1}{2}$ mm. Engere Maschen ergeben einen zu starken Gegendruck im Auspuff; wie die Erfahrung zeigte, genügt die gewählte Maschenweite, um größere, zu Zündungen Anlaß gebende Funken vollständig zurückzuhalten. Die geringe Drahtstärke ließe ein schnelles Verbrennen des Drahtgeflechts befürchten, aber die Blechspitze des Kegels hält die größte Hitze vom Gewebe fern, dessen Erneuerung nur alle viertel bis halbe Jahre vorzunehmen ist. Das dünne Drahtgewebe verlangt aber ein kräftiges Gestell, damit Verbiegungen bei der Erhitzung nicht eintreten können. Außerordentlich wichtig ist eine gute Befestigung des Funkenfängers, die ein Verschieben des Kegels aus seiner zentralen Lage zum Blasrohr verhindert. Ferner muß die Befestigung auch im heißen Zustande der Maschine leicht zu lösen sein, um ein bequemes Herausnehmen und Einsetzen des Funkenfängers zu ermöglichen. Letzteres ist wünschenswert, um das Versetzen der engen Maschen mit Ruß während des Anheizens zu vermeiden.

In den Abb. 2 bis 4 sind drei verschiedene Befestigungsarten, mittels Bajonettverschlusses, mittels Druckschrauben und mittels Vorreibern, dargestellt. Zur besseren Handhabung erhält der Funkenfänger auf beiden Seiten einen Handgriff oder in der Mitte eine Querstange. Bei seiner Ausführung ist auf genaue Form und auch darauf zu sehen, daß die Spitze genau in der Mitte des Schornsteins steht. Die Längsnaht des Drahtsiebes darf nicht durch Blechstreifen gedeckt, sondern muß mit Bindedraht an eine der Stangen des Gestells angeflochten werden. Durch Anwendung eines Blechstreifens zieht sich der Funkenfänger schief, auch wird bei kleineren Funkenfängern durch den Blechstreifen zu viel freier Querschnitt weggenommen. Ferner muß der obere Ring des Funkenfängers genau in den Schornstein oder in einen zweiten auf dem Schornstein zu befestigenden Ring eingepaßt werden, damit keine Funken zwischen Schornstein und Funkenfänger entweichen können.

Das Gestell besteht aus 3 bis 6 dünnen Drahtstäben von 6 bis 8 mm Stärke, die oben an einen Ring genietet werden, unten aber in einer Blechspitze endigen. Es empfiehlt sich,

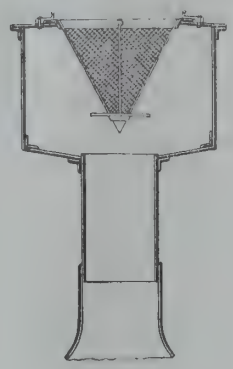


Abb. 3.

Abb. 4.

diese Blechspitze bei nicht zu engen Schornsteinen mit einer runden Blechplatte von 100 bis 200 mm Durchmesser zu versehen, um vor allen Dingen das dünne Drahtgewebe gegen zu schnelles Verbrennen zu schützen, gleichzeitig aber auch noch besser die Funken abzuhalten. Besonders ist diese Schutzplatte bei der in Abb. 3 angegebenen Schornsteinform mit Erfolg zur Anwendung gebracht worden.

Die mit dem beschriebenen Funkenfänger erzielten günstigen Ergebnisse haben die ostpreußischen Kleinbahnen zu seiner dauernden Anwendung veranlaßt. Voraussichtlich werden dem Funkenfänger auch in anderen Bahnbetrieben weitere Freunde zugeführt.

Der Funkenfänger ist, wie noch bemerkt werden möge, durch das Deutsche Gebrauchsmuster 124 006 vom 18. Okt. 1899 geschützt.

K. Schmedes.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Das Verkehrswesen in der preußischen Thronrede.** Die Thronrede, mit welcher am 16. d. M. der preußische Landtag eröffnet ist, enthält folgende auf das Verkehrswesen bezügliche Sätze: „Die Finanzlage des Staates hat sich nach einer kurzen Zeit des Rückganges wieder günstiger gestaltet. Ein neuer wirtschaftlicher Aufschwung zeigt sich in der Wiederbelebung des Verkehrs bei den Staatsbahnen und in der Hebung der Staatseinnahmen. Die Rechnung des Jahres 1902 hat günstig abgeschlossen. Im Rechnungsjahre 1903 wird voraussichtlich der zur Verfügung gestellte Staatskredit von 70 Millionen nicht in Anspruch genommen werden. Es wird sich vielmehr noch

ein Überschuß ergeben. Auch im Entwurfe des Staatshaushaltsetats für 1904 war es möglich, das Gleichgewicht zwischen den Einnahmen und Ausgaben herzustellen.

Ohne außerordentliche Mittel zu Hilfe zu nehmen, ist den wachsenden Anforderungen einer fortschreitenden Kulturentwicklung Rechnung getragen worden. Für die Ausgestaltung der Anlagen und die Vermehrung der Betriebsmittel der Staatseisenbahnen sind reichliche Beträge vorgesehen. Der geringst besoldeten Klasse ihrer Angestellten, den Bahnwärtern, ist eine Gehaltsaufbesserung zugedacht. Zur Erweiterung des Bahnnetzes und zur Unterstützung von Kleinbahnunternehmungen, die der wirtschaftlichen Förderung des Landes dienen, werden wieder erhebliche Mittel von Ihnen erbeten werden. Ebenso wird der bereits in den Vorjahren beschrittene Weg einer Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der in den Staatsbetrieben beschäftigten Arbeiter und der gering besoldeten Beamten in einer neuen Gesetzesvorlage weiter verfolgt." . . . .

Im weiteren Verlaufe heißt es in bezug auf den Bau von Binnenwasserstraßen: „Ferner wird von Ihnen die Bewilligung der Kosten für die notwendigste Ergänzung des Netzes der Binnenwasserstraßen beantragt werden. Im Hinblick auf die erheblichen Staatsmittel, die der unaufschiebbare Schutz gegen Hochwassergefahren erheischt, beschränken sich diese Forderungen auf den Ausbau der dringlichsten Wasserstraßen im Osten und Westen der Monarchie, und zwar auf den Ausbau des Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin, die Kanalisierung der Oder von der Mündung der Glatzer Neiße bis Breslau, die Verbesserung der Oder-Weichsel-Wasserstraße einschließlich der Warthe und auf die Herstellung einer Schiffahrtsstraße vom Rhein bis Hannover.

In der Ausführung dieser Vorlagen erblicke Ich eine der volkswirtschaftlich wichtigsten Aufgaben unserer Zeit. Zwei großen Staatsinteressen soll in gleichem Maße gedient werden: dem Schutze und der Förderung, deren die Landwirtschaft bedarf, wie der Sicherung und Befestigung der Stellung, welche Handel und Industrie in rastloser Arbeit sich errungen haben."

— **Lokomotivschnellfahrten auf den preußischen Staatsbahnen.** Die von uns den sonst vorzüglich unterrichteten „Berl. Pol. Nachr." entnommene Mitteilung unter obiger Überschrift in vor. Nr S. 67 erfährt jetzt durch die Nordd. Allg. Ztg. folgende Berichtigung: „Zeitungsnachrichten zufolge beabsichtige die preußische Staatseisenbahnverwaltung auf der Strecke Cassel-Hannover Versuche mit einer neuen Gattung von Schnellzuglokomotiven anzustellen, die es ermögliche, Züge mit durchschnittlich 130 km Geschwindigkeit in der Stunde zu fahren. Auch sei es nicht ausgeschlossen, daß schon im nächsten Sommer mit der Einrichtung solcher Züge auf einzelnen Strecken vorgegangen werde. Wie wir erfahren, sind diese Angaben unzutreffend; vielmehr ist nur in Aussicht genommen, auf der Militäreisenbahn Marienfelde - Zossen, deren Oberbau bekanntlich unter wesentlicher Beteiligung der Staatseisenbahnverwaltung angemessen hergestellt ist, Versuche zu machen, inwieweit es angängig sein würde, die Fahrgeschwindigkeit besonders dafür gebauter Lokomotiven gegen die gegenwärtig zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km in der Stunde ohne Gefährdung des Betriebes zu erhöhen. Davon, daß die Staatseisenbahnverwaltung bereits Stellung gegenüber der Frage elektrischer Schnellbahnen genommen habe, ist nicht die Rede."

— **Einspruch der Großen Berliner Straßenbahn gegen die Untergrundbahn Potsdamer Platz-Spittelmarkt.** Von der Direktion der Großen Berliner Straßenbahn erhalten Berliner Zeitungen folgende Zuschrift: „Die städtische Verkehrsdeputation zu Berlin hat uns mitgeteilt, daß bei den mit der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen wegen Verlängerung derselben bis zum Spittelmarkt geführten Verhandlungen zur Sprache gekommen sei, daß die Große Berliner Straßenbahn berechtigt zu sein glaube, der Genehmigung einer solchen Untergrundbahn seitens der Stadtgemeinde Berlin zu widersprechen und für den Fall der Genehmigung Schadenersatzansprüche gegen die Stadtgemeinde zu erheben. Zugleich wird die Große Berliner Straßenbahn zu einer Erklärung darüber aufgefordert, ob sie derartige Ansprüche erhebe, da die Stadt Berlin ein wesentliches rechtliches Interesse daran habe, dies zu wissen und eventuell das streitige Rechtsverhältnis im Wege der Klage feststellen zu lassen. Wir haben der Verkehrsdeputation darauf erwidert, daß wir, wie wir bereits in einem früheren Schreiben vom Dezember 1900 ausgeführt hatten, zwar weit entfernt davon seien, der Stadtgemeinde Berlin an sich das Recht zu bestreiten, neue Bahnlinien innerhalb ihres Weichbildes selbst zu bauen und zu betreiben oder die kleinbahngesetzliche Zustimmung hierzu an Dritte zu erteilen, daß wir dagegen — gestützt auf eine Entscheidung des Reichsgerichts vom 28. März 1898, die einen ganz ähnlichen Fall behandele — nach wie vor auf dem Standpunkt ständen, daß die Stadtgemeinde durch die mit uns abgeschlossenen Verträge sich des genannten Rechts uns gegenüber insoweit begeben habe, als es sich um den Bau und Betrieb von Bahnlinien handle, welche geeignet seien, mit den uns vertraglich eingeräumten Linien in Wettbewerb zu treten. Lediglich in Wahrung unserer Vertragsrechte der Stadtgemeinde gegenüber, nicht etwa in dem Bestreben, die Entstehung gemeinnütziger Verkehrsverbindungen zu hindern, seien wir daher genötigt, sowohl dem Bau und Betrieb solcher Wettbewerbslinien durch die Stadtgemeinde selbst, wie auch der Erteilung der Zustimmung für solche Linien an Dritte zu widersprechen. Als Wettbewerbslinien kämen natürlich nicht nur Flachbahnen, sondern auch solche Linien in Betracht, die die Straßenzüge unter oder über der Fahrbahn benutzen, da auch solche Linien sehr wohl geeignet seien, einer bestehenden Straßenbahnlinie ihren Verkehr ganz oder teilweise zu entziehen. So müßten wir insbesondere auch eine Untergrundbahn Potsdamer Platz-Spittelmarkt als eine solche Wettbewerbslinie bezeichnen und demgemäß der Zustimmungserteilung seitens der Stadtgemeinde widersprechen, auch uns unsere Schadenersatzansprüche vorbehalten."

Soweit die Mitteilung der Direktion der Großen Berliner Straßenbahn. Wir halten die Tatsache für höchst bedauerlich, daß ein in glänzender Blüte befindliches großes Verkehrsunternehmen zu dem vorerörterten Einspruch gegen ein anderes im höchsten öffentlichen Interesse liegendes Verkehrsunternehmen aus Furcht vor Wettbewerb genötigt zu sein glaubt. Wir sind zur Zeit zu einer eingehenden Prüfung der Rechtsfrage nicht imstande, da es uns an den erforderlichen Unterlagen fehlt. So viel aber ist zunächst klar, daß die Große Berliner Straßenbahn den Verkehrsansprüchen der Linie Potsdamer Platz-Spittelmarkt mit den ihr zu Gebote stehenden Mitteln zu genügen nicht imstande ist. Daraus ergibt sich schon, daß ein ganz anders geartetes Unternehmen, das den Verkehr mit ganz anderen Mitteln und auf durchaus anderem Wege zu bewältigen sucht, mit der Großen Berliner Straßenbahn nicht eigentlich in Wettbewerb tritt, sondern hauptsächlich dem Verkehr dient, dem jene nicht gewachsen ist.

Wir halten es ferner für höchst unwahrscheinlich, daß eine Untergrundbahn Potsdamer Platz-Spittelmarkt der Berliner Straßenbahn nachweisbar dauernd Verkehr entziehen wird; denn es erwächst ihr aus einem solchen Unternehmen auf die Dauer ein neuer gewaltiger Verkehrszubringer auf einer großen Anzahl von Strecken. Was im Durchgangsverkehr Potsdamer Platz-Spittelmarkt verloren geht, wird schon zum großen Teil auf den von der Untergrundbahn nicht bedienten Teilstrecken wieder eingebracht. Bekanntlich liegt die jetzige Strecke der Hoch- und Untergrundbahn doch auch durchweg auf Strecken, welche zugleich von der Großen Berliner Straßenbahn bedient werden. Möglich, daß bei ihr in der ersten Zeit auf einzelnen Strecken eine Verkehrsverminderung sich gezeigt hat, auch jetzt noch fortdauert. Das ist aber durch die allgemeine Verkehrssteigerung, welche dem Vorhandensein eines vorzüglichen neuen Schnellverkehrsmittels mit zu verdanken ist, auf den Zufuhrstrecken längst wieder eingeholt. Der Verkehr der Großen Berliner Straßenbahn ist bekanntlich fortgesetzt gestiegen, ohne daß der geringste ungünstige Einfluß der Hoch- und Untergrundbahn nachweisbar wäre. Im Jahre 1901, in dem diese noch nicht eröffnet war, betrug die Zahl der täglich auf der Großen Berliner Straßenbahn beförderten Personen 774 795, im Jahre 1902, in dem jene eröffnet wurde, 807 671; die Zahl für 1903 ist noch nicht bekannt, aber jedenfalls bedeutend größer.

Wir glauben daher, daß die Große Berliner Straßenbahn, selbst wenn ihr rechtlich ein Schadenersatzanspruch wegen des Wettbewerbs der Hoch- und Untergrundbahn zustände, doch das Vorhandensein eines Schadens schwerlich nachzuweisen vermöchte. Über die Rechtsfrage hoffen wir uns später eingehender äußern zu können.

Sehr erfreulich ist, daß nach einer von der Voss. Ztg. mitgeteilten Äußerung des Oberbürgermeisters Kirschner die Stadt dem Einspruch der Großen Berliner Straßenbahn sehr gelassen entgegensieht und ihn durch alsbaldige Anstellung der Feststellungsklage endgültig zu beseitigen hofft. Möchte nur nicht zu viel Zeit verloren gehen und der Fortsetzungsbau der Berliner Untergrundbahn nicht hierdurch erneuten Aufschub erleiden!

— **Heizung der Eisenbahnzüge.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen hat die äußeren Dienststellen darauf aufmerksam gemacht, daß trotz der mäßigen Kälte die Fälle von ungenügender Heizung der Züge und sogar von vollständigem Versagen der Zugheizung sich in sehr unliebsamer Weise mehren. Ausgehend davon, daß nur Unachtsamkeit in der Bedienung der Heizung und mangelnde Überwachung des mit dieser betrauten Personals als Ursache angenommen werden könne, nimmt die Generaldirektion Veranlassung, die in den Personaldienstanweisungen bezüglich der Bedienung der Dampf-

heizung enthaltenen Bestimmungen zur genauesten Beachtung in Erinnerung zu bringen und die Erwartung auszusprechen, daß insbesondere dem Vorheizen der Züge auf den Zugausgangsstationen die größte Sorgfalt zugewendet werde. Des weiteren ist auch dafür zu sorgen, daß die Entwässerungsventile der Heizschläuche und Wagen sowie die Heizhebel im Innern der Wagen durch das Wagenaufsichtspersonal nach Vorschrift bedient werden, daß während der Fahrt der Dampfdruck in der Heizung ständig auf 3 Atmosphären erhalten bleibt und daß das sich bildende Niederschlagwasser durch Lüften der Entwässerungsventile und öfteres Umlegen der Heizhebel abgeführt werde.

— **Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth).** Der Stadtmagistrat von Nürnberg beabsichtigt, die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) anzukaufen, und sind bereits Unterhandlungen in dieser Beziehung gepflogen worden. Als Kaufpreis werden 300 000 ℳ genannt. Die Stadt Nürnberg will dann die geschichtlich bedeutsame Bahn elektrisch betreiben und sie unter Beibehaltung der bisher bestehenden elektrischen Straßenbahn zwischen Nürnberg und Fürth nur zu durchgehenden Schnellfahrten zwischen Nürnberg und Fürth verwenden. Die günstige Lage der elektrischen Kraftanlage für die Straßenbahn (bei Nürnberg West), welche sich seit dem 1. d. M. im Besitze der Stadt Nürnberg befindet, läßt die Ausführung dieses Projektes nicht schwer, d. h. ohne großen Kostenaufwand tunlich erscheinen.

— **Die Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen** haben im letzten Monat des vergangenen Jahres noch ein sehr günstiges Ergebnis geliefert, besonders im Personenverkehr, der im Vergleich gegen den Monat Dezember 1902 eine Mehreinnahme von über 13 % erbrachte, aber auch im Güterverkehr. Nach vorläufiger Feststellung wurden im Dezember 1903 vereinnahmt: 3 312 160 ℳ im Personenverkehr, 386 700 ℳ mehr als im Dezember 1902, 6 424 970 ℳ im Güterverkehr, 143 520 Mark mehr, 9 737 130 ℳ im ganzen, 530 220 ℳ = 139 ℳ für 1 km Bahnlänge mehr. Die Mehreinnahme im Personenverkehr ist, wie ausdrücklich betont werden muß, nicht etwa hauptsächlich durch die eingetretene Erhöhung der Rückfahrkartenpreise um 6,25 % herbeigeführt worden, denn diese Erhöhung, die etwa 60 % des Personenverkehrs trifft, hätte nur 124 000 ℳ Mehreinnahme gebracht. Es sind also über 262 000 ℳ Mehreinnahme auf Verkehrszuwachs zu rechnen.

Die gesamte Jahreseinnahme beträgt nunmehr nach vorläufiger Feststellung: 43 144 944 ℳ im Personenenverkehr (+ 2 557 065 ℳ = 752 ℳ auf 1 km Bahnlänge gegen das Jahr 1902), 79 271 094 ℳ im Güterverkehr (+ 3 208 956 ℳ = 766 ℳ auf 1 km Bahnlänge), 122 416 038 ℳ im ganzen (+ 5 766 021 ℳ = 1446 ℳ auf 1 km). Zu diesen Verkehrseinnahmen kommen noch 15 338 000 Mark Einnahmen aus sonstigen Quellen (+ 346 570 ℳ), so daß die Gesamteinnahme 137 754 038 ℳ und die gesamte Mehreinnahme gegen das Vorjahr 6 112 591 ℳ beträgt.

— **Behandlung Reisender ohne gültige Fahrkarte.** Die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen hat folgende dankenswerte Verfügung erlassen:

Vom 1. Januar 1904 wird den Stationen nachgelassen, in Fällen, in denen aus den Tatumständen sich zweifellos ergibt, daß ein Reisender a) die ohne gültige Fahrkarte zurückgelegte Strecke gegen seinen Willen befahren hat, b) einen Schnellzug gegen seinen Willen oder aus Unkenntnis ohne Schnellzug-Zuschlagskarte benutzt hat, statt des in § 21 (2) der Verkehrsordnung festgesetzten doppelten Fahrpreises, mindestens aber des Betrages von 6 ℳ, aus Billigkeitsgründen: zu a) den einfachen Fahrpreis, zu b) den einfachen Schnellzugzuschlag als Nachzahlung einzuheben, wenn der Verpflichtete die letztere sofort bewirkt.

Für diese vereinfachte Erledigung ist zuständig nur der Stationsvorstand oder der diensttuende Stationsbeamte; die Überlassung der Behandlung an andere Bedienstete, insbesondere an Schaffner oder Bahnsteigschaffner, ist untersagt. Für alle vorstehend nicht erwähnten Fälle, z. B. Benutzung einer höheren Klasse, angeblichen Verlust der Fahrkarte usw., bleibt das bisherige Verfahren in Geltung. Die Stationen haben gewissenhaft zu prüfen, ob ein der vereinfachten Erledigung unterliegender Fall gegeben ist; in Zweifelsfällen haben sie den tarifmäßigen Betrag zu erheben. Dem Reisenden ist stets zu eröffnen, daß er den doppelten Fahrpreis, mindestens aber 6 ℳ verwirkt habe, daß jedoch aus Billigkeitsgründen unter der Voraussetzung der sofortigen Regelung nur der einfache Fahrpreis erhoben werden solle. Für den nachgezahlten Betrag ist eine Fahrkarte zu entnehmen und durch Durchstreichen zu entwerten. Dem Reisenden ist Gelegenheit zu geben, diesem Vorgange beizuwohnen. Die Karte ist ihm nicht zu belassen. Rückfahrkarten wie in den Fällen des Personentarifs Teil I, Zus.-Best. 3—6 zu § 21 der Verkehrsordnung sind nicht auszugeben. Über die Erhebung des einfachen Preises ist keine Anzeige zu erstatten, aber ein kurzer Vermerk in das Rapportbuch zu bringen, welcher nur den Tag, die Zugnummer, den Namen des Reisenden, die nachgelöste Fahrkarte nach Gattung, Klasse, Strecke und Nummer und die Namenszeichnung des regelnden Beamten enthält. Eingehende Befragung zur Feststellung der Persönlichkeit des Reisenden ist zu unterlassen. Wird Zahlung verweigert, so ist die Persönlichkeit des Reisenden genau festzustellen und wie bisher Anzeige zu erstatten.

— **Über die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der staatlichen Nebenbahnen mit eigenen Betriebsmitteln in Württemberg** im Etatsjahre 1902 enthält der Verwaltungsbericht Mitteilungen, denen wir folgendes entnehmen:

Name der Nebenbahn	Betriebslänge km	Spurweite m	Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben im ganzen ℳ	in Hundertteilen des gesamten Staatsbauaufwandes	in Hundertteilen der verwendeten Anlehensgelder
Nagold-Altensteig . .	15,11	1,000	9 193	0,99	1,92
Waldenburg-Künzelsau	12,16	1,435	5 343	0,52	0,76
Schiltach-Schramberg .	8,76	1,435	8 815	0,63	1,98
Marbach-Heilbronn Südbahnhof	34,26	0,750	6 964	0,25	0,86
Lauffen a. N. - Leonbronn	20,25	0,750	1 395 Mehrausgabe	—	—
Schussenried-Buchau .	9,45	0,750	4 093 Mehrausgabe	—	—
Unterboihingen - Oberlenningen	17,43	1,435	66 776	3,28	3,28
Biberach-Ochsenhausen	22,22	0,750	15 576	1,13	5,36
Blaufelden-Langenburg	12,00	1,435	8 796 Mehrausgabe	—	—
Freudenstadt - Klosterreichenbach	11,88	1,435	3 258	0,11	0,50
Süßen-Weißenstein . .	10,41	1,435	8 021	0,99	5,48

— **Zoll und Eisenbahn.** Zu diesem in Nr 98 S. 1471 Jahrgang 1903 d. Ztg. abgedruckten Aufsatze erhalten wir von sehr geschätzter Seite folgende Zuschrift: „Die von dem Verfasser des Artikels Zoll und Eisenbahn mit Recht beklagten Zustände in bezug auf die Bestrafung der Staatseisenbahnbeamten bei Verfehlungen gegen die Zollgesetze durch die Zollverwaltung sind im Großherzogtum Hessen, was das Verhältnis zwischen der hessischen Zollverwaltung und der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft betrifft, nicht vorhanden. Hier findet getroffener Vereinbarung zufolge die Vernehmung der Eisenbahnbeamten in der zolldienstlichen Untersuchung nicht, wie meist anderwärts, durch die Zollbeamten, sondern durch die hierzu von den Zollbehörden ersuchten Verkehrsinspektionen bezw. die von diesen weiter beauftragten Eisenbahndienststellen, mithin durch ihre dienstlichen Vorgesetzten statt. Nach Abschluß der zolldienstlichen Untersuchung spricht die Zollbehörde, wenn ihrer Auffassung nach die Verfehlung eines Eisenbahnbeamten vorliegt, in den überwiegend vorkommenden ganz einfachen und rein formalen Fällen, wie z. B. Fehlen eines Übergangsscheins bei Biersendungen nach einem der zur Brausteuergemeinschaft nicht gehörigen süddeutschen Staaten usw., eine Strafe gegen den Eisenbahnbeamten, der das — oft sehr geringfügige — Versehen begangen hat, nicht selbst aus, überläßt vielmehr bei Übersendung der Untersuchungsverhandlungen der Eisenbahnverwaltung, die Sache im Disziplinarweg zur Erledigung zu bringen. Dieses Verfahren ist der gegenseitigen Stellung zwischen Staatszollverwaltung und Staatseisenbahnverwaltung durchaus würdig."

— **Sonderzüge für Militärurlauber.** Wir erhalten von sehr geschätzter Seite folgende Zuschrift:

Der in Nr 101 S. 1529 Jahrg. 1903 d. Ztg. erwähnte Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, der die allgemeine Einführung der in einigen Direktionsbezirken bereits bestehenden Sonderzüge zur Beförderung der Militärurlauber vor und nach den hohen Festtagen anordnet, ruft uns ein Vorkommnis ins Gedächtnis, das unseres Wissens den ersten Anstoß zu der Maßnahme gegeben hat und das wir nachstehend wiedergeben.

Am dritten Pfingsttage 1885 wurde in Trier eine hohe Persönlichkeit aus Coblenz, irren wir nicht, der Oberpräsident v. B., erwartet, den der damalige Kommandeur der 16. Division zu Gast gebeten hatte. Unglücklicherweise benutzte der Oberpräsident einen Zug, mit dem auch ein großer Teil der Militärurlauber der Trierer Garnison zurückkehrte und der hierdurch eine sehr erhebliche Verspätung erhielt. Man kann sich denken, daß das Späterkommen des hohen Gastes für den gastgebenden Divisionskommandeur nicht gerade angenehm war, und die zur Hintanhaltung der Wiederkehr derartiger Zugverspätungen zwischen ihm und dem Direktor des damaligen Eisenbahnbetriebsamts Trier gepflogenen Verhandlungen führten zu folgenden Vereinbarungen: Rechtzeitig vor den hohen Festtagen, Ostern, Pfingsten, Weihnachten, sollten sämtliche Truppenteile dem Betriebsamte Listen mitteilen, aus denen die Zahl der beurlaubten Mannschaften, die Tage des Urlaubsantritts und -Endes, das Reiseziel und die Stationen, von denen die Rückreise angetreten werden sollte, hervorgingen. Das Betriebsamt sollte an der Hand der Listen prüfen, ob einzelne Züge nur zu verstärken oder ob Sonder-, Vor- oder Nachzüge zur Entlastung der fahrplanmäßigen Züge einzulegen seien. Die Fahrpläne für letztere sollten den Truppenteilen mitgeteilt und diese angewiesen werden, den Urlaubern die ausschließliche Benutzung der Sonderzüge für die Rückkehr vorzuschreiben. Bei Antritt der Urlaubsreise wurden die Mannschaften in größeren Trupps zur Bahn geführt und auf die betreffenden Züge verwiesen. Dabei wurden — auch eine sehr empfehlenswerte Maßregel zur leichteren Bewältigung des Verkehrs — die Fahrkarten von den Kommandoführern gelöst und entfernt von den Schaltern an die Mannschaften verteilt.

Das geschilderte Verfahren wurde alsbald auch von der Reichsbahn und den Direktionen im Westen der Monarchie angenommen und hat sich sehr gut bewährt. Wenn es jetzt durch den Herrn Minister zur allgemeinen Einführung gebracht ist, so werden das alle diejenigen freudig begrüßen, die jemals unter den durch Überfüllung der Züge mit Militärurlaubern veranlaßten Zugverspätungen gelitten haben.

— **Geheimerat Schübler †.** Im Alter von 74 Jahren ist am 14. d. M. zu Stuttgart ein hervorragender Eisenbahntechniker, Geheimer Reg.-Rat Ad. v. Schübler, gestorben. Die „Schwäbische Kronik" widmet ihm folgenden Nachruf: In seinen jüngeren Jahren stand Schübler, ein Sohn des Bergrats Sch., in württembergischen Diensten. Er war bei der Murrtalbahn tätig und wirkte dann bei dem Bau der Linie Ulm-Sigmaringen als Vorstand der Sektion Blaubeuren mit. Im Jahre 1872 wurde er in die Generaldirektion der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen nach Straßburg berufen. Er erbaute dort eine Reihe der elsässischen Bahnen und war als ein verdientes Mitglied der Generaldirektion hoch angesehen. Als er im Januar 1897 in den Ruhestand trat, ließ er sich in seiner Vaterstadt Stuttgart nieder. Sein sachverständiges Urteil in Eisenbahnfragen ist in seiner engeren und weiteren Heimat oftmals zu Rate gezogen worden, so auch bei der Ulmer Mohrenkopffrage und bei der Frage der Einmündung der Bottwartalbahn in Heilbronn. Auch literarisch war der Verstorbene tätig. Er schrieb verschiedene Broschüren über Eisenbahnangelegenheiten, so z. B. schon in den 70 er Jahren über die Selbstkosten und die Tarifbildung der deutschen Eisenbahnen. Wie man den tüchtigen Techniker und liebenswürdigen Mann von seiner Hauptwirkungsstätte in den Reichslanden ungern scheiden sah, so wird nun auch dort die Nachricht von seinem Hingang mit schmerzlichem Bedauern aufgenommen werden.

Österreich.

— **Österreichisch-preußischer Eisenbahnanschluß bei Bauerwitz.** Am 7. d. M. sind, wie bereits gemeldet, im Eisenbahnministerium die fachmännischen Vertreter der österreichischen und der preußischen Regierung zusammengetreten, um Verhandlungen über den Anschluß einer von Troppau ausgehenden, bei Bauerwitz an das preußische Eisenbahnnetz anschließenden Eisenbahnverbindung zu pflegen. Die Beratungen gelangten am 9. d. M. zum Abschluß, und es wurde der Staatsvertrag an diesem Tage von beiden Teilen unterfertigt. Er darf als eine befriedigende Lösung bezeichnet werden. Besonders wird der Rübenbezug der bedeutenden Zuckerfabriken in Troppau und Katharein aus Preußisch-Schlesien erleichtert werden. Preußischerseits wird nunmehr die Herstellung der preußischen Anschlußstrecke in das nächste Sicherstellungsgesetz aufgenommen werden. Was die österreichische Anschlußstrecke anbelangt, so hat die Stadtgemeinde Troppau sich zu der unentgeltlichen Beistellung des Grundes für die österreichische Strecke bereit erklärt. Die preußische Staatsverwaltung kommt für die fünfprozentige Verzinsung des Kapitales der von Preußen in Pachtbetrieb zu nehmenden österreichischen Anschlußstrecke auf. Die Frage, ob der Bau der österreichischen Strecke als Staatsbau durchgeführt werden oder die Bahn im Wege der Konzessionierung zur Ausführung gelangen soll, ist derzeit noch offen.

— **Semmering-Jubelfeier.** Am 10. d. M. fand im Südbahnhotel auf dem Semmering die erste Versammlung des großen Festausschusses statt, welcher auf Anregung des Niederösterreichischen Landesverbands für die Förderung des Fremdenverkehrs zu dem Zwecke einberufen wurde, um die Vorbereitungen für die anläßlich des bevorstehenden 50. Gedenktages der Eröffnung der Semmeringbahn zu veranstaltende Erinnerungsfeier zu treffen. Am 17. Juli 1854 wurde die Semmeringbahn eröffnet. Damit war der bis dahin kühnste und großartigste Eisenbahnbau dem Verkehre übergeben, der Semmering mit seinen vielgepriesenen Schönheiten für Österreich und die große Welt erschlossen. Wie wichtig die Semmeringbahn für die Entwicklung des Verkehrs geworden ist, das ist allgemein bekannt. Darum ist es begreiflich, daß man das 50jährige Jubiläum der Semmeringbahn in festlicher Weise begehen will. Zunächst ist eine amtliche Feier am Semmering in Aussicht genommen, welche in einer Feldmesse, in Ansprachen, in der Enthüllung einer Votivtafel nächst dem Ghega-Monument am Semmeringer Bahnhof und in einem Festbankett bestehen soll. Daran soll sich ein groß angelegtes, mehrere Tage währendes Volksfest mit Festzug, Höhenbeleuchtung, Feuerwerk, Volksbelustigungen usw. schließen. Diesen Festlichkeiten soll dann eine Reihe von Tagesausflügen, durch welche den Fremden Gelegenheit geboten werden soll, die Naturschönheiten des Semmeringgebietes in möglichst bequemer Weise kennen zu lernen, folgen. Endlich ist die Herausgabe einer Festschrift beabsichtigt, für welche bereits mehrere hervorragende Mitarbeiter, darunter Rosegger, gewonnen sind. Als Zeitpunkt des Festes ist der Monat Juni und als Ort das Semmeringgebiet in Aussicht genommen.

— **Vintschgaubahn.** Die Inangriffnahme der Bauarbeiten auf der Vintschgaubahn ist, wie das Österr.-ungar. Eisenbahnbl. meldet, in nächster Zeit zu gewärtigen. Die Eisenbahnbaudirektion beabsichtigt, schon vor Vergebung des Baues an die Inangriffnahme der beiden im Zuge der Vintschgaubahn liegenden Tunnel, des 584 m langen Marlingertunnels und des 670 m langen Tölltunnels, heranzutreten. Die Ausschreibung dieser Arbeiten steht in nächster Zeit bevor. Die Vergebung der Tunnelarbeiten wird mit dem Vorbehalte erfolgen, daß sie behufs Weiterführung jenen Bauunternehmungen übertragen werden, welche seinerzeit den Bau der laufenden Strecken der Vintschgaubahn erstehen. Die staatliche Bauleitung in Meran hat bereits am 1. November 1903 ihre Tätigkeit begonnen.

— **Bahnhofsbauten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Unter den großen, von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den letzten Jahren durchgeführten Bahnhofsbauten stehen der im Jahre 1903 vollendete Bau des Oderberger Bahnhofs sowie der seiner Vollendung entgegengehende Neubau des Brünner Bahnhofs an erster Stelle.

Was den Bau des neuen Brünner Bahnhofs betrifft, welcher vor 2 Jahren in Angriff genommen wurde, so dürfte er noch im laufenden Jahre fertiggestellt werden. Der neue Bahnhof entspricht allen Anforderungen an Größe sowie an Sicherheit und Bequemlichkeit des Verkehrs; der vornehme Stil der neu aufgeführten Baulichkeiten macht den Bahnhof zu einer architektonischen Zierde der mährischen Landeshauptstadt. Die Durchführung des Umbaues gestaltete sich in dem vorliegenden Falle deshalb schwierig, weil es sich um Baulichkeiten und Anlagen handelte, welche auf dem Grunde zweier Bahngesellschaften zu errichten waren, gleichzeitig aber bestimmt sind, von beiden Gesellschaften gemeinsam benutzt zu werden. Die Lösung dieser Aufgabe erfolgte zweckmäßig in der Weise, daß sowohl die Nordbahn als auch die Staatseisenbahngesellschaft die auf ihrem Gebiet liegenden Bauten selbständig auf eigene Kosten aufführten, während für die Verzinsung des aufgewendeten Kapitals jede der beiden Gesellschaften nach Verhältnis der Mitbenutzung aufzukommen hat. Der Geldaufwand für die in den beiden letzten Jahren hergestellten Arbeiten beträgt rund 8 000 000 Kr.

— **Neue Tarife.** Am 1. d. M. ist auf den österreichischen Eisenbahnen eine ungewöhnlich große Zahl neuer Tarife für den Güterverkehr in Kraft getreten. Man kann wohl sagen, daß so ziemlich alle Güter in dem einen oder anderen Verkehr durch die Änderungen der Tarife betroffen wurden. Insbesondere hat auch die Klassifikation der Güter mehrfache einschneidende Änderungen erfahren.

— **Bestellung von Wagen und Lokomotiven für die österreichischen Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat die Lieferung von 21 Personenwagen, 19 Dienstwagen, 295 Güterwagen und 3 Gastransportwagen im Gesamtbetrage von rund

1 750 000 Kr. an die österreichischen Wagenfabriken vergeben. Ferner hat das Eisenbahnministerium die Lieferung von 3 Schnellzuglokomotiven samt Tendern und 1 Reserverädersatz, von 13 Güterzuglokomotiven samt Tendern und von 4 Tenderlokomotiven für Nebenbahnen im Werte von 1 426 000 Kr. vergeben.

— **Frankierungsmarken.** Auch die Verwaltung der Böhmischen Nordbahn folgt nunmehr dem Beispiele der Österreichischen Staatsbahnen und führt im Eilstückgutverkehr die Abfertigung mit Frankierungsmarken ein. Mit Frankierungsmarken kann bei dieser Bahn seit 1. d. M. gewöhnliches, ermäßigtes und besonders ermäßigtes Eilgut unter der Voraussetzung abgefertigt werden, daß diese Sendungen nur aus je einem Stück bis zum Höchstgewichte von 20 kg bestehen. Unter einem Stück werden auch Gegenstände aus mehreren Teilen bestehend, jedoch fest zu einem Stück verbunden, wie z. B. ineinander geschobene leere Körbe, verschnürt, verstanden.

Die Frankierungsmarken sind zum Preise von 50 h und 1 Kr. aufgelegt. Sie bestehen aus zwei Abschnitten. Der größere, gummierte Abschnitt enthält außer der Firma der Bahn den Aufdruck des Preises sowie eine Ordnungsnummer, der kleinere Abschnitt nur die gleiche Ordnungsnummer. Mit einer Marke zu 50 h kann gewöhnliches Eilgut bis 10 kg sowie ermäßigtes oder besonders ermäßigtes Eilgut bis 20 kg auf unbeschränkte Entfernung, oder gewöhnliches Eilgut über 10 bis 20 kg auf Entfernungen bis 100 km befördert werden. Die Marke zu 1 Kr. dient zur Frankierung von Eilgütern im Gewichte zwischen 10 und 20 kg auf Entfernungen über 100 km.

Markengüter dürfen mit Nachnahme nach Eingang nur bis zum Höchstbetrage von 50 Kr. und nur zur Zeit der Auflieferung des Gutes belastet werden.

Zur Aufgabe von Nachnahmen nach Eingang sind die bahnseitig aufgelegten Nachnahmescheine zu verwenden. Diese bestehen aus einem Nachnahme-Legitimationsscheine und einem (gummierten) Adreßzettel. Eine besondere Verständigung des Absenders von dem Eingange des Nachnahmebetrages in der Empfangsstation findet nicht statt.

Der Absender kann die Nachnahme gegen Einziehung des saldierten Legitimationsscheines nach Ablauf von 14 Tagen, vom Tage der Abfertigung an gerechnet, beheben, sofern nicht etwa die Nachricht vom Eingange der Nachnahme bei der Versandstation noch ausständig ist. Die tarifmäßig entfallende Nachnahmeprovision wird stets vom Absender, und zwar bei Auszahlung der Nachnahme und in Fällen der Auflassung der Nachnahme bei der Entgegennahme der betreffenden Verfügung erhoben.

Barvorschüsse werden auf Markenstücke nicht erteilt, ebenso ist eine Deklaration des Interesses an der Lieferung hinsichtlich dieser Güter nicht zulässig.

Der Verkauf der Marken erfolgt durch die Stationen gegen Barzahlung; dagegen werden Nachnahmescheine im nachgewiesenen Bedarfsfalle, d. h. einzeln und nur im Zeitpunkte der wirklichen Aufgabe des betreffenden Gutes durch die Stationen an die Parteien unentgeltlich verabfolgt. Desgleichen sind bei Bedarf für vereinzelte Fälle in den Stationen auch „Adreßzettel" kostenlos erhältlich. Bei regelmäßiger Aufgabe von Markengütern haben sich die Parteien die Adreßzettel selbst zu beschaffen.

Die Beförderung der Markengüter erfolgt nach dem Ermessen der Bahn mit Personen führenden Zügen oder mit Gütereilzügen.

Jedes zur Aufgabe gelangende Markenstück muß mit der genauen Adresse des Empfängers und des Absenders, mit der Bezeichnung des Inhaltes des Stückes und dem größeren Abschnitte der zur Frankierung nötigen Marke versehen sein. Der kleinere Abschnitt der Frankierungsmarke wird nach Feststellung der Übereinstimmung der Ordnungsnummer mit jener des am Stück aufgeklebten Markenabschnittes und nach Abstempelung dem Absender als Aufnahmebescheinigung eingehändigt. Gestattet die Verpackung des Gutes eine entsprechend sichere Anbringung der Adresse auf dem Stücke selbst nicht, so ist hierfür ein besonderer Adreßzettel oder ein Kartontäfelchen zu verwenden, welches an dem Stück mittels Bindfadens zu befestigen ist.

Eine bahnseitige Abwage der Markenstücke erfolgt im allgemeinen nicht. Wird von der Annahmestelle bei schätzungsweiser Prüfung des Gewichtes eine Überschreitung der zugelassenen Höchstgewichte vermutet, so kann die Übernahme des Stückes zur Beförderung mit Frankierungsmarke verweigert werden, sofern nicht das Gewicht durch Abwage festgestellt werden kann.

Wenn festgestellt wird, daß die Gebühren für ein Markenstück zu niedrig frankiert sind, so wird der Unterschied bei Ausfolgung des Gutes vom Empfänger gegen Bestätigung nacherhoben.

Die Benachrichtigung der Empfänger vom Einlangen der Markenstücke erfolgt in der Regel in der gleichen Weise, wie sie für die übrigen Eil- und Frachtgüter üblich ist. In den Stationen, in welchen ein Rollfuhrdienst eingerichtet ist, erfolgt die Zustellung der Markenstücke durch den Bahnspediteur ohne vorherige Benachrichtigung in die Wohnung der Empfänger gegen Einhebung der für Eilgüter festgesetzten Zustreifgebühr, wenn die betreffenden Parteien auf die Zustellung durch die Bahn nicht verzichten. Bahnlagernd gestellte Markengüter werden nicht avisiert und können nur bei Abgabe des dem Aufgeber ausgefolgten Markenabschnittes ausgelöst werden.

— **Wiener Stadtbahn.** Die Gesamteinnahme des Jahres 1903 beträgt 5 047 700 Kr. Gegen den Ertrag des Jahres 1902 ist die Einnahme im Jahre 1903 im Personenverkehr um 298 975 Kr. (— 2 421 600 Reisende) zurückgeblieben, während sie im Güterverkehr um 88 800 Kr. zugenommen hat. Im ganzen wurden im abgelaufenen Jahre 30 875 700 Personen befördert und 422 300 t Güter verfrachtet.

— **Die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1903.** Es liegt nunmehr der Betriebsausweis der Staatsbahnen für den Monat Dezember des abgelaufenen Jahres vor. Es ergibt sich unter dessen Berücksichtigung für das Jahr 1903 eine Gesamteinnahme von 245 002 700 Kr. gegen eine solche von 240 192 769 Kr. im Jahre 1902. Von der Gesamteinnahme von rund 245 000 000 Kr. entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 66 995 800 Kr., auf den Güterverkehr 178 006 900 Kr.

— **Errichtung eines Zentralstudienbureaus für die Technik des Eisenbahnwesens.** Über diesen Gegenstand hielt Sektionschef Dr Exner, bekannt als Generalkommissär der österreichischen Abteilung der letzten Pariser Weltausstellung, am 9. d. M. im Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein einen Vortrag. Unter Benutzung der vom österreichischen Eisenbahnministerium kürzlich veröffentlichten Eisenbahnstatistik für das Jahr 1902 gab der Vortragende zunächst eine Darstellung über den Umfang des österreichischen Eisenbahnwesens und bezeichnete es, in seiner Gesamtheit aufgefaßt, als den größten industriellen Unternehmer, welcher wie jeder andere die Pflicht habe, sich die technischen Fortschritte der Gegenwart in der zuverlässigsten Weise anzueignen. Nachdem er die hervorragenden Leistungen der österreichischen Eisenbahningenieure und die für deren Ausbildung getroffenen Einrichtungen sowie jene Einrichtungen gekennzeichnet, welche bei den Staats- und Privatbahnen, bei der Direktorenkonferenz, bei dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen und dem Internationalen Kongreß zum Zwecke technischer Studien bestehen, warf er die Frage auf, ob nicht trotz aller dieser für die Nutzbarmachung der technischen Fortschritte getroffenen Vorkehrungen eine neue besondere Einrichtung geschaffen werden sollte, die den besonderen österreichischen Verhältnissen Rechnung zu tragen berufen wäre. Der Redner bezeichnete diese Einrichtung als Zentralstudienbureau und begründete ausführlich den Nutzen einer solchen Stelle, welche den Zusammenhang mit der Lehre und Forschung und die gegenseitige Beeinflussung zwischen ihr und der Praxis herbeizuführen bestimmt wäre.

Sektionschef Exner schilderte sodann insbesondere die Übelstände des jetzigen Systems der Einzelstudien bei den Verwaltungen der einzelnen Bahnen sowie die Notwendigkeit des Zusammenwirkens der Fachleute auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues und -Betriebes und wies insbesondere nach, daß der gegenwärtige Stand der Materialprüfung des Maschinenbaues und der Elektrotechnik eine planmäßige Nutzbarmachung für das Eisenbahnwesen dringlich erscheinen lasse. Redner gab ausführliche Beispiele der bei den Staatsbahnen in Belgien und Deutschland getroffenen Vorkehrungen, rühmte das tatkräftige Vorgehen der italienischen Regierung in Beziehung auf den elektrischen Betrieb und schilderte, wie der öffentliche Geist in allen Berufskreisen, insbesondere in Deutschland, einer Zentralisation der technischen Kräfte zustrebt und die Zersplitterung in Einzelbestrebungen verurteilt. Dabei besprach er die von der Korporation der Ältesten der Kaufmannschaft in Berlin gegebene Anregung zur Errichtung eines technischen Reichsamts bei dem deutschen Reichsamte des Innern, erwähnte die beabsichtigte Begründung eines Sicherheitsmuseums in Newyork zum Zwecke der Erhöhung der Sicherheit der Reisenden usw. Sektionschef Exner führte ferner den Nachweis, daß ein Tausendstel der Reineinnahmen der österreichischen Eisenbahnen vom Jahre 1902 genügen würde zur Deckung der Kosten des von ihm in Anregung gebrachten Bureaus. Dieses etwa fünf Jahre zu bewilligende Budget des Zentralstudienbureaus im Betrage von 202 000 Kr. würde nur den vierzigsten Teil der Zunahme des Reinerträgnisses sämtlicher Bahnen in Österreich vom Jahre 1901 auf 1902 ausmachen und die Verzinsung nur von 3,07 auf 3,067 %, also um dreitausendstel Prozent, herabdrücken.

Was nun die Einrichtung selbst anbelangt, so handele es sich dabei allerdings weniger um das System, als um die zu wählenden Kräfte und die zu befolgende Methode. Er schlug die Einsetzung einer aus führenden technischen Fachleuten der

österreichischen Eisenbahnverwaltungen zu bildenden Kommission mit einem gewählten Vorsitzenden vor, dem ein aus jüngeren Eisenbahningenieuren zusammengesetztes Bureau zu unterstellen wäre. In einer Reihe von Beispielen, welche dem Materiallieferungswesen, dem Bauwesen, dem Zugförderungsdienste und der Elektrotechnik entnommen sind, schilderte der Redner in fesselnder Weise die Aufgaben des Zentralstudienbureaus (insbesondere die Notwendigkeit korporativer Versuchsreisen), welches nach seiner Ansicht auch die Pflanzschule für den Generalstab der technischen Eisenbahnbeamten zu bilden hätte. Das Zentralstudienbureau sollte auch auf die Einrichtung des Unterrichts für die Ausbildung von höheren und mittleren technischen Beamten für den Eisenbahnberuf Einfluß nehmen, möglichst selbständig sein und von den Verwaltungen nachhaltig unterstützt werden. Der Redner schloß mit dem Satze, daß, wenn die nun neuerlich in Erörterung gezogene Schaffung eines Zentralstudienbureaus, einer besonders den vaterländischen Interessen Rechnung tragenden Einrichtung, Aussicht auf Erfolg verspricht, man den Versuch zu unternehmen verpflichtet sei.

Übrige europäische Länder.

— **Brünigbahn und Brienzer Seebahn.** Der Gemeinderat von Interlaken hat der Bernischen Direktion der öffentlichen Bauten und Eisenbahnen eine Eingabe zugehen lassen, welche den Umbau der Brünigbahn in eine vollspurige Hauptbahn und den Bau der rechtsufrigen Brienzerseebahn mit Vollspur verlangt. Es wird ausgeführt, die geplante schmalspurige Verlängerung der Brünigbahn bis Interlaken würde dem Verkehrsbedürfnis durchaus nicht genügen. Die Fahrzeit Luzern-Interlaken könnte dann höchstens auf $3^3/_4$ bis $4^1/_4$ Stunden für Schnellzüge gekürzt werden. Auf einer Hauptlinie mit tiefliegendem Tunnel sei aber die Strecke in $1^1/_4$ bis $1^1/_2$ Stunden zurückzulegen. Die Erstellung einer solchen Normallinie müsse daher neben dem Bernischen Alpendurchstich (Lötschberg) das Hauptziel der Eisenbahnbestrebungen des Berner Oberlandes bilden. Dem Fremdenverkehr komme es auf Schnelligkeit an, und auch für den Güterverkehr würde die Fortführung der schmalspurigen Linie bis Interlaken keine wesentliche Förderung bringen. Auch als Zufahrtslinie zu der Montreux-Berner Oberlandbahn und der Lötschbergbahn würde eine vollspurige Brünigbahn mit niedrigliegendem Tunnel viel bessere Dienste leisten. Der Personen- und Güterverkehr Zentral- und Ostschweiz-Wallis würde fast ausschließlich den Weg Brünig-Lötschberg benutzen. Der Gemeinderat von Interlaken verkennt jedoch nicht, daß wegen der Kosten von 15 000 000 Fr. und wegen der Verkehrsablenkung dieser Umbau der Brünigbahn von der Bundesversammlung vorerst bekämpft werden wird. In nicht allzuferner Zeit werde er sich aber als vorteilhaft erweisen. Deshalb sollte man schon jetzt bei der rechtsufrigen Brienzer Seebahn darauf Rücksicht nehmen, indem man diese als Teil der großen zukünftigen Durchgangslinie als vollspurige Hauptbahn baue, selbst wenn die Fertigstellung sich dadurch um ein bis zwei Jahre verzögere.

— **Simplontunnel.** Auf der Nordseite, wo die Bohrarbeiten seit einer Reihe von Wochen wegen Wassereinbruchs eingestellt sind, gelang es, das angesammelte Wasser aus dem Richtstollen zu entfernen. Der Wasserzufluß, der von einer Warmwasserquelle in der Parallelgalerie herkommt, hat noch nicht gehemmt werden können. Auch über Senkungen im Tunnelgewölbe wird geklagt, doch scheinen manche Meldungen übertrieben. Das italienische Blatt „Esercito" berichtet, die militärischen Verhältnisse am Simplon seien jetzt geregelt worden. Diese sind jedoch, wie von schweizerischer Seite festgestellt wird, schon im Vertrage bestimmt. Jetzt handelte es sich um die genaue Bestimmung der Grenze im Tunnel, welche durch eine schweizerisch-italienische Kommission von vier Fachmännern vorgenommen wurde. Da die Grenzlinie schief auf die Tunnelrichtung fällt, ergab sich eine Verschiedenheit für die beiden Tunnel; für den einen ist sie bei 9085,6 m, für den andere bei 9066,8 m. Die Grenzbestimmung kann jetzt schon praktisch werden bei Unfällen und Verbrechen, wo zu entscheiden ist, ob die Schweiz oder Italien zuständig ist.

— **Gesamteinnahmen der Italienischen Südbahn.** Man schreibt der B. B.-Ztg. aus Mailand: Das vorläufige Ergebnis der Gesamteinnahmen der Italienischen Südbahn für das mit dem 31. Dezember 1903 abgelaufene Geschäftsjahr ist als ein sehr günstiges zu bezeichnen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr stiegen von 47 480 617 L. im Jahre 1902 auf 50 254 094 L. in 1903 oder um 5,8 %, die aus dem Gepäckverkehr von 2 323 468 L. auf 2 479 916 L., die aus der Eilgutbeförderung von 16 308 886 L. auf 17 436 444 L. oder um 6,9 %, die aus dem Frachtgutverkehr von 62 430 643 L. auf 69 037 564 L. oder um 5,8 %, während die verschiedenen Einnahmen von 457 417 L. auf 443 613 L. zurückgingen. Die Gesamteinnahmen stiegen somit von 139 537 325 L. im Vorjahre auf 147 689 192 L. im Jahre 1903. Von diesen entfallen auf das Hauptnetz 136 665 435 L. (im Vorjahre 128 987 228), auf die Nebenlinien 10 983 757 L. (im Vorjahre 10 550 097). Die Betriebslänge blieb sich gleich wie im Vorjahre: 4309 km für das Hauptnetz und 1546 km für das Nebennetz. Die Einnahmen auf das Kilometer stiegen von 23 831 Lire auf 25 216 L. Den Hauptanstoß zu den Mehreinnahmen dieses Jahres dürften die seit Juli 1903 eingeführten Tarifvergünstigungen für den Transport von Wein, Mehl usw., durch welchen namentlich ein regerer Verkehr aus Süditalien angeregt wurde, gegeben haben. Infolge der Verkehrszunahme sind selbstverständlich aber auch die Betriebsausgaben gestiegen, welche nach den Konzessionsbedingungen der Gesellschaft ausschließlich zur Last fallen, während an den Mehreinnahmen der Staat mit 44 % für das Hauptnetz und mit 50 % für die Nebenlinien beteiligt ist. Ein zutreffendes Bild über das Reinergebnis des letztverflossenen Jahres wird sich also erst ergeben, wenn auch das Ergebnis der Ausgaben vorliegen wird.

— **Die elektrische Great Northern- and City-Röhrenbahn in London.** Die elektrische Great Northern- and City-Röhrenbahn ist, wie der „Hamb. Korr." meldet, am Neujahrstage zwischen Finsbury Park und Moorgate Street in London eröffnet worden. Nach dem „Electrical Engineer" haben die Röhrentunnel größeren Querschnitt als die der Central London oder der South London-Eisenbahn; ihr Durchmesser beträgt 16 Fuß (4,9 m). Außerdem hat man die reine Eisenkonstruktion verlassen. Die obere Hälfte des Ringes ist aus Gußeisen, die untere aus Mauerwerk hergestellt. Eine andere Eigentümlichkeit der Bahn ist die Verwendung einer dritten und vierten Schiene als isolierte positive und negative Leiter außerhalb des Fahrgleises, so daß dieses ganz frei bleibt. Die Wagen ruhen auf zwei vierrädrigen Drehgestellen, sind Durchgangswagen, fassen 60 Personen und haben eine Länge von 49,5 Fuß (15 m). Der Raum für den Motorführer ist in zwei Abteilungen geteilt, deren eine alle elektrischen Steuerungsapparate enthält, in ein Eisenblechgehäuse geschlossen ist und außen mit einem neuen unverbrennbaren Material, dem Uralit, bekleidet wurde. Die durch den Wagenzug laufenden Kabel ruhen in Asbestpackung, von unverbrennbaren Klammern festgehalten und mit Stahlblech umhüllt. Die Stationen haben gemauerte Bahnsteige, bei denen Holz grundsätzlich ausgeschlossen ist. Gegen Feuersgefahr ist also bestens vorgesorgt. Die Signalisierung ist selbsttätig.

Die „Railway News" berichten, daß für eine Station dieser Bahn versuchsweise eine elektrisch betriebene Fahrtreppe für den Auf- und Abstieg hergestellt werden soll. Es ist dies eine ganz interessante Lösung, die die Personenaufzüge ersetzen soll und außerdem die lästige Wartezeit erspart, da das Treppenband in fortwährender Bewegung ist und an jeder Stelle Platz für zwei neben einander stehende Personen gibt. Bisher wurden solche Treppen der Bauart „Reno" nur für Aufzüge benutzt; sie haben sich in der Pariser Ausstellung und bei den verschiedensten, vielbesuchten Unternehmungen bewährt. Der erste Versuch mit diesen Treppen im Eisenbahnwesen wurde von der Liverpooler Hochbahn für die Beförderung zur Hochbahnstation hinauf gemacht; nun schließt sich die Great Northern- and City-Eisenbahn durch die eben erwähnte ausgedehnte Anlage an.

— **Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes.** 1. Der Streit um die Schwarzmeerbahn ist, wie der „Tschernom. Westn." meldet, in dem Sinne entschieden worden, daß zunächst nur das Nord- und Südende der Bahn gebaut werden sollen, die Strecken Noworossisk-Tuapse und Ssuchum-Nowo-Senaki. Die erste Strecke wird von der Wladikawkasbahn gebaut werden, die letztere vom Staat. Für den Verkehr zwischen Tuapse und Ssuchum wird ein Postkutschendienst nach dem Vorbilde des auf der Grusinischen Heerstraße bestehenden eingerichtet werden. — 2. Mit dem Bau der St. Petersburg-Petrosawodsker Eisenbahn soll im März d. J. begonnen werden. — 3. Das Nikolajewer Börsenkomitee hat um den Bau einer Eisenbahnlinie nachgesucht, die die Station Nikolo-Koselsk der Jekaterinenbahn mit der Station Schtscherbina der Charkow-Nikolajewer Eisenbahn verbindet. Diese Linie soll die Entfernung zwischen dem Kriwoi-Roger Gebiete und der Stadt Nikolajew, dem Hauptausfuhrhafen für Kriwoi-Roger Erze, verkürzen.

4. Wie die Petersburger Zeitung mitteilt, sollen die Voruntersuchungsarbeiten für eine Bahn Ssewastopol-Jalta abgeschlossen und die Ingenieure bereits nach Petersburg zurückgekehrt sein, um dort ihr reiches Material dem Ministerium zu unterbreiten; doch war die Hoffnung, daß der Bau der Strandbahn nahe bevorstehe, verfrüht, denn nach den Berechnungen von Fachleuten werden bei den schwierigen Geländeverhältnissen gegen fünf Jahre dazu nötig sein, um den Bau herzustellen; nur bleibt die Hoffnung, daß ein Teil der Bahn

bereits früher in Betrieb genommen wird. Es sind drei Richtungen trassiert worden: die Linie Ssewastopol-Laspi-Jalta (92 Werst lang; sie soll elektrisch betrieben werden), die Linie Ssimferopol-Aluschta-Jalta (89 Werst) und die Linie Sürèn-Jalta (46 Werst). Aller Wahrscheinlichkeit nach wird man bei der Linie Ssewastopol-Laspi-Jalta stehen bleiben, da diese in wirtschaftlicher sowie strategischer Hinsicht die vorteilhafteste ist und da man sie gleich anfangs bis Aluschta und später bis nach Feodossia fortsetzen kann. — Die Bahnstrecke Balaklawa-Jalta-Aluschta wird bei einer Länge von 115 Werst 15 500 000 R. kosten. Wenn nun die Bahn nicht dicht am Strande, sondern in der Mitte zwischen dem Strande und der Südchaussee geführt wird, so sinken die Baukosten um ein Bedeutendes, da die Grundbesitzer dicht am Strande für das abzutretende Gelände den höchsten Enteignungspreis verlangen, wogegen die Besitzer des mittleren Bezirks durchschnittlich ihr Gelände frei zur Verfügung stellen, da ja die an der Bahn liegenden Parzellen, die jetzt nur schwierig zu erreichen sind, um das Zehnfache im Preise steigen. Bei der Bahnstrecke von Ssewastopol bis Aluschta soll die Steigerung des Wertes der durch die Bahn durchschnittenen Landparzellen bis auf Milliarden gesteigert werden; was bedeutet nun bei solchen Aussichten die Anlage von 15 500 000 R.? meint das Petersburger Blatt.

5. Der Bahnhof der Nordbahn soll in St. Petersburg am Ufer der Newa unweit vom Kalaschnikow-Getreideabladeplatz erbaut werden. Das Ministerium der Verkehrsanstalten beschäftigt sich der „Torg.-Prom. Gas." zufolge gegenwärtig mit der Enteignungsfrage. — 6. Am 8./21. d. M. soll angeblich das Gesuch betreffend die Konzession zum Bau einer vollspurigen Bahn von Nowogeorgiewsk über Plonsk, Sserpez, Rypin bis zur preußischen Grenze bei Dobrzyn geprüft werden.

— **Brand in einem Personenzuge.** In dem von Wjäsma nach Petersburg gehenden Personenzuge brach in der Nacht auf den 18./31. Dezember 1903 in dem Wagen, in dem die Kessel für die Dampfheizung untergebracht sind, Feuer aus, das unter Umständen um so ernstere Folgen hätte haben können, als der Zug mit Reisenden stark besetzt war. Über die näheren Umstände des Brandes wird der Petersburger Zeitung noch folgendes mitgeteilt: Der aus Wjäsma nach Petersburg gehende Personenzug hatte wohlbehalten die Station Burga verlassen, als plötzlich zwischen der 166. und 167. Werst von Petersburg der Zug auf freier Strecke hielt. Der den Zug begleitende Zugführer bemerkte sofort, daß aus den Fenstern des Wagens für die Dampfheizung Rauch drang; es wurde festgestellt, daß ein vor dem Ofen aufgestapelter Holzhaufen in Brand geraten war. Die Bemühungen, das Feuer zu löschen, erwiesen sich als erfolglos; die Flammen griffen mit großer Geschwindigkeit um sich und schlugen zum Schrecken der Reisenden nach wenigen Augenblicken zu den Fenstern hinaus. Um diese Zeit passierte den Ort der Katastrophe der aus Petersburg kommende Personenzug Nr 17; natürlich machte er Halt und suchte dem gefährdeten Wjäsmaschen Zuge Hilfe zu leisten. Leider stellte es sich heraus, daß die Schläuche beider Züge ihre Dienste versagten (Das ist wirklich sehr charakteristisch für russische Verhältnisse. Auf dem Papier und nach den Instruktionen ist für alles gut gesorgt; kommt es aber einmal darauf an, dann versagt eben alles), so daß der brennende Wagen abgekuppelt und seinem Schicksal überlassen werden mußte. In kurzer Zeit waren von dem Wagen nur die Achsen und sonstigen eisernen Bestandteile übrig geblieben. Ohne den Heizwagen setzte der Zug darauf seine Fahrt fort und auf der nächsten Station (Wischera) wurde ein anderer Wagen für die Dampfheizung des Zuges eingestellt. Infolge des Brandes hatten sich an jenem Tage alle Morgenzüge der Nikolaibahn mehr oder weniger verspätet.

— **Die Statistik der Viehtransporte auf den russischen Eisenbahnen** für das Betriebsjahr 1901 ist gegenwärtig erschienen. Die „Torg.-Prom. Gaseta" teilt daraus mit, daß die Beförderung von Großvieh auf den russischen Bahnen im Jahre 1901 um 90 500 Haupt im Vergleich zum Vorjahre zurückgegangen ist. Während nämlich im Jahre 1900 auf dem gesamten russischen Eisenbahnnetz 1 233 000 Haupt Großvieh befördert worden sind, gelangten im Jahre 1901 nur 1 142 200 zur Beförderung. Mehr als die Häfte dieser Transporte ging, wie das auch früher der Fall war, nach St. Petersburg, Moskau und Warschau, deren Empfangsziffern in dieser Hinsicht sich auf 280 900, 213 800 und 137 700 Haupt beliefen. Im Jahre 1901 sind um 32 300 Pferde mehr als im Jahre 1900 befördert worden. Nach den amtlichen Zahlen des Zolldepartements sind im Jahre 1901: 73 000 Pferde im Werte von 6 633 000 R. ins Ausland ausgeführt worden. Im Vorjahre betrug die Ausfuhr dagegen nur 50 000. Die Menge der im Berichtsjahre auf den Eisenbahnen beförderten Schafe ist im Vergleich zum Vorjahre um 111 000 Stück, d. h. um 69 % gestiegen. Die Zahl der nach dem Auslande im Berichtsjahre beförderten Schafe betrug 84 000 Stück. Schweine sind im Jahre 1901 insgesamt 673 000 Stück befördert, d. h. 42 000 mehr als im Vorjahre.

Fremde Weltteile.

— **Die Baukosten der Sibirischen Bahn.** Das Komitee der Sibirischen Bahn hat aus Anlaß seines zehnjährigen Bestehens einen historischen Rückblick unter dem Titel „Die Sibirische Bahn in ihrer Vergangenheit und Gegenwart" erscheinen lassen. Diese von S. W. Sabler und I. W. Ssossnowski unter der Redaktion des Staatssekretärs Kulomsin verfaßte Arbeit, die uns z. Z. im Original leider noch nicht vorliegt, enthält nach Mitteilung der St. Petersburger Zeitung die nachfolgenden interessanten Angaben über die Kosten der einzelnen Teilstrecken und der Ergänzungsarbeiten:

	Länge in Werst (= 1,067 km)	Gesamtkosten Rubel	Kosten für 1 Werst Rubel
I. Strecken, die unter der Leitung des Komitees gebaut wurden:			
1. Westsibirische Bahn .	1328	51 110 397	38 487
2. Mittelsibirische Bahn .	1715	101 481 382	59 173
3. Zweigbahn nach Tomsk	89	2 573 198	28 912
4. Zweigbahn zum Baikalsee	64	3 171 555	49 555
5. Dampffähre auf dem Baikal	—	6 744 340	—
6. Baikal-Ringbahn . . .	244	53 625 745	219 777
7. Transbaikalbahn . . .	1036	79 942 702	77 170
8. Zweigbahn bei Kaidalowo	324	31 564 349	97 421
9. Zweigbahn bei Nikolskoje	110	8 113 987	73 764
10. Ussuri-Bahn	717	46 267 088	64 529
11. Jekaterinburg - Tscheljäbinsker Bahn . . .	225	6 535 258	29 046
12. Perm-Kotlas-Bahn . .	812	41 380 901	50 961
zusammen	6665	432 520 902	64 894
II. Verbesserungen an der Sibirischen Bahn . . .	—	94 320 660	22 287
III. Amur-Bahn (aufgegeben)	—	2 029 575	—
IV. Chinesische Ostbahn . .	2377	253 496 850	106 645
V. Nebenausgaben:			
1. Für die Sibirische Bahn: Verbesserung d. Fahrwassers mehrerer Flüsse; Dampferlinien; Hafen in Wladiwostok	(5628)	10 321 028	1 834
2. Für die Chinesische Ostbahn:	(2377)		
a) Schutz der Linie . .		46 293 386	19 475
b) Verlust durch die Unruhen i. J. 1900 .		70 000 000	29 449
c) Stadt u. Hafen Dalni		18 850 000	7 783
d) Dampferlinien a. d. Stillen Ozean . . .		11 427 000	4 808
insgesamt	9042	940 259 401	103 987

Das sind die fabelhaften Summen, die das Unternehmen verschlungen hat, von welchem Rußland so viel erwartet. Ob die Erwartungen in Erfüllung gehen werden, darüber wird voraussichtlich erst die nächste Generation ein zuverlässiges Urteil sich bilden können, weil sie wohl erst sehen wird, welche Früchte die großen Opfer an Geld und Arbeit tragen werden. Aber neben den großen wirtschaftlichen Aufgaben, die mit Hilfe der Sibirischen Eisenbahn gelöst werden sollen, fällt ihr auch eine militärische zu, und diese zu erfüllen könnte früher an sie herantreten, als sie dazu genügend ausgerüstet ist, denn darüber kann in diesem Augenblicke wohl kaum ein Zweifel obwalten, daß die Sibirische Eisenbahn trotz der Milliarde Rubel, die sie annähernd gekostet hat, keineswegs den Ansprüchen zu genügen vermögen wird, die kriegerische Ereignisse an sie stellen würden; dazu fehlt es vor allem an einem leistungsfähigen Unterbau.

Die „Now. Wr.", welche gleichfalls die obigen Daten veröffentlicht, bemerkt dazu folgendes:

„Die Baukosten wachsen in der Richtung von Westen nach Osten in regelmäßiger geometrischer Progression: 38 500 — 59 200 — 82 000 — 126 100 R. für eine Werst; mit anderen Worten: eine Werst der Mittelsibirischen Bahn ist anderthalbmal teurer zu stehen gekommen als eine Werst der Westsibirischen, eine Werst der Transbaikalbahn (mit ihren Zweigen) anderthalbmal teurer als eine Werst der Mittelsibirischen und eine Werst der Chinesischen Ostbahn (einschließlich der Schutzmaßregeln) anderthalbmal teurer als eine Werst der Transbaikal-

bahn. Dieses Verhältnis wiederholt sich dreimal ($1\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8} \times 1\frac{1}{8} = 3\frac{3}{8}$), und das letzte Glied der Bahn ist $3\frac{3}{8}$ mal teurer zu stehen gekommen als das erste; in der Tat: $38\,500 \times 3\frac{3}{8} = 129\,000$, während die Chinesische Ostbahn mit den Schutzmaßregeln 126 100 R. für eine Werst gekostet hat; der Unterschied gegen die theoretische Berechnung ist ein sehr geringfügiger.

Wie gut, daß die Bahn in Port Arthur endigt und daß der asiatische Kontinent sich von hier aus nicht noch einige tausend Werst weit erstreckt; das folgende Glied würde ja keineswegs billiger zu stehen kommen, als auf das Anderthalbfache. Die Dampferlinien auf dem Stillen Ozean, welche 11 500 000 R. verschlungen haben, haben offenbar die Lehre bereits ausgenutzt und für sich nutzbringend angewandt.

Auf jede Werst der Chinesischen Ostbahn sind noch 29 500 R. und auf die ganze Linie 70 000 000 R. an Unkosten entfallen, welche durch die chinesischen Unordnungen während des Boxeraufstandes hervorgerufen wurden. Im Gebiete der Sibirischen Bahn sind, wie es scheint, keine anderen Unordnungen als bei den Bauten vorgekommen; nichtsdestoweniger hat allein die ‚Verbesserung' der Bahn 22 300 R. für eine Werst oder im ganzen fast ein rundes Hundert Millionen ($94\frac{1}{3}$ Mill. R.) erfordert."

Die Randglossen der „Now. Wr." sind hart aber treffend. Nichts hat dem Unternehmen mehr geschadet und größere Summen verschlungen, als der verhängnisvolle Fehler, der gemacht wurde, als man sich entschloß, eine Bahn zu bauen, die für den Weltverkehr bestimmt sein sollte, sie aber trotzdem ausrüstete wie eine Kleinbahn. Der Umbau des viel zu schwachen Oberbaues hat bereits und wird noch geraume Zeit unendliche Millionen kosten. Bevor diese Arbeiten aber nicht beendet sind, wird die Leistungsfähigkeit der Sibirischen Bahn natürlich nicht nach dem Maßstabe einer Hauptbahn gemessen werden können. Dieser Umstand kann aber gerade jetzt verhängnisvoll werden, wenn Rußland gezwungen sein sollte, große Truppenkörper in den fernen Osten schaffen zu müssen.

— **Luxuszug Alexandrowo-Dalni.** Nach einer Meldung des „Russ. H.-T.-B." wird mit Einführung des diesjährigen Sommerfahrplans ein Luxuszug von der preußischen Grenze bei Alexandrowo bis Mandschuria und von Mandschuria auf einem Anschlußzuge der Chinesischen Ostbahn bis Dalni eingeführt. Dieser Zug ist vorwiegend für ausländische Reisende bestimmt, welche aus Westeuropa nach China und Japan durch Rußland, Sibirien und die Mandschurei fahren. Der Zug wird aus Wagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft bestehen. In ihm werden, genau wie in dem Nord- und Nord-Süd-Expreß, Speisewagen und Salonwagen, besondere Abteilungen für Gymnastik und Badeeinrichtung vorhanden sein. Umgestiegen wird nur in Warschau beim Übergang auf die russischen Breitspurgleise und in Baikal bei der Überfahrt über den See, welche auf Kosten der Bahn entweder auf einem Eisbrecher oder über das Eis stattfindet, so lange die Baikalküstenbahn noch nicht beendet ist. Die Richtung des Zuges geht über Brest, Moskau, Rjäsan, Rjaschsk, Batraki und Tscheljäbinsk. Aus Alexandrowo wird der Luxuszug des Freitags um 3 Uhr 33 Minuten nachmittags abgehen, am selben Tage abends 7 Uhr 25 Minuten aus Warschau, aus Brest um 12 Uhr 51 Minuten nachts, aus Moskau am Sonntag 2 Uhr 22 Minuten nachmittags, aus Sakoloniki der Kasanbahn um 3 Uhr 7 Minuten nachts, aus Rjäsan morgens 6 Uhr 24 Minuten, aus Rjaschsk 9 Uhr 7 Minuten morgens, aus Ssamara Montag 7 Uhr 21 Minuten morgens, aus Tscheljäbinsk am Dienstag 3 Uhr 15 Minuten morgens, aus Omsk Mittwoch 12 Uhr 53 Minuten nachmittags, aus Irkutsk Sonnabend 10 Uhr 44 Minuten abends, aus Mandschuria am Dienstag der darauffolgenden Woche um 2 Uhr 29 Minuten nachts, aus Charbin am Mittwoch 4 Uhr morgens und in Dalni am Donnerstag 5 Uhr 26 Minuten nachmittags eintreffen. Die Fahrt dauert demnach von Alexandrowo bis Dalni 13 Tage und 2 Stunden. Der Tarif für diesen Zug wird aus folgenden Summen zusammengesetzt: a) aus dem Preise nach dem allgemeinen Personentarif I. Klasse, b) aus einem Schnellzugzuschlag im Betrage von 50 % des Personentarifs.

— **Siamesische Eisenbahnen.** Die Königlich siamesische Verwaltung der Nagara-Rajasima- und Lopburi-Eisenbahn hat ihren Bericht über das sechste Jahr ihrer Betriebsführung veröffentlicht, das mit dem 121. Jahre der siamesischen Zeitrechnung oder mit der Zeit vom 1. April 1902 bis 31. März 1903 zusammenfällt. Die mitgeteilten Tatsachen gewähren auch diesmal wieder das Bild einer in raschem Fortschreiten begriffenen gedeihlichen Entwicklung. Bei einer unverändert gebliebenen Betriebslänge von 306 km hat sich die Zahl der beförderten Personen auf 1 073 290 (gegen 850 525 im Vorjahre) = 26 %, der Betrag der aus dem Personen- und Gepäckverkehr erzielten Einnahme auf 876 111 (678 625) Ticals (1 Tical = 1,15 ℳ) oder um 29 % erhöht. Von den Reisenden benutzten 0,34 (0,39) % die I., 0,62 (0,48) % die II. und 98,99 (99,18) % die III. Wagenklasse. Die Einrichtung dieser letzteren entspricht so ziemlich derjenigen der gleichen Klasse in Europa, und man hat ihr daher jetzt auch in Siam diese Bezeichnung beigelegt, während sie bis zum Vorjahre als IV. Klasse bezeichnet wurde. Dementsprechend hat sich auch die Bezeichnung der Wagen III. und II. Klasse geändert, während die früher als Wagen I. Klasse mitgeführten Salonwagen aus dem regelmäßigen Verkehr gezogen wurden und den Zügen nur noch beigestellt werden, wenn sie für einen bestimmten Zweck gemietet sind. Die Stärke des Personenverkehrs war in den einzelnen Monaten eine sehr verschiedene. Während sie im September im täglichen Durchschnitt nur 1901 (1603) betrug, hob sie sich im Februar auf täglich 5433 (4575), was größtenteils auf die zu jener Zeit stattfindenden Phrabad-Festlichkeiten zurückzuführen ist. Es wurden nämlich in den Tagen dieser Feste 47 904 (28 546) Reisende zwischen den Stationen Tarua und Ban Moh hin und zurück befördert und dadurch 61 895 (31 815) Ticals Einnahme erzielt. Unter den Stationen hatte Bangkok mit 221 589 (168 711) Reisenden den stärksten, Ayuthia mit 119 543 (84 127) Reisenden den zweitstärksten Personenverkehr. Auch der Güterverkehr erfuhr eine abermalige erhebliche Steigerung, indem er sich von 61 769 t im Vorjahre auf 91 154 t, also um mehr als 29 %, erhöhte. Zugleich stiegen die Frachteinnahmen von 424 185 auf 558 206 Ticals, was einem Zuwachs von rund 32 % entspricht. Unter den beförderten Gütern nehmen auch diesmal wieder Reis und lebendes Vieh die ersten Stellen ein. Zugleich aber erfuhr die Beförderung von Steinen, die von 521 t im Vorjahre auf 23 613 t stieg, eine sehr erfreuliche Steigerung. Wenngleich bei der niedrigen Tarifierung des letzteren Gutes die erzielten Frachteinnahmen nicht in entsprechendem Verhältnis gestiegen sind, so hat es sich doch auch hier wieder gezeigt, wie sehr die Verwaltung es versteht, die im Lande gebotenen Hilfsquellen für den Verkehr zu erschließen und wirtschaftlich zu entwickeln. An dem gesamten Güterverkehr von 91 194 t war die Station Bangkok mit 77 531 t im Empfang und 6594 t im Versand beteiligt. — Die Gesamteinnahme betrug 1 450 783 (1 112 934) Ticals. Dagegen stellten sich die Betriebsausgaben auf 669 512 (523 731) Ticals; es verblieb also ein Reinertrag von 781 271 (589 203) Ticals. Demnach erfuhren die Roheinnahmen eine Steigerung von 30, die Ausgaben eine solche von 28, die Reineinnahmen eine Steigerung von 32 % und der Betriebskoeffizient ging von 47,06 auf 46,15 % zurück. Hierdurch wurde zunächst das ganze von der Regierung verausgabte Anlagekapital von 19 400 000 Ticals mit 3,6 (2,8) % verzinst. Dieser Erfolg muß als ein um so günstigerer bezeichnet werden, als nach Deckung dieser Anleihezinsen ein Überschuß von 82 000 Ticals verblieb, der dem Erweiterungs- und Erneuerungsfonds zugeführt werden konnte. Die Betriebsmittel bestanden aus 16 (14) Lokomotiven, 36 (36) Personenwagen und 251 (211) Güterwagen. Geleistet wurden 9 881 067 (7 473 572) Wagenachskm. Die in den Personenzügen mitgeführten Sitze waren zu 62 (51) % besetzt. Die durchschnittliche Einnahme für 1 Personenkm betrug 0,0192 (0,0191) Tical, diejenige für 1 tkm 0,0426 (0,0470) Tical. Es ist also die Steigerung der Roh- und Reineinnahmen mit einer gleichzeitigen Ermäßigung der Frachtsätze einhergegangen, was immer das sicherste Zeichen einer gesunden wirtschaftlichen Entwicklung ist.

— **Eine Querbahn in Guatemala.** Der Köln. Ztg. geht aus Guatemala folgender Drahtbericht vom 15. d. M. zu: Gestern wurde der Vertrag über den Ausbau der Nordbahn mit der Firma van Horne in Newyork von der Regierung unterzeichnet, womit für die Zukunft ein direkter Verkehr Guatemalas mit Europa gesichert ist. Hierzu schreibt die genannte Zeitung weiter: „Guatemalas Verkehrsverhältnisse sind bis zur Stunde recht mangelhaft. Die Republik ist zwar mit ihren 1,35 bis 1,5 Mill. Einwohnern die volkreichste Zentralamerikas, aber die Besiedelung ist doch überwiegend dem pazifischen Abhang der Anden zugute gekommen, während auf dem atlantischen die Volkdichte bis unter 5 auf 1 qkm hinabsinkt. Damit hängt es zusammen, daß von den 640 Eisenbahnkilometern der größte Teil Verbindungen der pazifischen Hafenstädte mit dem nahen Hochlande und seinen reichen Kaffeepflanzungen darstellt. So führt von Ocos nach Coatepeque, von Champerico nach Mazatenango und von San José, dem Hafen der Hauptstadt, nach dieser selbst eine Bahnstrecke. Im Innern ist die kurze Linie Sanzos-Pancajche zu erwähnen. Was dem Lande fehlt, ist eine Querbahn von der pazifischen nach der atlantischen Küste, die eine direkte Ausfuhr der Landeserzeugnisse nach Europa ermöglichen würde und so der wirtschaftlichen Entwicklung der Republik einen gewaltigen Aufschwung geben müßte. Die Herstellung dieser Zwei-Meerebahn wird zwar schon viele Jahre von den Pflanzern und Kaufleuten gefordert, aber über einen schwächlichen Anfang ist man nicht hinausgekommen: durch den Bau der Strecke Puerto Barrios am Atlantischen Ozean (im Hondurasbusen) das Montaguatal aufwärts bis Rancho de San Agustin. Wenn diese Linie über ihren jetzigen Endpunkt bis Guatemala weitergebaut würde, so wäre die langersehnte

Querbahn fertig, da eben Guatemala schon mit San José durch einen Schienenweg verbunden ist. Das oben stehende Kabeltelegramm unseres Berichterstatters in Guatemala bringt nun die Kunde, daß der entscheidende vorbereitende Schritt für den Weiterbau der Strecke Puerto Barrios-San Agustin nach Süden soeben getan worden ist. Man kann die Republik und ihren Präsidenten Estrada Cabrera zu diesem für die wirtschaftliche Zukunft des Landes bedeutungsvollen Entschluß nur beglückwünschen. Es sei daran erinnert, daß, obwohl die Zahl der Deutschen in Guatemala nicht groß ist (etwa 1100), ihre Interessen doch ganz beträchtlich sind. Man schätzt das in der Republik arbeitende deutsche Kapital auf 200 000 000 ℳ. Die Kaffeeausfuhr liegt zum weitaus größten Teil in deutschen Händen, zehn große Plantagen sind Eigentum deutscher Aktiengesellschaften; die Zahl der deutschen Handelshäuser im Lande beträgt — ohne die Zweigstellen — 50 bis 60."

— **Das Bahnnetz der Vereinigten Staaten von Amerika** hatte nach einer Berechnung der „Railway Age" bei Beginn dieses Jahres eine Länge von 209 855 englischen Meilen. Sie hat sich im Laufe des Jahres 1903 um 5723 Meilen vergrößert. Im Vergleich zum Jahre 1902 zeigt die Gesamtlänge der letztjährigen Neubauten also wenig Abweichung und verteilt sich auf 380 Bahnen und 43 Staaten und Territorien einschließlich Alaskas. Die frühere Berechnung, daß der Bahnbau im Jahre 1903 einen Umfang von 8500 Meilen erreichen werde, ging deshalb nicht in Erfüllung, weil viele Bauten durch Arbeiter- und finanzielle Schwierigkeiten unterbrochen wurden. Von den verschiedenen Staatengruppen weist diejenige der südwestlichen Staaten wiederum die größte Ausdehnung des Bahnnetzes auf, d. h. eine solche um 2116 Meilen. An zweiter Stelle stehen die Staaten des Golfs und Mississippitals mit einer Verlängerung von 894 Meilen und folgen dann mit fast gleichmäßiger Zunahme (von 620, 608 und 604 Meilen) die Staaten des Nordwestens, des mittleren Nordens und der pazifischen Küste.

Was die Verteilung der Neubauten auf die betreffenden einzelnen Staaten und Territorien anbetrifft, so steht an der Spitze der einzelnen Bahnen die St. Louis & San Franciscobahn bezw. das Rock Islandnetz, denn die St. Louis & San Franciscobahn entwickelte die größte Bautätigkeit während des letzten Kalenderjahres. Sie erfuhr einen Zuwachs von 450 Meilen und hat außerdem die eigentliche Rock Island 197 Meilen neue Strecke erhalten. Die sonstigen Bahnen, welche in 1903 neue Linien von mehr als insgesamt 100 Meilen bauten, sind: die Missouri, Kansas & Texas (334 Meilen), die Missouri Pacific (241 Meilen), die Atchison, Topeka & Santa Fé (215 Meilen), die Chicago, Milwaukee & St. Paul (187 Meilen), die Southern Pacific (151 Meilen) und die Louisville & Nashville (110 Meilen).

Betriebslängen der zu den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Januar 1904 gehörigen Strecken.

Am 1. d. M. gehörten dem Verein 68 Eisenbahnverwaltungen an, und zwar:

a) 40 deutsche Eisenbahnverwaltungen (hierunter 21 Eisenbahndirektionen der preußisch-hessischen Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft),
b) 20 österreichisch-ungarische Eisenbahnverwaltungen,
c) 4 niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahnen und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn),
d) 1 luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 1 belgische Verwaltung (Chimay-Eisenbahn),
f) 1 rumänische Verwaltung (Rumänische Staatseisenbahnen) und
g) 1 russisch-polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Außerdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene Neben- und Schmalspurbahnen sowie die Nordfriesische Lokalbahn mit einer Betriebslänge von 975,58 km an den Vereinseinrichtungen teil.

Das Netz der im Betriebe der unter a) bis g) aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesamtausdehnung von 95 125,56 km.

Hiervon kommen auf:

1. a)	die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen	33 406,95 km
b)	die bayerischen (einschl. pfälzische) Eisenbahnverwaltungen	6 864,40 „
c)	die sächsische Staatseisenbahnverwaltung	3 189,78 „
d)	die württembergische Staatseisenbahnverwaltung	1 922,34 „
e)	die badische Staatseisenbahnverwaltung	1 657,53 „
f)	die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen	1 869,12 „
g)	die Verwaltungen der übrigen deutschen Staats- und Privateisenbahnen	2 676,03 „
	die deutschen Verwaltungen zusammen	51 586,15 km
2.	österreichisch-ungarische Verwaltungen (k. k. österreichische Staatsbahnen 11 999,66 km, Königlich ungarische Staatseisenbahnen 14 747,52 km)	36 712,54 „
3.	bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)	104,33 „
4.	niederländische Verwaltungen	2 906,04 „
5.	die luxemburgische Verwaltung	186,54 „
6.	die belgische Verwaltung	59,11 „
7.	die rumänische Verwaltung	3 078,56 „
8.	die russisch-polnische Verwaltung	492,29 „
	Gesamtbetriebslänge	95 125,56 km

Da der Verein mit einer Länge von 93 737,04 km in das Jahr 1903 eingetreten ist, so ist in dem verflossenen Jahre seine Ausdehnung um 1388,52 km gewachsen. An diesem Zuwachs sind die deutschen Bahnen mit 600,61 km oder 43,26 %, die österreichisch-ungarischen Bahnen mit 726,25 km oder 52,30 % und die luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen mit 61,66 km oder 4,44 % beteiligt.

Bücherschau.

— **Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.** Das zweite Heft des XX. Bandes der Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen und Abhandlungen, Zeitschrift für Eisenbahnrecht, herausgegeben von Dr Eger, Regierungsrat a. D. in Berlin (J. U. Kerns Verlag in Breslau), enthält folgende Abhandlungen: Dr L. Fuld, Rechtsanwalt in Mainz, Zur Haftung der Kleinbahnen für ihr Personal. — Dr F. Gorden, Amtsrichter in Hamburg, Zur Auslegung des § 21 Absatz 2 der Deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung, betreffend das Platznehmen im Zuge ohne gültige Fahrkarte. — Dr G. Eger, Beiträge zur Erläuterung des Preußischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874: Das Entschädigungsrecht der Anlieger öffentlicher Straßen und Wege gegen Gemeinden, Straßen und Kleinbahnunternehmer wegen Verhinderung oder Erschwerung der Straßen- und Wegebenutzung (nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts). Außerdem sind 74 wichtige Entscheidungen und Angaben über Literatur und Gesetzgebung des In- und Auslandes aus allen Gebieten des Eisenbahnrechts mitgeteilt.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 21. bezw. 24. Dezember v. J. dem öffentlichen Verkehr übergebenen, im Betriebe der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Strecken Mako-Ujváros-Nagyszentmiklos (27,715 km) und Töketerebes-Varannó (30,473 km) sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Am 11. Januar d. J. ist der an der Bahnlinie Tübingen-Sigmaringen zwischen den Stationen Mössingen und Bodelshausen errichtete Haltepunkt Belsen für den Personenverkehr sowie für die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden in beschränktem Umfange eröffnet worden.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Der zwischen den Stationen Ulbersdorf und Kohlmühle der Linie Bautzen-Schandau errichtete neue Haltepunkt für talfahrende Züge Mittelndorf ist am 15. Januar d. J dem öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr übergeben worden.

Errichtung einer Kohlenabfertigungsstelle.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Vom 1. Februar d. J. ab wird in Gotthardschacht der Paulusgrube bei Morgenroth eine besondere Kohlenabfertigungsstelle für die daselbst zur Auflieferung gelangenden Kohlensendungen errichtet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 15. Januar d. J. ist die an der Strecke Stargard i. Pm.-Arnswalde gelegene, bisher für den Wagenladungsgüterverkehr bestehende Haltestelle Strebelow auch für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Stückgut- und Viehverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt nach wie vor ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 3 — Inser.-Nr 71 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Die an der Bahnstrecke Kreuzau-Heimbach (Eifel) gelegene Haltestelle Unter-Maubach ist am 10. Januar d. J. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Die an der schmalspurigen Nebenbahn Rothhäuser-Drulingen gelegenen Haltestellen Berlingen (Lothr.), Büst und Sieweiler, die bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr dienten, werden vom 1. Februar d. J. ab für den vollen Güterverkehr eröffnet.

Großherzoglich badische Staatseisenbahnen. Am 11. Januar d. J. ist die Station Bischweier der Murgtalbahn für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden. Die Station besitzt weder Rampe noch Verladekran.

Änderung von Stationsnamen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Vom Tage der Eröffnung der Lokalbahn Töketerebes-Varannó ab — 24. Dezember 1903 — erhielt die an der Linie Legenye-Mihályi-Mezö-Laborcz gelegene Station Töke-Terebes-Gálszécs die Bezeichnung Töketerebes.

Vereins-Kilometerzeiger.

Die Kilometerzeiger Nr 6 (Crefelder Eisenbahn) und Nr 89 (Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden; ferner sind an Nachträgen zu den bestehenden Kilometerzeigern erschienen: je der I. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr 39 (Königl. Eisenbahndirektionen zu Hannover, Cassel und Münster) und Nr 63 (A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn), der III. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr 3 (Großherzogl. badische Staatseisenbahnen), der IV. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr 68 (k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn), endlich der I. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern". Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr 6 und Nr 89 werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer — herausgegeben im September 1890 bezw. im August 1901 — aufgehoben; ferner gelangen durch den Nachtrag I zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" die in der Zeit vom 1. Januar 1903 bis einschl. Dezember 1903 ausgegebenen Nachträge zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" zur Aufhebung.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Neu herausgegeben ist das Güterwagenparkverzeichnis Nr 6 (Crefelder Eisenbahn); ferner ist zum Güterwagenparkverzeichnis Nr 85 (Holländische Eisenbahngesellschaft) der Nachtrag I, zum Güterwagenparkverzeichnis Nr 35 (Königl. Eisenbahndirektion zu Bromberg) der Nachtrag II und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" der Nachtrag I herausgegeben worden. Durch das neu herausgegebene Verzeichnis Nr 6 wird das im Mai 1899 ausgegebene Verzeichnis gleicher Nummer und durch den Nachtrag I zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" alle bis Ende 1903 ausgegebenen Nachträge zu dieser Sammlung aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 526/03 vom 8. Januar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und die Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 12 Januar d. J.).

Nr I 536/03 vom 8. Januar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 12. Januar d. J.).

Nr I 551/03 vom 4. Januar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die Übersichtskarte zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 7. Januar dieses Jahres).

Nr 552/03 vom 31. Dezember 1903 an die Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag der Rumänischen Staatseisenbahnen auf Änderung der Bestimmung in Artikel 11, Ziffer 10 (1) des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 7. Januar d. J.).

Nr I 3 vom 7. Januar d. J. an sämtliche Mitglieder a) des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, b) des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs. betreffend Beschlußfassung über die Frage der geschäftlichen Behandlung der nach der diesjährigen ordentlichen Vereinsversammlung erforderlich werdenden Abänderungen und Ergänzungen der „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften" (Anlage I des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement) (abgesandt am 11. Januar d. J.).

Nr I 5 vom 11. Januar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf Teilnahme verschiedener algierischen Bahnen an dem Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 11. Januar d. J.).

Nr I 6 vom 11. Januar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Ungarischen Staatsbahn auf Teilnahme der Königlich ungarischen Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft „Adria" am Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 11. Januar d. J.).

Nr II 14 vom 8. Januar d. J. an sämtliche Mitglieder des Unterausschusses für die Feststellung von Bestimmungen über die Vornahme von Versuchen mit selbsttätigen Kupplungen für Eisenbahnwagen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr 5 über die am 3./4. Dezember 1903 abgehaltene Sitzung (abgesandt am 11. Januar d. J.).

Nr III 15 vom 8. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 12. Januar d. J.).

Nr III 16 vom 8. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 12. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Schmalspurbahn-Verkehr.

Die Stationen Berlingen (Lothr.), Büst und Sieweiler an der Nebenbahn Rothhäuser-Drulingen werden mit dem 1. Februar 1904 in den Tier- und Gütertarif der Schmalspurbahnen einbezogen. Nähere Auskunft erteilt das Tarifbureau hierselbst.

Straßburg, den 14. Januar 1904. (159)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Am 25. Januar d. J. werden von Stationen der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbriketts in Sendungen von 20 t nach den Stationen Alt-Hütten, Alt-Valm, Bärwalde i. Pomm., Bramstädt, Collatz, Flackenheide, Gersdorf, Klebow, Lübgust, Lucknitz, Paatzig und Teschendorf (Kr. Dramburg) eingeführt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 16. Januar 1904. (160)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch - mitteldeutscher, Berlin - Stettin - mitteldeutscher, Mitteldeutsch-hessischer und Oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer Gütertarif.

Am 1. Februar d. J. treten an Stelle der in den vorbezeichneten Tarifen von den thüringischen Versandstationen nach verschiedenen deutschen Seehäfen und Main- und Rheinumschlagsplätzen bestehenden Ausnahmetarifsätze für Griffel, Märbel und Schiefertafeln in 10 000 kg - Sendungen anderweite, auf der Grundlage des Spezialtarifs III beruhende Ausnahmetarif-

sätze in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 15. Januar 1904. (161)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar d. J. ab treten Ausnahmefrachtsätze für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb von Station Weilmünster des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. nach den Hochofenstationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen, sowie von den Stationen Gevelsberg-Haufe, Harkorten und Remscheid-Güldenwerth nach verschiedenen anderen Hochofenstationen in Kraft.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen.

Essen, den 13. Januar 1904. (162)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Am 21. Januar l. J. tritt im Verkehr von Basel bad. Bahn nach den badischen Rheinhafenstationen für Asphalterde in Wagenladungen ein Ausnahmetarif in Kraft. Nähere Auskunft hierüber erteilen das diesseitige Verkehrsbureau und die obengenannten Stationen.

Karlsruhe, den 14. Januar 1904. (163)
Gr. Generaldirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 2.

Mit dem 1. März d. J. tritt an Stelle des vorbezeichneten Tarifes vom 1. August 1900 ein neuer Ausnahmetarif für Holz in Kraft. Der neue Tarif enthält teils ermäßigte, teils erhöhte Frachtsätze, Tariferweiterungen und Verkehrsbeschränkungen. Abzüge des neuen Tarifes sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 115 ₰ oder 140 h zu haben.

Breslau, den 15. Januar 1904. (164)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 20. Januar d. J. wird die Station Prenzlau des Direktionsbezirks Stettin als Versandstation in die Eisen-Ausnahmetarife 9 und E aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 14. Jan. 1904. (165)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

3. Heft. Pfälzisch-württembergischer Güterverkehr und 4. Heft. Verkehr mit Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Mit Wirkung vom 20. Januar d. J. an werden Sendungen nach Gaildorf ohne nähere Bahnhofbezeichnung nicht mehr nach Gaildorf Stadt, sondern nach Gaildorf Bahnhof abgefertigt.

Stuttgart, den 13. Januar 1904. (166)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

Die im Nachtrag IX zum Tarifheft B 3 (Mainz-Baden) des Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1904 für die badischen Stationen Heidingsfeld, Wertheim und Würzburg enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze gelten, soweit sie niedriger sind, vom gleichen Tage ab auch für die gleichnamigen bayerischen Stationen im hessisch-bayerischen Verkehre.

München, den 13. Januar 1904. (167)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Verbands-Gütertarif, Teil III, Heft 1.
(Getreideverkehr Österreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 kommen für Getreide usw. (Abteilung I des Tarifs) folgende direkte Frachtsätze zur Einführung, und zwar von Guntramsdorf nach München O. B. 1,97 ℳ, nach München Z. B. 2,03 ℳ für 100 kg.

München, den 14. Januar 1904. (168)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch.-ungar.-bayer. Verbands-Gütertarif, Teil IV, Heft 4.
(Holzverkehr Galizien-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 kommt für die Beförderung von Resonanzholz (Resonanzböden, Resonanzbretter) in Ladungen von 10 t von Itzkany nach Fellheim ein Frachtsatz von 317 Markpfennig zur Einführung.

München, den 14. Januar 1904. (169)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Teil II, Heft 1 vom 1. Jan. 1897.
(Klassengüterverkehr Österreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr 7 (Mineralwasser) von Franzensbad Bay. St. B. nach Wien St. E. G. transit und Wien K. F. N. B. transit Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

München, den 13. Januar 1904. (170)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Im Berlin-Stettin-sächsischen Güterverkehr wird die sächsische Station Chemnitz-Altendorf am 20. Januar 1904 in den Ausnahmetarif 8 für Gießereiroheisen von Kratzwiek aufgenommen. Der Frachtsatz beträgt 0,80 ℳ für 100 kg.

Dresden, am 18. Januar 1904. (171)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grenztarif für russisches Petroleum vom 5. Oktober 1897.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1904 werden mehrere Stationen der Strecke Lyck-Pillau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. als Empfangsstationen in den oben bezeichneten Tarif aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Dienststellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 15. Januar 1904. (172)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 1 vom 1. März 1899 und Heft 2 vom August 1900.

Am 1. Februar 1904 tritt in dem obengenannten Verbande der Nachtrag XIII (Heft I) und der Nachtrag VIII (Heft 2) in Kraft.

Die Nachträge enthalten neue, teilweise ermäßigte und erhöhte Frachtsätze der Klassentarife und einer Anzahl von Ausnahmetarifen, sowie einige neue Ausnahmetarife; ferner Änderungen in der Fassung der Ausnahmetarife für Talk, Wolle, Graphit und Lumpen.

Die durch die Nachträge eintretenden Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 15. März 1904.

Die Nachträge können zum Preise von je 0,10 ℳ bei den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 15. Januar 1904. (173)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Großh. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Februar l. J. wird die Station Bischweier i. Baden für den Wagenladungsverkehr in den badisch-württemb. Gütertarif einbezogen. Nähere Auskunft erteilen unsere Güterstationen.

Ferner werden Sendungen nach Gaildorf ohne nähere Bahnhofbezeichnung fortan nicht mehr nach Gaildorf Stadt, sondern nach Gaildorf Bahnhof abgefertigt.

Karlsruhe, den 17. Januar 1904. (174)
Gr. Generaldirektion.

Binnengütertarif.

Mit der voraussichtlich am 1. März 1904 erfolgenden Eröffnung der Strecken von Deutsch-Oth nach Deutsch-Oth Berg und Redingen i. Lothringen treten in dem Ausnahmetarif 7 (Erze für Hochöfen) zahlreiche Ermäßigungen und geringe Erhöhungen ein. Die Änderungen werden in dem demnächst erscheinenden Tarifanzeiger bekannt gegeben und können außerdem bei unserem Tarifbureau hierselbst oder bei den in den Ausnahmetarif aufgenommenen Abfertigungsstellen erfragt werden.

Im Ausnahmetarif 5 b für Sand wird von dem gleichen Zeitpunkte ab die Fracht von Bettemburg nach Deutsch-Oth (Ladestelle Redingen) auf 0,09 ℳ für 100 kg erhöht.

Straßburg, den 14. Januar 1904. (175)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Hanseatisch-ostdeutscher Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden direkte Frachtsätze für Eisen und Stahl der Klasse II des Ausnahmetarifs 9 von oberschlesischen Eisenversandstationen nach den Stationen Fehrbellin und Neu-Ruppin der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn und nach der Station Neu-Ruppin der Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn eingeführt. Nähere Auskunft über die Höhe der Sätze gibt das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz, und die beteiligten Abfertigungsstellen.

Berlin, den 18. Januar 1904. (176)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Gütertarif Teil II, Heft 9 vom 1. Februar 1898.)

Ab 1. Februar 1904 gelangt für die Beförderung von kristallisierter Karbolsäure in Kesselwagen bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen zwischen Angern, Station der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und der pfälzischen Station Mundenheim ein Frachtsatz von 5,82 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, den 14. Januar 1904. (177)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 20. d. M. gelangen bis auf weiteres für die von der Eulengebirgsbahn in Mittelsteine auf die preußische Staatsbahn übergehenden Kohlen- und Kokssendungen von Mittelsteine transit nach Kufstein loko und Übergang ermäßigte Frachtsätze zur Einführung.

Diese sowie die Anwendungsbedingungen sind bei den beteiligten Stationen zu erfahren.

München, den 15. Januar 1904. (178)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Am 20. Januar d. J. wird die Station Lauban in den Ausnahmetarif 10 für Getreide usw. einbezogen. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen.

Breslau, den 16. Januar 1904. (179)

Königliche Eisenbahndirektion.

Im Magdeburg-Halle-sächsischen Verkehre wird am 20. Januar d. J. die Station Chemnitz-Altendorf der sächsischen Staatseisenbahnen als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 für Gießerei-Roheisen einbezogen. Ferner findet von dem gleichen Tage an der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) in vollem Umfange auf den Verkehr mit den Stationen der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn Anwendung. Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Dresden, den 16. Januar 1904. (180)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

---

a) Am 1. Februar 1904 treten zum Teil II A, Heft 3 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit Bayern) der Nachtrag III und zum Heft 4 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit Sachsen) der Nachtrag VI in Kraft.

Die Nachträge können von unserer Drucksachenverwaltung unentgeltlich bezogen werden.

b) Druckfehlerberichtigung. Nachtrag II zum Teil II A, Heft 6 (Verkehr mit den Direktionsbezirken Erfurt etc.). Der Stückgutfrachtsatz für Suhl-Alt-Münsterol beträgt 62,50 und nicht 26,50 Fr.

Straßburg, den 14. Januar 1904. (181)

Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 21. Januar 1904 gelangen für Asphaltsendungen aus der Schweiz zur überseeischen Ausfuhr die nachstehenden Frachtsätze in dem südwestdeutschen Tarifheft 4 bezw. unserem Binnenverkehr zur Einführung:

Nach	von Basel bad. Bahn	von Basel Reichsb. und Basel-St. Johann	
	M.	M.	
Karlsruhe Hafen tr. . .	—	0,51	für je 100 kg
Kehl tr. . . .	—	0,36	
Rheinau tr. . .	—	0,59	
Mannheim tr. .	—	0,59	
Straßburg tr. .	0,36	0,36	
Ludwigshafen a/Rh. tr.	0,59	0,59	

Weitere Auskunft erteilt das Tarifbureau hierselbst.

Straßburg, den 16. Januar 1904. (182)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 20. d. M. wird die Station Zeulenroda der sächsischen Staatsbahnen in den vorgenannten Verkehr einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 14. Januar 1904. (183)

Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

(Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifes 39 [Düngemittel etc.].)

Die Gültigkeit des im Verbands-Gütertarife Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902 enthaltenen Ausnahmetarifes 39 wird bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904 verlängert.

Wien, am 8. Januar 1904. (184)

Privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsaß-Lothringen und via Schweiz.)

Tarifteil V vom 1. Februar 1890.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 finden die im Tarifteil V vom 1. Februar 1890 auf Seite 13 und 14 enthaltenen „Vorschriften für den Transport von Wein, Spiritus usw. in Reservoir- und Zisternenwagen“ auch für den Transport von Petroleum, raffiniert, Blauöl, Gasöl (Gasteeröl), Schmieröle, mineralische, und Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) in Kesselwagen Anwendung.

Die im Sinne des Absatzes b dieser Vorschriften für die leer an die ursprüngliche Aufgabestation der Sendung retour gehenden, sowie für die zur Füllung versendeten leeren Wagen zu erhebende Gebühr beträgt für die obangeführten Artikel im Verkehr mit Pantin, Station der französischen Ostbahnen, gleichfalls 1. Februar 1904 32,20 Fr. pro Wagen.

Wien, am 12. Januar 1904. (185)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. April 1902.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904 sind für die Beförderung von:

a) Petroleum, raffiniert, Blauöl, Gasöl (Gasteeröl) und Schmierölen, mineralische, in Fässern oder in Kessel- (Reservoir-, Zisternen-) Wagen;
b) Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) in Fässern oder in Kessel- (Reservoir-, Zisternen-) Wagen;
c) Paraffin, rohes;
d) Paraffin, gereinigtes

folgende Frachtsätze zu berechnen:

Kolin (St. E. G. und Ö. N. W. B.)				Kralup (B. E. B.)				Pardubitz (St. E. G. und Ö. N. W. B.)			
nach Pantin											
bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen											
ad											
a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d
Francs Gold für 1000 kg											
50,80	52,30	76,90	83,00	50,80	52,30	71,40	77,50	50,80	52,30	80,00	86,10

Das Abladen der unter a), b) und c) angeführten Artikel hat in Pantin durch den Empfänger stattzufinden.

Für die Beförderung der unter a) und b) angeführten Artikel in Kesselwagen finden die im Tarif Teil V vom 1. Februar 1890 enthaltenen Vorschriften für den Transport von Wein, Spiritus etc. in Reservoir- und Zisternenwagen Anwendung.

Durch vorstehende Kundmachung wird die in Nr 81 dieser Zeitung vom 17. Oktober 1903 unter fortl. Nr 2612 verlautbarte Tarifmaßnahme aufgehoben bezw. ersetzt.

Wien, am 16. Januar 1904. (186)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil I, Abteilung A und eines Nachtrages III zum Tarife, Teil I, Abteilung B.

Mit 1. März 1904 gelangt ein neuer Tarif, Teil I, Abteilung A, enthaltend reglementarische Bestimmungen für den in der Überschrift bezeichneten Verkehr, zur Einführung, durch welchen der Tarif, Teil I, Abteilung A, vom 10. Oktober 1901 samt den dazugehörigen Nachträgen I bis IV für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits außer Kraft gesetzt wird.

Für den Verkehr zwischen den rumänischen Eisenbahnen einerseits, den österreichischen, ungarischen, deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits bleibt dagegen der Tarif, Teil I, Abteilung A, vom 10. Oktober 1901 samt den dazugehörigen Nachträgen I bis IV auch weiterhin in Kraft, falls nicht im Wege einer speziellen Verlautbarung bekanntgegeben werden sollte, daß der zitierte Tarif mit 1. März 1904 auch für diesen Verkehr außer Kraft gesetzt und durch einen neuen, besonderen Teil I, Abteilung A, ersetzt werden wird.

Mit dem gleichen Tage tritt auch zum Tarife Teil I, Abteilung B, für den in der Überschrift genannten Verkehr, gültig vom 1. Februar 1903, ein Nachtrag III, enthaltend: I. Berichtigungen der Berufungen auf den Tarif, Teil I, Abteilung A und II. Druckfehlerberichtigungen im Haupttarife und im Nachtrage II, in Kraft.

Wien, im Januar 1904. (187)

Priv. österr.-ung. Staats-Eisenbahngesellschaft,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits.

Tarif Teil I, Abteilung B vom 1. Februar 1903.

Abänderung des Punktes (5) im § 31, der Güterklassifikation und des alphabetischen Inhaltsverzeichnisses zur Abteilung B.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 und, insoweit eine Erhöhung eintritt, mit Gültigkeit vom 1. März 1904 treten im Tarife Teil I, Abteilung B und im Nachtrage II hierzu nachstehende Änderungen ein, und zwar:

Im Haupttarife ist auf Seite 21 im § 31, Punkt (5) bei Talk der Artikel „Talkerde" zu streichen.

In der Güterklassifikation, enthalten im Nachtrage II, gültig vom 1. Januar 1904, sind die Positionen G—19, L—11 und T—5 zu streichen und treten an deren Stelle die nachstehenden:

	G.			
19	Graphit, roh, auch gemahlen sowie geschlemmt oder in Tafeln, Kugeln oder Blocks geformt, auch Graphiterde . . L.	II	A 2	Sp.-T. II*)
11	Lumpen und Lumpenabfälle, auch altes Tauwerk	II	A 2*)	Sp.-T. III
	Abfälle von neuen Baumwollstoffen, neuen Leinwandstoffen und neuem Tuch siehe diese.			
	Pelzhadern siehe Abfälle von Pelz.			
	T.			
5	Talk, und zwar:			
	a) Talkstein, auch gemahlen (Federweis), und Speckstein .	II	A 2	Sp.-T. II*)
	b) Asbestine (Agalith, Nematholith)	II	A 2	Sp.-T. II

Weiter sind im genannten Nachtrage auf Seite 64 in der Anmerkung zu Pos. 18 „Erde" die Worte „Talkerde, siehe Talk" und auf Seite 124 die Pos. 6 „Tauwerk, altes" samt Tarifierung zu streichen.

Im alphabetischen Inhaltsverzeichnisse zur Abteilung B, enthalten im Nachtrage II, sind folgende Artikel zu streichen:

Abfälle von Lumpen L 11, Abschnitzel von Lumpen L 11, Filzhütte, alte L 11, Filzschuhe, alte L 11, Filzwaren, alte L 11, Hadern L 11, Lumpenabschnitzel L 11, Naturgraphit G 19, Packtücher, alte, abgängige L 11, Pantoffeloberteile, alte L 11, Schlappen, wollene L 11, Schrenzhadern L 11, Schrenzlumpen L 11, Seilenden L 11, Seilhadern L 11, Strazzen L 11, Talkerde T 5, Teppichreste L 11, Umhüllungen, alte, abgängige L 11, Wollenstücke L 11.

Bei den Artikeln „Weberkämme, eiserne" und „Weberlitzen" sind die Positionsnummern wie folgt nachzutragen:

Weberkämme, eiserne . . . . E 6
Weberlitzen . . . . . W 9

Endlich ist bei dem Artikel „Tauwerk, altes" die Positionsbezeichnung von „T 6" auf „L 11" abzuändern.

Wien, im Januar 1904. (188)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Für Petroleum usw. treten nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Pardubitz S. N. D. V. B.	
nach Tetschen	
Ö. N. W. B. transit	41 ₰
„ Reichenberg transit	30 „
„ Seidenberg transit	37 „
„ Liebau transit . .	21 „
„ Mittelwalde transit	23 „
Von Kolin Ö. N. W. B.	
nach Tetschen	
Ö. N. W. B. transit	36 ₰
„ Reichenberg transit	32 „
„ Seidenberg transit	39 „
„ Liebau transit . .	28 „
„ Mittelwalde transit	30 „
Von Pardubitz St. E. G.	
nach Bodenbach transit	41 ₰
„ Halbstadt transit .	26 „
„ Mittelsteine transit	30 „
Von Kolin St. E. G.	
nach Bodenbach transit	36 ₰
„ Halbstadt transit .	32 „
„ Mittelsteine transit	36 „
Von Kralup St. E. G.	
nach Bodenbach	
St. E. G. transit .	29 ₰
„ Halbstadt transit .	60 „
„ Mittelsteine transit	65 „
Von Kralup B. N. B.	
nach Reichenberg transit	56 ₰
„ Seidenberg transit	73 „
„ Liebau transit . .	61 „
„ Mittelwalde transit	63 „
„ Georgswalde-Ebersbach transit	64 „
„ Warnsdorf transit	62 „

Wien, am 15. Januar 1904. (189)

Österreich. Nordwestbahn.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif Teil II, Heft 1 und 2.

(Einführung von Nachträgen.)

Mit Gültigkeit vom 1. März 1904 gelangt

a) zum Tarif Teil II, Heft 1 der Nachtrag IV,
b) zum Tarif Teil II, Heft 2 der Nachtrag III

zur Einführung.

Nachtrag IV enthält:

1. Änderung der besonderen Bestimmungen,
2. Änderung der Zollabfertigungs- und Deklarationsgebühren,
3. Einbeziehung von Stationen,
4. Ergänzung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes 8 B (Maschinen und Maschinenteile),
5. Änderung von Stationsnamen,
6. Berichtigungen.

Nachtrag III enthält:

1. Änderung des Vorwortes,
2. Änderung und Ergänzung der besonderen Bestimmungen,
3. Änderung der Bestimmung für die Erhebung von Zollabfertigungsgebühren,
4. geänderte Frachtsätze für Getreide, Mais und Kleie,
5. Einbeziehung von Stationen,
6. Ergänzung des Kilometerzeigers,
7. Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrages ad a) sind um den Preis von 20 Heller = 17 ₰, ad b) um den Preis von 40 Heller = 35 ₰ bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen zu haben.

Wien, am 14. Januar 1904. (190)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

2. Effektenverkehr.

Nachstehende, in den Vorjahren ausgeloste 4½ prozentige Prioritätsobligationen der **Braunschweigischen** Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Emission) sind noch nicht zur Einlösung vorgelegt.

Aus der Verlosung zum 1. April 1897.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr 6 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1897.)

à 300 ℳ Nr 9494.

Aus der Verlosung zum 1. April 1898.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr 8 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1898.)

à 300 ℳ Nr 6452.

Aus der Verlosung zum 1. April 1899.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr 10 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1899.)

à 300 ℳ Nr 9236.

Aus der Verlosung zum 1. April 1900.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr 12 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1900.)

à 300 ℳ Nr 3887. 6807. 6829. 6843. 10346.

Aus der Verlosung zum 1. April 1901.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr 14 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1901.)

à 3000 ℳ Nr 456. 504.
à 300 ℳ Nr 6859.

Aus der Verlosung zum 1. April 1902.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr 16 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1902.)

à 1500 ℳ Nr 2576.
à 300 ℳ Nr 5237. 5934. 6806. 8690. 10658. 12301.

Aus der Verlosung zum 1. April 1903.
(Abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr 18 bis 20 unter Vergütung

der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1903.)

à 300 ℳ Nr 6156. 9596. 9766. 9865. 10580. 12103. 12327.

Magdeburg, den 15. Januar 1904. (191)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 2. Januar 1904 sind zum Zwecke der privilegmäßigen Tilgung nachstehende

4½ prozentige Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Emission) ausgelost worden.

à 3000 ℳ Nr 103. 147. 172. 265. 293. 301. 313. 315. 333. 358. 385. 512. 564. 568. 571. 574. 577. 617. 728. 729. 738. 739. 912. 926. 934. 941. 1031. 1057. 1066. 1071. 1077.

à 1500 ℳ Nr 1141. 1142. 1192. 1227. 1249. 1284. 1314. 1315. 1316. 1323. 1363. 1406. 1419. 1426. 1428. 1503. 1673. 1765. 1785. 1792. 1798. 1881. 1930. 1975. 2006. 2067. 2096. 2120. 2135. 2186. 2198. 2206. 2231. 2252. 2315. 2318. 2333. 2382. 2400. 2501. 2513. 2551. 2552. 2606. 2612. 2634. 2635. 2649. 2681. 2696. 2697. 2825. 2829. 2837. 2839. 2858. 2881. 2900. 2920. 3086. 3157. 3242. 3306. 3325. 3327. 3374. 3421. 3431. 3438. 3456.

à 300 ℳ Nr 3521. 3536. 3583. 3631. 3662. 3681. 3686. 3689. 3721. 3778. 3791. 3930. 3943. 3958. 3969. 4088. 4112. 4129. 4131. 4157. 4169. 4176. 4209. 4242. 4252. 4291. 4306. 4341. 4351. 4379. 4433. 4475. 4508. 4531. 4548. 4567. 4574. 4575. 4582. 4589. 4591. 4605. 4669. 4707. 4724. 4736. 4763. 4771. 4772. 4801. 4813. 4824. 4853. 4887. 4989. 4995. 5084. 5095. 5141. 5251. 5252. 5253. 5274. 5305. 5376. 5383. 5384. 5397. 5399. 5405. 5406. 5408. 5416. 5417. 5432. 5433. 5469. 5491. 5492. 5554. 5576. 5577. 5600. 5612. 5672. 5685. 5730. 5824. 5994. 6002. 6028. 6038. 6097. 6113. 6116. 6151. 6208. 6215. 6262. 6291. 6306. 6358. 6363. 6390. 6481. 6490. 6542. 6547. 6576. 6610. 6635. 6653. 6717. 6730. 6735. 6752. 6757. 6858. 6897. 6953. 6958. 6967. 6977. 7043. 7090. 7107. 7246. 7251. 7264. 7290. 7340. 7352. 7418. 7470. 7484. 7502. 7546. 7558. 7735. 7757. 7778. 7786. 7787. 7808. 7887. 7893. 7899. 7988. 8084. 8085. 8107. 8117. 8177. 8183. 8232. 8333. 8370. 8470. 8501. 8517. 8554. 8616. 8623. 8693. 8706. 8723. 8724. 8751. 8755. 8825. 9015. 9023. 9062. 9163. 9199 9243. 9278. 9302. 9305. 9372. 9398. 9541. 9542. 9639. 9681. 9698. 9744. 9746. 9760. 9810. 9858. 9863. 9893. 9897. 9968. 9983. 9996. 10039. 10100. 10117. 10129. 10132. 10161. 10287. 10344. 10411. 10544. 10553. 10576. 10640. 10641. 10643. 10694. 10738. 10751. 10794. 10796. 10823. 10954. 10989. 11030. 11031. 11123. 11125. 11164. 11169. 11170. 11181. 11258. 11261. 11293. 11296. 11298. 11304. 11315. 11341. 11376. 11436. 11443. 11461. 11471. 11499. 11544. 11590. 11636. 11710. 11745. 11866. 11889. 11918. 12034. 12073. 12081. 12206. 12207. 12208. 12212. 12352. 12420. 12457.

Diese Obligationen mit dem Zinsscheine Reihe III Nr 20 und Talon sind vom 1. April 1904 ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Cie in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerte unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1904 einzureichen. Die Verzinsung dieser Obligationen hört mit dem 31. März 1904 auf.

Magdeburg, den 15. Januar 1904. (192)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verdingungen.

Verding von Oberbaumaterialien für die Direktionen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen, und zwar: **Gruppe A. 1 565 000 Stück Hakenplatten für hölzerne Schwellen, 2 250 000 Stück Hakenplatten für eiserne Schwellen, 3 770 000 Stück Klemmplatten, 12 370 t Laschen, 1940 Stück Übergangslaschen, 895 000 Stück Unterlagsplatten und 433 t Herzstückplatten. Gruppe B. 203 t Hakennägel, 858 t Hakenschrauben, 2264 t Laschenschrauben und 4043 t Schwellenschrauben.**

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer **Kanzlei, Bismarckplatz Nr 1,** hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ für Gruppe A, 0,80 ℳ für Gruppe B — in bar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: **„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“** versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am **26. Januar d. J., vormittags 10 Uhr,** portofrei **an uns** einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 20. Februar d. J. (193)

Essen a/Ruhr, den 7. Januar 1904.

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von **Betriebsmaterialien** der Gruppen A III und IV für das Etatsjahr 1904 für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover, Münster i/W., und zwar:

450 000 kg besseres Sommer- und Winter-Mineralöl, 1 940 000 kg gewöhnliches Sommer- und Winter-Mineralöl, 4 300 000 kg Petroleum, 505 000 kg rohes Rüböl, 580 000 kg gereinigtes Rüböl, 1 550 000 kg Öl zur Gasbereitung, 80 000 kg Putzöl, 71 500 kg Rindstalg.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 2. Februar 1904, vormittags 11½ Uhr.

Zuschlagsfrist für Rüböl, Gasöl, Putzöl bis 22. Februar, für die übrigen Materialien bis 5. März 1904.

Die Verdingungsunterlagen werden zum Preise von 1 ℳ, von auswärts mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr, **nicht in Briefmarken,** vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben.

Hannover, den 13. Januar 1904. (194)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung

der Lieferung von

1. 4 000 kg Bindfaden,
2. 1 100 „ Plombenschnur,
3. 9 000 „ Plomben,
4. 1 850 Stück Harzfackeln,
5. 1 800 „ Piassavabesen,
6. 14 000 „ Reiserbesen,
7. 60 000 „ Lampenzylindern,
8. 27 000 Schachteln Zündhölzer,
9. 4 000 Stück Bremsknüppeln

ist Termin auf den 5. Februar 1904, vormittags 9 Uhr, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstande unseres Zentralbureaus gegen postgeldfreie Einsendung von zusammen 35 ₰ für Angebot und Bedingungen zu Los 1—4 einschließlich und 1 ℳ 40 ₰ für Angebot, Bedingungen und Zeichnung zu Los Nr 7 und je 20 ₰ für Angebot zu Los 5 und 6, 8 oder 9 in barem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 4. März 1904 einschließlich.

Erfurt, den 14. Januar 1904. (195)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Lokomotiv-Siederöhren, Siederohrenden, Leitungs- und Gasröhren, sowie von Stangenkupfer, Kupferblech, Kupferdraht, Kupferröhren, Messingblech, Messingdraht und Rundmessing für 1904 für die Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen soll in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 24 des Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von je 0,60 ℳ von unserem Rechnungsbureau portopflichtig bezogen werden (keine Briefmarken). Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu den Verdingungsterminen am 9. bezw. 10. Februar d. J., vormittags 11 Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Eröffnung derselben findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 8. bezw. 9. März 1904.

Kattowitz, den 9. Januar 1904. (196)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktionen zu einer Wegeunterführung und einer Wegeüberführung auf Bahnhof Neurode der Strecke Dittersbach-Glatz soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Die Lieferung umfaßt rd 48 100 kg Flußeisen, 1900 kg Gußeisen und 2000 kg Flußstahlguß. Angebote hierauf sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 30. Januar 1904, vormittags 10 Uhr, an unser Zentralbureau, Claassenstraße Nr 11, einzureichen. Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen in dem genannten Bureau während der Dienststunden von 8—3 Uhr zur Einsicht aus, können aber auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar von dort bezogen werden.

Breslau, den 16. Januar 1904. (197)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Vermischte Bekanntmachungen.

Auf Bahnhof Öls bezw. Lauban stehen 51 Stück alte Eisenbahnwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind verschlossen und mit der Aufschrift versehen: „Angebot auf alte Eisenbahnwagen“ postfrei an uns hierselbst, Gartenstraße Nr 106, bis 3. Februar 1904, vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage vormittags um 11½ Uhr im Sitzungssaale des Oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten, sowie die Verkaufsbedingungen können von uns in unserem Verwaltungsgebäude, Gartenstraße 106, Zimmer 41, gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ (in bar) bezogen werden.

Breslau, im Januar 1904. (198)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 7. 23. Januar 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Umwandlungen der preußischen und sächsischen Eisenbahnanlagen in und bei Leipzig.
Die kleinste Bahn der Welt.
Nachrichten:
Deutschland: Aus der Etatsrede des preußischen Finanzministers. — Verkehrseinnahmen deutscher Eisenbahnen. — Beschwerden gegen deutsche Eisenbahnverwaltungen. — Verwendung von Motorwagen auf den preuß.-hess. Staatsbahnen. — Notbremseinrichtungen für Personenwagen. — Einrichtung von Lesezimmern und Büchereien. — Eisenbahnunfall bei Burgsteinfurt. — Elektr. beleuchtete Züge mit selbsttätiger Kupplung. — Bahnhofsumbauten in Spandau. — Oberschles Schmalspurbahnen. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Bayer. Eisenbahnrat. — Schutzwannen an der Bahnsteigsperre. — Sächs. Eisenbahnrat. — Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatsbahnen. — Geschäftsvereinfachung im Fahrkartenwesen der württembergischen Staatsbahnen. — Einspruch der Großen Berliner Straßenbahn gegen die Untergrundb. Potsdamer Platz-Spittelmarkt. — Personalnachrichten.
Österreich: Neue Investitionsvorlage. — Ungarisch galizische E. — Eisenbahnunglück auf der Strecke Spalato-Sinj. — Auszeichnung.
Ungarn: Intern. Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. — Elektr. Bahn Wien-Preßburg.
Übrige europäische Länder: 5tägige Abonnements auf den belgischen Bahnen. — Zugänge zur Pariser Stadtb. — Schweiz. Bundesb. — Bern-Schwarzenburgbahn. — Elektr. Schmalspurbahn Brig-Gletsch.
Fremde Weltteile: Ausstattung der sibirischen Bahn mit Betriebsmitteln. — Untertunnelung von Newyork durch die Pennsylvaniabahn. — Der große Union-Bahnhof in Washington. — Eisenbahnunglück in Amerika.
Allgemeines: Über die gemeinnützige Wohnungsfürsorge in Frankreich. — Vorrichtung zum selbsttätigen Anstellen von Eisenbahnbremsen bei außergewöhnlichen Bewegungen von Fahrzeugen.
Rechtspflege.
Bücherschau.
Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr 3 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Umwandlungen der preußischen und sächsischen Eisenbahnanlagen in und bei Leipzig.

I. Jetzige Zustände auf den Leipziger Bahnhöfen.

Für den Personen- und Güterverkehr mit der inneren Stadt Leipzig besitzt die preußische Eisenbahnverwaltung vier, die sächsische Eisenbahnverwaltung zwei eigene, getrennt liegende Bahnhöfe (siehe Abb. 1). Von den preußischen Bahnhöfen liegen drei, der Thüringer, der Magdeburger (Innen- und Außenbahnhof mit Güterladestelle Eutritzsch) und der Berliner, nahe nebeneinander im Norden der Stadt, während der Eilenburger Bahnhof im Osten sich befindet. In den Thüringer Bahnhof münden die von Süden und Westen kommenden Linien von Bayern (Probstzella-Gera) und von Thüringen (Erfurt-Corbetha), nachdem beide Linien sich in Leutzsch vereinigt haben.

Der Magdeburger Bahnhof vermittelt den Verkehr nach Halle-Magdeburg, der Berliner denjenigen nach Bitterfeld-Zerbst und nach Bitterfeld-Berlin. Auf dem Eilenburger Bahnhof endet die Strecke Cottbus-Eilenburg-Leipzig. Drei Bahnhöfe sind Kopfstationen, nur der Berliner ist Durchgangsstation für den Verkehr nach der Richtung Bayern und Sachsen über Altenburg-Hof. Die sächsischen Bahnhöfe sind der Bayerische im Süden der Stadt für die Linien Leipzig-Hof, Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz und Leipzig-Borna-Chemnitz und der Dresdener — neben dem Magdeburger Bahnhof — für die Linien Leipzig-Riesa-Dresden, Leipzig-Döbeln-Dresden und Leipzig-Geithain-Chemnitz, beide Kopfstationen. Die preußische und die sächsische Eisenbahnverwaltung besitzen gemeinsam nordöstlich vom Thüringer, Magdeburger und Dresdener Bahnhofe und südöstlich vom Berliner Bahnhofe einen Güterübergabe- oder Sammelbahnhof. Abgesehen von der unmittelbaren Verbindung des Berliner Bahnhofs mit dem Bayerischen durch die Bayerische Verbindungsbahn, auf der fahrplanmäßige Züge verkehren, können nur zwischen dem Magdeburger und Dresdener Bahnhof einzelne durchgehende Wagen mittels Drehscheibe am Kopfe dieser Bahnhöfe in beschwerlichster Weise überführt werden. Im übrigen ist das in Leipzig durchreisende Publikum für den Verkehr zwischen den Bahnhöfen auf Omnibusfahrten und auf die elektrischen Straßenbahnen angewiesen.

Bei der getrennten Lage der Bahnhöfe sind zum Übergang der Güterwagen von einer Linie zur anderen mehrere kurze Verbindungsbahnen angelegt, die meist in den preußisch-sächsischen Übergabebahnhof einmünden, so daß der Übergang von Fahrzeugen der Richtungen von Bayern über Hof, von Bayern über Zeitz-Gera, von Magdeburg und von Thüringen einerseits nach Dresden, nach Berlin und Eilenburg anderseits sowie der Übergang der drei letzten Stationen unter sich nur über den Übergabebahnhof möglich ist. Die von Süden und Westen auf dem außerhalb des Stadtgebietes gelegenen Vereinigungsbahnhof Leutzsch von Probstzella-Gera bezw. Erfurt-Corbetha eingehenden Güterzüge werden daselbst auf mehr wie ungenügenden Anlagen getrennt. Die Wagen gehen einesteils für den Ortsverkehr nach dem Thüringer Bahnhof, anderenteils werden sie über die unweit des Haltepunktes Gohlis-Möckern von der thüringer Strecke abzweigende Thüringer Verbindungsbahn nach dem Übergabebahnhof oder über diesen unmittelbar nach Schönefeld überführt, eine Arbeit, die der Thüringer Bahnhof und seine nachstehend beschriebene Verbindung mit dem Übergabebahnhof durch den Magdeburger Bahnhof keinesfalls leisten könnte.

Ein weiterer Verkehrsaustausch findet statt zwischen dem Thüringer Innenbahnhofe und dem Magdeburger Außenbahnhofe (Eutritzsch) für den Ortsverkehr und für die Richtung von und nach Halle sowie für die nach der Betriebswerkstatt auf dem Thüringer Bahnhof bestimmten Reparaturwagen über die zwischen beiden Stationen liegende kurze Verbindungsstrecke.

Von der Linie Magdeburg-Halle-Leipzig eingehende Güterzüge enden auf dem Magdeburger Außenbahnhofe (Eutritzsch) und werden dort getrennt. Die Anlagen hierfür sind äußerst mangelhaft. Dann gehen die Sendungen nach dem Innenbahnhofe oder sie werden für den weiteren Lauf entweder nach dem Thüringer oder — auf einer besonderen Verbindungsstrecke — nach dem Übergabebahnhof überführt.

Die Güterzüge aus der Richtung von Berlin und Zerbst über Bitterfeld fahren auf dem Berliner Bahnhofe ein. Soweit die Güter nicht für den Ort bestimmt sind, gehen sie sämtlich

über eine Gleisverbindung nach dem Übergabebahnhofe und erst von da nach den preußischen und sächsischen Linien über.

Alle von Osten her über Eilenburg ankommenden Güterzüge werden auf dem Rangierbahnhof Schönefeld angebracht; die Ortsgüter gehen nach dem Eilenburger Bahnhof, die Wagen für Thüringen über die Eilenburger Verbindungsbahn, den Übergabebahnhof und die Thüringer Verbindungsbahn nach Leutzsch, den Übergabebahnhof nur durchlaufend, die übrigen Wagen werden dem Übergabebahnhof zugeführt.

Von den sächsischen Linien mündet die Dresdener unmittelbar, die bayerische mittels der Bayerischen Verbindungsbahn in den Übergabebahnhof ein. Auf diesen Linien sind in Engelsdorf und Gaschwitz Vorbahnhöfe angelegt, wo die Güterwagen nach den verschiedenen Bestimmungsorten verteilt werden.

Im Westen Leipzigs findet eine Übergabe von Gütern hauptsächlich der Richtung Thüringen-Sachsen zwischen der preußischen und sächsischen Verwaltung abwechselnd auf dem preußischen Lokalbahnhof Plagwitz-Lindenau der Zeitzer Linie und auf dem ihm unmittelbar benachbarten sächsischen Bahnhof gleichen Namens, dem Endpunkt der Gaschwitzer Verbindungslinie, statt.

Die Höchstzahl der auf den obengenannten preußischen Bahnhöfen täglich behandelten Achsen betrug im Jahre 1898, Durchgangsverkehr nicht mitgerechnet (in Ein- bezw. Ausgang): für Leipzig-Thüringen 688 : 698, für Leipzig-Magdeburg 650 : 600, für Leipzig-Eutritzsch 2962 : 2950, für Leipzig-Berlin 1700 : 1700, für Leipzig - Eilenburg 240 : 240, für Plagwitz-Lindenau 900 : 900, für Leutzsch 2542 : 2785, für Schönefeld 1690 : 1700. Der Verkehr des Übergabebahnhofs ist von 317 026 im Jahre 1879 behandelten Wagen auf 811 000 im Jahre 1899, mithin um 156 %, vom Jahre 1894 bis 1899 von 600 107 auf 811 000 Wagen = 35 % gestiegen. Die Übergabe in Plagwitz-Lindenau beziffert sich im Höchstfalle auf 400 Achsen hin und ebenso viel zurück.

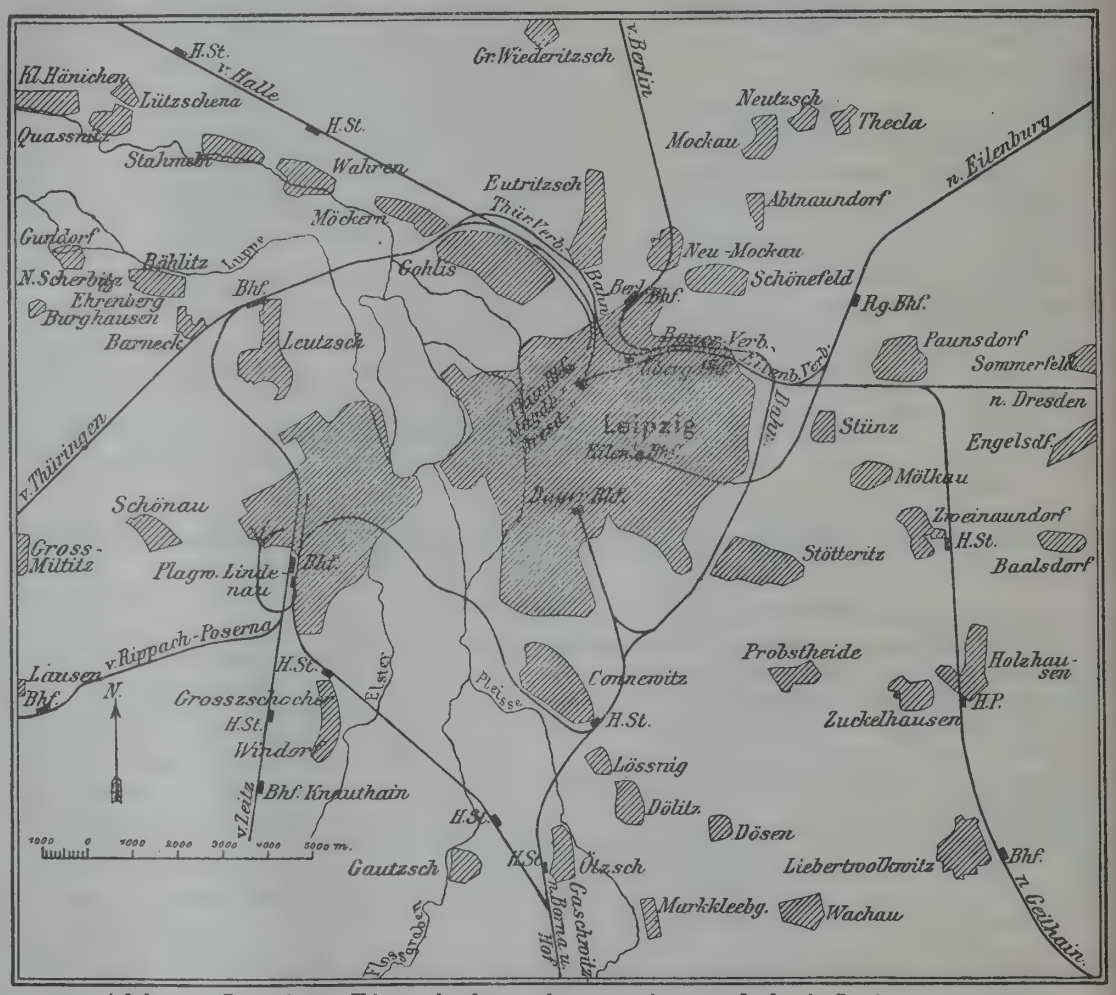


Abb. 1. Jetzige Eisenbahnanlagen in und bei Leipzig.

Auf Bahnhof Leipzig (Thüringen) sind etwa 1600 m Ladestraßenlängen und 3100 qm Schuppenflächen erforderlich, aber nur 720 m bezw. 2200 qm vorhanden. Der Magdeburger Bahnhof bietet bei 4100 qm Bedarf nur 2960 qm Schuppenflächen.

II. Notwendigkeit einer Abhilfe und Grundlagen für einen Umbauentwurf.

Diese wenigen Zahlen — auf mehr einzugehen, würde hier zu weit führen — und neben diesen der in dem Wechselverkehr auf dem Übergabebahnhof gekennzeichnete Zuwachs des Leipziger Verkehrs erklären ohne weiteres, daß die Leipziger Bahnhöfe, die vor Jahren von Privatbahngesellschaften für die damaligen Verhältnisse voll ausreichend, aber ohne wesentliche Erweiterungsfähigkeit erbaut sind, nunmehr mit ihren unzulänglich gewordenen Einrichtungen und ihrer nicht einheitlichen Anordnung, die von Fall zu Fall dem jeweiligen Bedürfnis angepaßt ist, dem weiter wachsenden Verkehr nicht genügen können, und daß diese Einrichtungen an sich weiterhin auch nicht verbesserungsfähig sind. Wo notdürftig und fast immer mit Schädigung anderer Verkehrsanlagen an irgend einer Stelle Erleichterung geschaffen werden konnte — Schreiber dieses kennt in dieser Hinsicht nur die preußischen, nicht auch die sächsischen Bahnhöfe eingehend —, war der Erfolg stets nur von kurzer Dauer. Kleine Hilfen waren nicht mehr anwendbar. Die Unzulänglichkeit der Rangieranlagen vor allem auf dem Magdeburger und auf dem Übergabebahnhof führte schon im Dezember 1899 zu einer Verkehrsstockung. Die Stationen versagten auf mehrere Wochen vollständig.

Hieraus erhellt auch, daß den Anstoß zu den geplanten Umwandlungen der Eisenbahnanlagen in und bei Leipzig nicht in erster Reihe die Personenbahnhöfe gegeben haben, deren Zustand, wie bekannt, dem reisenden Publikum höchst unbequem und den Anforderungen der Jetztzeit in keinem Punkte mehr angemessen ist; es sind vielmehr die großen Mißstände in den Anlagen für den Güterverkehr gewesen, die auf einen Umbau mit zwingender Notwendigkeit und in einer solchen Ausdehnung drängten, an die in noch nicht weit zurückliegenden Jahren bei einfacheren Verkehrsverhältnissen nicht gedacht werden konnte.

Der unhaltbare Zustand ist nicht erst kürzlich eingetreten und beobachtet. Die Versuche, zu einer geeigneten Planung zu gelangen, beginnen im Jahre 1874 mit einem Entwurf, dessen Ausführung 17 250 000 ℳ kosten sollte, der aber allen Beteiligten

zumeist Privatbahngesellschaften, zu teuer erschien. Dem wirklichen Bedürfnis mehr angepaßt waren einige spätere Entwürfe. Diese waren aber lediglich dazu geeignet, die Ansichten der drei Hauptbeteiligten, der preußischen und sächsischen Staatsbahnverwaltung und der Stadt Leipzig, hinsichtlich dessen, was zu geschehen und was nicht zu geschehen hatte, soweit zu klären, daß die preußische Zentralstelle im April 1899 der Königlichen Eisenbahndirektion zu Halle a/S. den Auftrag erteilen konnte, einen Entwurf aufzustellen nach einer Reihe bestimmter Leitgedanken, für die allseitige Zustimmung nunmehr anzunehmen war. Diese Leitgedanken waren:

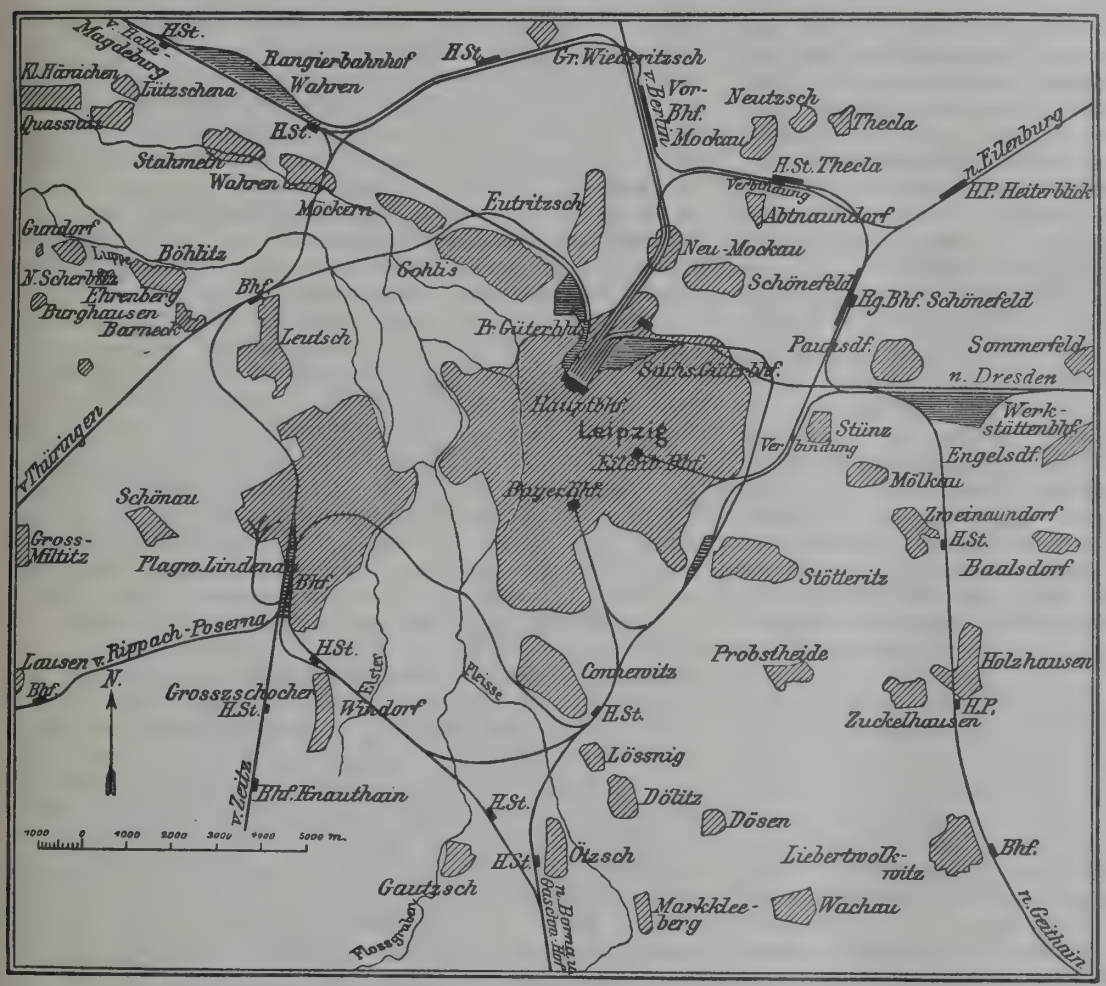


Abb. 2. Künftige Eisenbahnanlagen in und bei Leipzig.

1. Für Leipzig ist nur ein weit in die Mitte der Stadt vorgeschobener Kopfbahnhof auf dem jetzigen Gelände der Thüringer, Magdeburger und Dresdener Bahnhöfe zweckmäßig und nach dem Stande der städtischen Bebauung nur hier überhaupt ausführbar. Seine Bahnsteige sind 2–3 m über Pflaster des Vorplatzes anzunehmen.

2. Dieser Hauptbahnhof soll alle in Leipzig einmündenden Linien beider Verwaltungen mit Möglichkeit gleichzeitiger Ein- und Ausfahrt aufnehmen und hierbei den Durchgangsverkehr der wichtigsten Richtungen Berlin-Bayern über Hof, Thüringen-Dresden und Thüringen-Magdeburg tunlichst erleichtern, wobei eine Kreuzung von Hauptgleisen in Schienenhöhe, namentlich bei den Ausfahrten, nicht zu vermeiden ist.

3. Im übrigen soll zu beiden Seiten einer zu vereinbarenden Achse, welche gleichzeitig die selbständigen Betriebe beider beteiligten Verwaltungen abgrenzt, eine streng getrennte Gruppierung der Anlagen durchgeführt werden.

4. Die Güterbahnhofsanlagen sollen eine wesentliche Erweiterung erfahren, dabei aber in unmittelbarer Nähe des Verkehrsmittelpunktes, wo sie sich jetzt befinden, bleiben.

5. Der in sächsischem Betriebe befindliche Übergabebahnhof ist nicht beizubehalten. Die Güterübergabe ist anderweit einfacher zu gestalten.

6. Die bestehenden Straßenkreuzungen in Schienenhöhe sind zu beseitigen.

7. Ein besonderer Postgüterbahnhof ist vorzusehen.

Die hiernach bearbeiteten Entwurfsskizzen nebst Kostenüberschlägen konnten im November 1899 bei der preußischen Zentralstelle zur Vorlage gelangen und wurden von dieser im März 1900 als günstige Grundlage für die weitere Bearbeitung des Gesamtentwurfs angenommen; die im preußischen Teil ausführlich durchgearbeiteten Entwurfsstücke wurden im Dezember 1902 endgültig zur Ausführung festgestellt. Bereits im Februar 1901 hatten Verhandlungen zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen und der Stadtgemeinde Leipzig begonnen, die im Mai 1902 zum Abschluß von Verträgen führten, wobei alle in Betracht kommenden Punkte unter Annahme der von der preußischen Eisenbahnverwaltung aufgestellten Entwurfsskizzen vereinbart und bis ins einzelne festgelegt worden sind. Die erforderlichen Bausummen belasten nach den Verträgen voraussichtlich Preußen, Sachsen und die Stadt Leipzig mit 52 400 000, 53 000 000 und 17 300 000 ℳ, zusammen 122 700 000 ℳ. Hierzu werden noch 5 000 000 bis 7 000 000 ℳ zu rechnen sein, welche die Reichspostverwaltung für Herstellung der für sie allein erforderlich werdenden Anlagen aufzuwenden haben wird. Der die Posteinrichtungen behandelnde Vertrag steht kurz vor dem Abschluß.

III. Entwurf.

a) Hauptbahnhof. Im folgenden sollen nur die Hauptpunkte und zwar zumeist nur die preußischen Anlagen behandelt werden. Auf Einzelheiten näher einzugehen, muß vorbehalten bleiben. Das Hauptgebäude mit den Bahnsteigen (siehe Abb. 2) ist so weit nach dem Innern der Stadt vorgeschoben, wie es die Rücksicht sowohl auf Schaffung eines angemessenen Vorplatzes, als auch auf die Ausbildung günstiger Weichenverbindungen zwischen den einzelnen Bahnlinien verlangt. In den Kopfbahnhof werden, entsprechend dem bei beiden Verwaltungen etwa gleichen Personenverkehre — je 1 800 000 bis 2 000 000 verkaufte Fahrkarten für das Jahr —, 13 preußische und 13 sächsische Gleise eingeführt. Die Bahnsteigbreiten ergeben sich im allgemeinen aus Vielfachem einer Gleisentfernung von 4,5 m. Die Personenbahnsteige sind demgemäß 10,5 m, die Gepäckbahnsteige 6 m breit. Das Hauptempfangsgebäude wird dann eine Frontlänge von 300 m

erhalten. Sämtliche Hauptbahnsteige sind 270 m lang und durch einen 20 m breiten Querbahnsteig verbunden. Die Schienenoberkante der Gleise an den Bahnsteigen liegt 2,6 m über dem Pflaster des Bahnhofsvorplatzes, so daß die unter den Bahnsteigen angebrachten Tunnelanlagen unmittelbar in die Gepäck-Annahmen und -Ausgaben einmünden können und der Personenverkehr auf den Personenbahnsteigen durch den Gepäckverkehr nirgends belästigt wird. Die Gleise an den Bahnsteigen sind von Westen her der Reihe nach für Vororte: Thüringen (Zeitz und Corbetha), Eilenburg, Magdeburg, Berlin auf der preußischen Seite, Bayern, Riesa-Dresden, Döbeln-Dresden, Geithain auf der sächsischen Seite bestimmt.

Zur Erreichung dieser Anordnung der Gleise an den Bahnsteigen konnte die sächsische Eisenbahnverwaltung die jetzige Bayerische Verbindungsbahn, welche die Dresdener Linien bereits schienenfrei kreuzt, für die bayerischen Hauptgleise ausnutzen. Auf preußischer Seite muß eine schienenfreie Kreuzung der Eilenburger Linien mit der Berliner und Magdeburger Linie neu hergestellt werden (siehe Abb. 2). Dies geschieht nördlich vom Berliner Bahnhof, nachdem die Magdeburger und Eilenburger Linien von den Haltepunkten Lützschena und Heiterblick an abgeschwenkt und im Norden der Stadt Leipzig herum und an die Berliner Strecke herangeführt sind. Wenn die Magdeburger Linie dann freilich einen Umweg von etwa 4 km machen wird, so bleibt doch das eigentliche Bahnhofsgelände von den Rampen und den schienenfreien Überschneidungen der eingeführten Personenzuggleise vollständig frei. Es wird ermöglicht, den gesamten Bahnhof ohne irgend welche plötzliche Unterbrechung überall in eine durchgehende Fläche mit keinem stärkeren Gefälle als 1 : 400 zu legen und, begünstigt durch den Umstand, daß die Magdeburger und Eilenburger Linien mit der Berliner zusammen auf eine große Länge vor den Bahnsteigen parallel der Achse dieser Bahnsteige geführt werden, die für den Betrieb im weitesten Umfange erforderlichen brauchbaren Weichenverbindungen trotz der großen Breite der Bahnsteiganlagen zweckentsprechend auszubilden.

Die Richtungen Berlin und Bayern, wo zur Zeit schon durchgehende Züge gefahren werden, liegen unmittelbar nebeneinander und lassen sich leicht verbinden. Von den Richtungen Magdeburg-Dresden und Thüringen-Dresden, welche demnächst bevorzugt werden sollen, ist nur die letztere nicht ohne Überschneidung anderer Hauptgleise in Schienenhöhe auf dem Bahnhofe selbst durchführbar, da die thüringer Gleise, wenn nicht augenscheinlich ganz unverhältnismäßige Kosten entstehen sollen, nach wie vor von Norden her leider nicht weit von den Bahnsteigen in den Bahnhof eingeführt werden müssen. Sie werden hierbei die jetzige Thüringer Verbindungsbahn, also den äußersten Rand des hier zur Verfügung stehenden Geländes, in Anspruch nehmen.

Zwischen den Weichenverbindungen konnten in der Höhe der Bahnsteige für jede Richtung Aufstellgruppen so angeordnet werden, daß die Rangiermaschine, nachdem sie den Zug aus dem Ankunftsgleis in die Gruppe gezogen hat, bequem abfahren und ebenso wieder hinter den Zug gelangen kann, um ihn auf das Abfahrgleis zu drücken. Die Schuppen für die Personenzuglokomotiven sind, nicht zu entfernt von den Bahnsteigen, getrennt angelegt. Durch die oben erwähnten Weichenstraßen und die getrennte Anordnung der Schuppen ist eine leichte Zugänglichkeit ohne unnötige Berührung von Hauptgleisen, auf denen im Einzelfalle die Maschine nicht zu verkehren hat, gesichert. Die Eilgutanlage ist in engster Verbindung mit den Bahnsteigen und Weichenstraßen gebracht. Verhandlungen mit der Reichspostverwaltung haben zu dem Endergebnis geführt, daß jeder Postpaketverkehr im Hauptempfangsgebäude ausgeschlossen, auf den Gepäckbahnsteigen aber durch Vermittlung eines in der Nähe zu errichtenden Bahnpostamtes und einer Tunnelanlage nur in kleinen Mengen zugelassen sein soll. Für die gesamte Ein- und Ausladung gewöhnlicher Postgüter wird von der Reichspostverwaltung am Nordende des Bahnhofs zwischen den sächsischen und preußischen Gleisen ein Postgüterbahnhof eingerichtet und mit den Gleisen der beiden Eisenbahnverwaltungen — auf preußischer Seite durch zwei getrennte Straßen — verbunden. Sämtliche Postwagen müssen nach dem Postgüterbahnhof überführt werden, wo sie an 13 Gleisen von preußischer Seite und an 12 Gleisen von sächsischer Seite unmittelbar laderecht gestellt werden können. Fünf Gleise der Verladehalle sowie ein Gleis nach dem Magazinschuppen werden mittels Drehscheibe an die preußischen Zuführungsgleise angeschlossen.

Die Anlagen für den preußischen Stückgut- und Freiladeverkehr werden westlich an das Hauptgebäude und die thüringer Hauptgleise angrenzen. Aufstellungsgruppen für den Güter- und Eilgutverkehr sind auf dem alten Magdeburger Außenbahnhofe unterzubringen.

Wie bereits oben bei Besprechung der Einführung der Linien gekennzeichnet, herrschte das Bestreben, von dem begrenzten Bauplatz im Innern der Stadt, soweit es erreichbar, alle diejenigen Anlagen fernzuhalten und nach außen zu verlegen, welche im Innern nur Platz wegnehmen, aber nicht durchaus notwendig sind. Dies war eine der ersten Forderungen, welche für die Aufstellung eines klaren und auskömmlichen Entwurfs erfüllt werden mußte.

b) Rangierbahnhof Wahren und Verbindungsbahn Wahren-Leutzsch. Die Anlagen für die Rangiergeschäfte gehören in erster Reihe zu denen, die an die Grenze des Weichbildes der Stadt zu verlegen sind. Nach dem Umbau wird, während der Berliner Bahnhof als Güterstation und der Eilenburger Bahnhof ebenfalls als Güterstation und Lokalpersonenbahnhof für die interessierten Stadtteile bestehen bleiben würden, der preußische Hauptgüterbahnhof den gesamten Magdeburger und thüringer Güterverkehr aufzunehmen haben. Das führt von selbst dazu, für beide Richtungen auf einer der Strecken einen gemeinschaftlichen Rangierbahnhof mit Verbindung nach der anderen Strecke anzulegen. Dadurch werden einmal die Kosten des Baues und des Betriebes eines zweiten Rangierbahnhofes und dann die weiteren Kosten für das Vor- und Nachrangieren und die dazu nötigen, im Hauptgüterbahnhof kaum herstellbaren Anlagen erspart. Von dem Hauptgüterbahnhof können dann die Wagen, ohne getrennt werden zu müssen, im Gemenge auf dem kürzesten Wege nach dem Rangierbahnhof abgezogen werden. Umgekehrt werden von dort die einzelnen Ladestellen des Güterbahnhofs gleich mit den aus beiden Richtungen zusammengesetzten, rangierten Zugteilen bedient. Der Rangierbahnhof ist an der Magdeburger Linie zwischen den Stationen Lützschena und Wahren (Abb. 2) geplant. Er wird mittels einer zweigleisigen Verbindungsbahn mit dem umzubauenden Bahnhof Leutzsch und durch die für den jetzigen Zweck aufzugebenden und umzubauenden Magdeburger Hauptgleise mit dem Hauptgüterbahnhofe Leipzig verbunden sein. Die Abmessungen des Rangierbahnhofs Wahren waren danach zu bestimmen, daß er die jetzt auf dem Bahnhof Leutzsch und auf den Bahnhöfen Leipzig-Thüringen und Magdeburg sowie zum Teil auf dem sächsischen Übergabebahnhof notdürftigst sich abwickelnden Rangiergeschäfte im vollen Umfange zu leisten imstande ist und so den neuen Hauptgüterbahnhof vollständig entlastet sowie seine Herstellung und die Herstellung des Hauptpersonenbahnhofs auf dem einzig gegebenen Bauplatz ermöglicht. Aus demselben Grunde, jedoch auch zum Zwecke der Vereinfachung des Betriebes werden die Güterzugmaschinen nebst den hierzu gehörigen Betriebswerkstätten in Wahren vereinigt, auch das Umladegeschäft von Leutzsch und Leipzig und die sämtlichen Gleise zum Aufstellen von leeren Güterwagen dorthin verlegt.

c) Verbindungsbahn Wahren-Schönefeld-Heiterblick. Diese durchgreifende Entlastung des neuen Hauptgüterbahnhofs genügte trotzdem noch nicht, den hinsichtlich der Anlagen für den Güterverkehr so dringenden Umbau in zweckentsprechender Weise zu ermöglichen. Es

blieben noch die für den Güteraustausch zur Zeit im Innern der Stadt Leipzig zwischen den einzelnen Bahnhöfen unter sich und mit dem Übergabebahnhof bestehenden Verbindungsstrecken nach außerhalb zu verlegen. Der Anfang hierzu liegt bereits in der erwähnten Verbindungsbahn Leutzsch - Wahren. Ihre Fortsetzung mußte sie in einer zweigleisigen Verbindungsbahn von Wahren über eine neue Vorstation Mockau an der Berliner Linie nach dem auszubauenden Bahnhof Schönefeld an der Eilenburger Linie finden. Zum Zwecke eines unmittelbaren Zugüberganges von Leutzsch nach Eilenburg mit Umgehung von Wahren und Schönefeld ist bei Wahren eine kurze Verbindungsstrecke und bei Schönefeld ein unmittelbarer Anschluß nach Heiterblick in Aussicht genommen. Im übrigen schließt sich die Verbindungsbahn Wahren - Schönefeld - Heiterblick den neuen Einführungen der Magdeburger und Eilenburger Linien genau an. Voraussichtlich werden an ihr in Großwiederitzsch und in Thecla Haltestellen errichtet. Zum Anschluß dieser neuen Gütergleise an das Netz der sächsischen Staatsbahnen wird die sächsische Regierung eine Verbindungsbahn zwischen ihrem neuen Rangierbahnhofe Engelsdorf an der Dresdener Linie und Schönefeld erbauen, Engelsdorf mit ihrem Bahnhof Stötteritz an der neuen bayerischen Linie verbinden und von dieser Verbindung einen unmittelbaren Übergang auf die Eilenburger Linie in der Richtung Schönefeld schaffen. Nach Wegfall des alten Übergabebahnhofes, für den auch in seiner Eigenschaft als Sammelbahnhof auf preußischer Seite der Rangierbahnhof Wahren einen reichlichen Ersatz darstellen wird, findet dann die Güterübergabe zwischen Preußen und Sachsen im Osten zwischen Schönefeld und Engelsdorf, im Westen in Plagwitz-Lindenau an der Zeitzer Linie statt. Die beiden Bahnhöfe Plagwitz-Lindenau werden sowohl von preußischer als auch von sächsischer Seite bedeutend erweitert.

IV. Baueinteilung und Bauvorgang.

Teilweise schon vor der Aufstellung des zur Ausführung kommenden Entwurfs in den Jahren 1898 und 1900 standen der Königlichen Eisenbahndirektion Halle a/S. Mittel in der Höhe von 6 067 000 ℳ zur Verfügung, um von der Stadtgemeinde Leipzig die Grundflächen im Innern der Stadt zu erwerben, welche aller Voraussicht nach für einen Umbau unentbehrlich waren; das sind die Grundflächen zwischen der Gasanstalt, der Eutritzscher Straße und den alten thüringer Hauptgleisen und zwischen den Thüringer, Magdeburger und Berliner Bahnhöfen. Mit diesem Erwerb ganzer Grundstücke konnten die als unabweisbar erkannten durchgreifenden Verbesserungen der Leipziger Bahnhofszustände auf dem von allen Interessenten gewünschten Platz als sichergestellt gelten, namentlich insofern, als es andernfalls der preußischen Verwaltung nicht möglich war, ohne große Schädigung ihrer Interessen in eine Verschiebung der Achse des Hauptempfangsgebäudes nach Westen, wie es geschehen ist, zu willigen und so einen beträchtlichen Teil des ihr gehörigen Geländes zu gunsten der sächsischen Anlagen aufzugeben sowie das Gelände des Berliner Bahnhofes in den Gesamtbauplatz einzubeziehen.

Da ohne gründliches Aufräumen auf den so dicht mit Verkehr belegten Flächen der alten Bahnhöfe an einen Umbau überhaupt nicht zu denken war, lag es nahe, die soeben erworbenen Flächen alsbald zu verwerten. Um in dem Rahmen des noch nicht festgestellten, auch mit der beteiligten sächsischen Verwaltung noch nicht besprochenen Entwurfs die Anlagen für den Freilade- und Lagerplatzverkehr herzustellen und um nach dieser Richtung auf den alten Bahnhöfen frei zu werden, wurden der Königlichen Eisenbahndirektion Halle a/S. im Jahre 1900 800 000 ℳ, im Jahre 1901: 730 000 ℳ überwiesen. Die Anlagen sind im Jahre 1903 vollendet, mit den alten Anlagen vorübergehend verbunden und zunächst für den thüringer Verkehr und die Lagerplatzpächter in Betrieb gesetzt. Die westliche Ecke des gesamten Bauplatzes im Innern der Stadt wurde dadurch für den Bau der Güterschuppen, der zur Zeit begonnen ist, verfügbar.

Die Herstellung eines Rangierbahnhofes Wahren ist nicht allein Vorbedingung für eine zweckmäßige Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in und bei Leipzig, sie war auch ohnedies bereits beschlossen in der Absicht, auf den inneren Bahnhöfen die einstweilige Aufrechterhaltung des Betriebes bis zur Schaffung endgültiger Zustände zu gewährleisten. Dabei war nur an den Magdeburger Verkehr gedacht und eine Verbindung mit den thüringer Linien nicht beabsichtigt. Erst die Planungen im Jahre 1899 führten zu den jetzt in Ausführung begriffenen wesentlich erweiterten Anlagen. Mittel für den Grunderwerb standen in Höhe von 1 000 000 ℳ im Jahre 1899 der Königlichen Eisenbahndirektion Halle a/S. zur Verfügung und reichten bei freihändigem Ankauf auch für die erweiterte Anlage. Der auf 6 900 000 ℳ festgestellte Entwurf für die Herstellung des Rangierbahnhofes und einer Güterverbindungsbahn von Leutzsch nach Wahren, eingeschlossen den Umbau des Bahnhofes Leutzsch, gelangte vom Jahre 1902 an zur Ausführung. Es ist beabsichtigt, sämtliche Anlagen zum 1. April 1905 dem Betriebe zu übergeben. Mit diesem Zeitpunkte werden sowohl der Bahnhof Leutzsch als Rangierbahnhof und die thüringer Verbindungsbahn außer Betrieb gesetzt werden, als auch die inneren Bahnhöfe einen Rangierverkehr nicht mehr aufzunehmen haben, so daß diese Anlagen für den weiteren Umbau vorbereitet erscheinen.

Anläßlich einer Beschwerde über die mißlichen Zustände auf dem Planübergange der Mockauer Straße nördlich vom Berliner Bahnhof fand sich ebenfalls vorher Gelegenheit, hier mit Hilfe der beteiligten Stadtgemeinde eine Überführung zur Ausführung zu bringen, bei deren Entwurf die weiteren Absichten berücksichtigt wurden. Die Ausführung erfolgte im Jahre 1902 mit einer Bausumme von 424 000 ℳ, wurde Ende 1903 beendet und hat zur Förderung des Gesamtbaues an diesem Ende des Hauptbahnhofes viel beigetragen.

Auf Antrag überwies die preußische Zentralstelle der Königlichen Eisenbahndirektion Halle a/S. schon vom Jahre 1900 an weitere Mittel, zusammen 5 660 000 ℳ, und erteilte ihr, also bereits zwei Jahre vor der Feststellung des Entwurfs, den Auftrag, mit dem freihändigen Erwerb aller erforderlichen Grundflächen, namentlich für die Verbindungsbahn Wahren-Schönefeld, vorzugehen. Es kam darauf an, die Unzuträglichkeiten des Enteignungsverfahrens zu umgehen, rasch und ohne vorzeitige vollständige Veröffentlichung des Planes zu kaufen, um Spekulationen nicht aufkommen zu lassen, verständige Wünsche der Beteiligten sofort zu berücksichtigen und vertraglich festzulegen, den Ankauf aber auch nicht dadurch zu verteuern, daß mehr Land gekauft wurde, als für einen Entwurf erforderlich ist, dessen Genehmigung durch die Zentralstelle erhofft werden konnte. Es mußte also der ausführliche Entwurf während der Grunderwerbsverhandlungen an Ort und Stelle im einzelnen ausgearbeitet werden. Wie weit dies erreicht ist, hat in befriedigender Weise die landespolizeiliche Auflage und die Feststellung des Entwurfs durch die preußische Zentralstelle dargetan.

Für diesen ausführlichen Entwurf konnten die Mittel des allgemeinen Kostenüberschlags eingehalten werden. Bis auf geringe Reste waren im Jahre 1903 sämtliche Flächen in Händen der Bauleitung, so daß mit der Durchführung der in demselben Jahre festgestellten Entwürfe für Herstellung einer Verbindungsbahn von Wahren nach Schönefeld und Einführung der Magdeburger, Berliner und Eilenburger Linien in den Hauptbahnhof Leipzig mit 7 665 000 ℳ, für Verlegung der thüringer Hauptgleise und der Güterbahn Wahren-Hauptbahnhof Leipzig mit 2 233 000 ℳ, für den Hauptbahnhof in Leipzig mit 15 393 000 ℳ und für Erweiterung des Bahnhofes Plagwitz-Lindenau mit 1 476 000 ℳ, zusammen eingeschlossen Verwaltungskosten 28 105 000 ℳ voll begonnen werden konnte. Der Entwurf für die Herstellung des Hauptempfangsgebäudes in Leipzig mit 6 900 000 ℳ ist noch nicht festgestellt, weil er erst

im Jahre 1908 gebraucht wird. Die Verbindungsbahn Wahren-Schönefeld wird spätestens am 1. April 1906 fertiggestellt sein, so daß bei gleichzeitiger Inbetriebnahme des sächsischen Rangierbahnhofes Engelsdorf und der Verbindung zwischen Engelsdorf und Schönefeld der Güteraustausch zwischen beiden Eisenbahnverwaltungen aus dem Innern der Stadt herausgelegt sein und die neuen Bahnen benutzen wird. Die vollständige Räumung der inneren Stadt von allen den alten Anlagen, die dort nicht wieder Aufnahme finden sollen, ist dann durchgeführt. Der weitere Baufortschritt ist derart gedacht, daß bis Ende 1907 auch die Umlenkung des Personenverkehres bewirkt ist. Von diesem Jahre an soll der Magdeburger Personenverkehr einstweilig auf dem dafür vorzurichtenden Berliner Bahnhof enden, nachdem schon im Jahre 1906 der Berlin-Hofer Schnellzugverkehr zeitweise mit Umgehung des Berliner Bahnhofs über die neuen Verbindungslinien unmittelbar nach dem Bayerischen Bahnhof geleitet sein wird. Wird dann der thüringer Personenverkehr einstweilig auf dem alten Magdeburger Bahnhof eingerichtet, so bleibt nur das Baugelände für etwas mehr als die Hälfte des Hauptempfangsgebäudes und der Bahnsteiganlagen von den alten Anlagen zu säubern, damit, wie vertraglich vereinbart, im Jahre 1908 die Arbeiten daselbst in Angriff genommen werden können. Wenn, wie ebenfalls vertraglich festgesetzt ist, die Fertigstellung der Gesamtanlage im Jahre 1914 verwirklicht werden soll, muß die im Jahre 1908 begonnene preußische Hälfte etwa 1911 in Betrieb genommen werden. Es erweist sich als notwendig, den Dresdener Personenverkehr, welcher auf der zweiten Hälfte des Bauplatzes für die Hauptbahnsteiganlage zur Zeit sich abwickelt, zeitweise in die zuerst fertiggestellten Bahnhofsanlagen mit aufzunehmen und während dieser Zeit den Eilenburger Verkehr noch bis 1914 auf dem jetzigen Bahnhof zu belassen. Der preußische Güterverkehr wird in seinem vollen Umfange auch im Hauptgüterbahnhof schon 1909 die neuen Anlagen eingenommen haben.

V. Schluß.

Die Leitung des Betriebes auf dem Gemeinschaftsbahnhofe erfolgt demnächst sowohl von der preußischen wie von der sächsischen Verwaltung auf ihren örtlich begrenzten Gebieten durch einen Stationsvorstand und das erforderliche Betriebspersonal selbständig. Selbständig wird auch von jeder der beiden Verwaltungen der Dienst und die Beaufsichtigung wahrgenommen in ihren Stationsräumen, Dienstwohnungen, Fahrkartenstellen, Gepäckabfertigungsanlagen usw. Dagegen wird die Verwaltung der sonstigen Gemeinschaftsanlagen, bestehend aus dem Hauptempfangsgebäude, dem Querbahnsteig und dem Hallendach, welche von der sächsischen Verwaltung auf gemeinschaftliche Kosten und nach einem gemeinschaftlich festzusetzenden Bauplane ausgeführt werden — nicht aber die Verwaltung der Längsbahnsteige — sowie die Dienstaufsicht über das hierzu nötige Personal und dessen Verwendung einem auf gemeinschaftliche Kosten von der sächsischen Verwaltung zu stellenden Beamten übertragen.

Halle a/S., Januar 1904. Bischof.

Die kleinste Bahn der Welt.

In etwa vierstündiger Eisenbahnfahrt erreicht man von Tokio aus die Halbinsel Izu, berühmt durch ihre Sommerfrischen Miyanoshita und Hakone und den Kurort Atami, ein am Meer gelegenes Fischerdorf, das wegen seiner geschützten Lage und seiner heißen Geiser von Lungen- und Halsleidenden viel aufgesucht wird. Die ganze Küste der Halbinsel wird die „japanische Riviera“ genannt, aber sie übertrifft ihre italienische Schwester noch an Schönheit der Bergformen, an Farbenpracht und Üppigkeit ihres Pflanzenwuchses.

Von Kodzu, einer Station der Tokaido-Staatsbahn Tokio-Kobe, führt eine elektrische Überlandstraßenbahn, die sich durch drei Wagenklassen auszeichnet, in einhalbstündiger Fahrt nach Odawara, wo eine ganz eigenartige Kleinbahn nach dem 31 km entfernten Atami abzweigt. Die eingleisige Bahn folgt der beständig bergauf und bergab in halber Höhe über dem Meere hinführenden Landstraße; nur wo diese zu scharfe Bögen oder zu große Umwege macht, ist ein besonderer Bahnkörper hergestellt. Die zahlreichen Wildbäche werden auf Holzbrücken, die den amerikanischen Trestle-Works nachgebildet sind, überschritten, und an mehreren Stellen ist die Bahn durch hölzerne Galerien gegen Steinschläge gesichert. Die Spurweite beträgt 60 cm, der Oberbau besteht aus Breitfußschienen auf hölzernen Querschwellen und ist recht gut unterhalten. Bis hierin bietet die Bahn nichts besonders Merkwürdiges; sehr eigenartig berühren aber die Betriebsmittel und die Betriebskraft. Die Wagen sind außergewöhnlich klein und so kurz, daß sie im Grundriß fast quadratisch sind; ihre Gesamthöhe entspricht der eines mittelgroßen Menschen.*) Es bestehen drei Klassen; die Wagen I. Klasse haben Quersitze für 4, die II. Längssitze für 6 und die III. Längssitze für 8 Personen, doch sind die Abmessungen kaum für die kleinen zierlichen Japaner, noch viel weniger für Europäer ausreichend; außerdem gibt es noch Aussichtswagen I. Klasse. Wagen I. Klasse verkehren nur, wenn ein ganzer Wagen mit 4,54 Yen = 9,53 ℳ bezahlt wird; der Fahrpreis der II. Klasse beträgt für die ganze Strecke 0,99 Yen = 2,08 ℳ. Sämtliche Wagen sind mit Hebelbremse ausgerüstet, da die Gefälle sehr stark sind. Diese Wagen werden nun nicht etwa von einer Lokomotive gezogen, auch nicht elektrisch oder mit Gas oder Druckluft getrieben, es sind auch keine Rosse vorgespannt, nicht einmal Maulesel, sondern drei Männer mühen sich im Schweiße ihres Angesichts, den Wagen vorwärts zu schieben. Jeder Zug besteht in der Regel aus drei Wagen, die aber nicht zusammengekuppelt sind, sondern einzeln mit einigen Metern Zwischenraum aufeinander folgen. An der Spitze des Zuges marschiert der Zugführer, der zur Warnung der Entgegenkommenden auf einem Blasinstrument eine Musik vollführt, die für europäische Ohren entschieden besser klingt, als der Gesang selbst der schönsten Geisha; hinter ihm keuchen die Wagenschieber und feuern sich gegenseitig durch ermunternden Zuruf zu neuer Anstrengung an; den Schluß bildet ein Reservewagenschieber. So geht es langsam die starken Steigungen hinan; ist aber die Höhe erklommen, so ändert sich das Bild.

Einen Augenblick verschnaufen die erhitzten Leute, dann stellen sich alle auf die zu diesem Zweck an den Stirnwänden der Wagen angebrachten Bretter, und hinunter geht es in sausender Fahrt an jähen Abgründen vorbei, durch die schärfsten Kurven über Schluchten und Wildbäche. Dem armen Insassen kann es angst und bange werden, und Personen, die zur Seekrankheit neigen, erinnern sich dabei mit Erfolg an die schönsten Stürme des Ozeans. Bahnpersonal und Reisende stehen sich hier stets feindlich gegenüber; die einen sind entzückt, wenn es nach der schrecklichen Talfahrt wieder bergan geht und sie die Herrlichkeiten der Gegend bewundern können und achten nicht des Stöhnens der Wagenschieber, die anderen jubeln, wenn die Wagen

*) Die beifolgende interessante Abbildung stellt den einen der Herren Verfasser obiger Mitteilung, Regierungsbaumeister O. Blum, neben dem Wagen der Kleinbahn stehend, dar. Der andere, Regierungsbaumeister Giese, hat vermutlich die Aufnahme gemacht. Die Schriftl.

so hinabsausen, und hören nicht auf das Angstgeschrei der Fahrgäste. In den Dörfern und an allen Ausweichstellen wird längerer Halt gemacht; immer ist ein Teehaus dicht dabei, niedliche Japanmädchen bringen dienstfertig Tee und Früchte, und Reisende und Zugmannschaft erholen sich friedlich zusammensitzend von der Anstrengung und dem Schrecken. Die ganze 31 km lange Strecke wird in 4 Stunden, also mit etwa 8 km/Std. Geschwindigkeit, zurückgelegt, und an der Endstation verabschiedet man sich nach japanischer Sitte mit vielen Verbeugungen von dem Herrn Zugführer und den Wagenschiebern.

Wer aber Zeit hat und gut zu Fuß ist, dem möchten wir empfehlen, nicht die Bahn zu benutzen, sondern zu marschieren, um die Herrlichkeiten der Gegend in Muße und ohne beständige Todesangst zu genießen. B—. G—.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aus der Etatsrede des preußischen Finanzministers** sind mehrere auf das Eisenbahnwesen bezügliche Stellen hervorzuheben. Freiherr v. Rheinbaben sagte u. a.: „Die Jahre 1902, 1903 und hoffentlich auch 1904, das Jahr 1902 allerdings nur in seinem letzten Teil, stehen unter dem Zeichen eines Aufsteigens unserer wirtschaftlichen Konjunktur, eines Aufsteigens, wie dies weder bei der Aufstellung des Etats für 1902 erwartet werden konnte, noch für 1903. Nach einer langen Periode wirtschaftlichen Gedeihens in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre setzte ausgangs 1900 die infolge der Überproduktion längst erwartete Depression mit großer Schärfe ein. Sie pflanzte sich in das Jahr 1901 fort und infolgedessen schloß dieses Jahr mit einem Fehlbetrage von 37 500 000 ℳ. Bei dieser Sachlage war große Vorsicht für die Aufstellung der Etats für das Jahr 1902 geboten, insbesondere mußte mit einem Rückgang der Einnahmen aus den Eisenbahnen gerechnet werden. Dieser Rückgang war für das Jahr 1902 auf 24 700 000 ℳ veranschlagt. Nach der allgemeinen Annahme war aber selbst diese Schätzung noch zu gering. Die Herren werden sich erinnern, daß der damalige Herr Eisenbahnminister ausführte, daß die im Etat angesetzten Einnahmen voraussichtlich nicht erreicht werden würden, und in Übereinstimmung mit dieser Auffassung hatte ich den voraussichtlichen Fehlbetrag auf 35 000 000 ℳ angegeben. Ich erklärte aber damals, daß ich diese Schätzung nur mit der größten Reserve abgeben könne, weil kein Mensch zu beurteilen in der Lage sei, wie sich die Eisenbahneinnahmen in den letzten Monaten des Jahres 1902 gestalten würden. Erfreulicherweise haben sie sich nun entschieden günstiger gestaltet, als wohl alle damals annehmen konnten. Während etwa ausgangs 1900 die starke wirtschaftliche Depression einsetzte, hat sich ausgangs 1902 eine merkliche Wiederbelebung in Handel und Verkehr bemerkbar gemacht. Meine Hoffnung von damals, daß den sieben fetten Jahren nicht sieben magere Jahre folgen würden, ist also in Erfüllung gegangen, und wir dürfen nach einer etwa zweijährigen Periode eines wirtschaftlichen Niederganges wieder getroster in die Zukunft blicken. Wie bereits gesagt, machte sich diese Wiederbelebung ausgangs 1902 geltend, und sie findet naturgemäß ihren Ausdruck hauptsächlich in der Steigerung der Einnahmen der Eisenbahnen. Die mir vorliegenden Ausweise ergeben für Dezember 1902 eine Mehreinnahme der Eisenbahnen von 5 400 000, für Januar 1903 5 700 000, für Februar 6 600 000, für März 5 600 000 ℳ. Der befürchtete weitere Ausfall der Eisenbahneinnahmen ist nicht eingetreten. Während also damals noch mit einem Defizit von voraussichtlich 35 000 000 ℳ gerechnet werden mußte, hat allein dies günstige Ergebnis der Eisenbahneinnahmen dieses Defizit bereits in einen Überschuß von 7 000 000 ℳ umgewandelt."

Der Minister ging dann auf das voraussichtliche Ergebnis für 1903 ein und sagte: „Der Aufschwung hat sich für das Jahr 1903 fortgesetzt und eine neue wesentliche Steigerung der Eisenbahneinnahmen ergeben. Es darf gehofft werden, daß der damals auf 71 000 000 ℳ geschätzte Fehlbetrag vollkommen verschwinden und einem erheblichen Überschuß Platz machen wird. Ich weise auf den zu erwartenden Überschuß nur mit aller Reserve hin, glaube aber, vorsichtig zu schätzen, wenn ich sage, daß er nicht unter 22 000 000 ℳ sein wird."

Er äußerte sich dann über die Eisenbahneinnahmen noch näher: „Die Eisenbahn wird nach der Schätzung vom Dezember etwa 100 000 000 ℳ Mehreinnahmen bringen, der Mehrausgaben im Betrage von 56 600 000 ℳ gegenüber stehen, so daß also voraussichtlich ein Mehrüberschuß von 43 400 000 ℳ sich ergeben wird. Ich halte diese Schätzung auch für durchaus vorsichtig und glaube, daß bei andauernder günstiger Konjunktur das Verhältnis noch besser werden wird."

Weiter verwies der Minister auf einige Mehrausgaben anderer Verwaltungen und fuhr fort: „Ich schätze das voraussichtliche Mehrergebnis für 1903 auf 22 000 000 ℳ. Diese fließen bekanntlich nach dem im vorigen Jahre beschlossenen Gesetz zur Schaffung eines Ausgleichsfonds in diesen. Es freut mich, daß die Probe auf dieses Exempel gemacht worden ist und auf diese Weise der Ausgleichsfonds einen wenn auch bescheidenen Grundstock erhalten wird. Ich komme nun zum Etat für 1904. Auch dieser ist ein Spiegelbild aufsteigender wirtschaftlicher Entwicklung, eine Belebung in Handel und Verkehr, die hoffentlich weiter andauern wird. Es macht sich auch hier wieder eine erhebliche Steigerung der Einnahmen geltend, ohne daß wir beim Ansatz dieser Mehreinnahmen die Vorsicht außer acht gelassen hätten. Gleichwohl war es möglich, auf den Gebieten des kulturellen und wirtschaftlichen Lebens erhebliche Mehrbeträge einzustellen, dank vor allem den Eisenbahnmehreinnahmen. Es ist angängig gewesen, diesen Etat zu balanzieren. Er beziffert sich in Einnahmen und Ausgaben auf nahezu 3 Milliarden Mark."

Zu den Einzelheiten übergehend, sagte der Minister: „Das Eisenbahnordinarium weist eine Mehreinnahme von 138 000 000 Mark auf, eine Mehrausgabe von 55 500 000 ℳ, so daß ein Mehrüberschuß von 83 000 000 ℳ bleibt. Ich habe die Eisenbahn einst als das Schmerzenskind der Finanzverwaltung bezeichnet, aber dieses Kind hat sich recht gut entwickelt unter der Fürsorge seines Papas, des Eisenbahnministers, und des guten Rats seines Onkels, des Finanzministers. (Heiterkeit.) Der Personenverkehr weist 30 000 000 ℳ Mehrüberschuß auf, der Güterverkehr einen solchen von 107 000 000 ℳ. Unter den 53 500 000 ℳ Mehrausgaben sind 6 300 000 ℳ für Besoldungen. Es werden rund 3500 neue Stellen angefordert: 500 Lokomotivführer, 500 Heizer, 900 Weichensteller, 500 Schaffner u. dergl. Das Extraordinarium weist ein Mehr von 9 600 000 ℳ auf. Für die Vermehrung der Betriebsmittel stehen zur Verfügung im ordentlichen Etat 64 000 000 ℳ, im außerordentlichen Etat 34 000 000 ℳ; erforderlichenfalls kann die Gesamtsumme aus dem Dispositionsfonds auf 120 000 000 ℳ erhöht werden."

— **Die Verkehrseinnahmen deutscher Eisenbahnen** für Dezember 1903 betrugen nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im Dezember 1903					
aus dem Personenverkehr	40.603 282	+ 3 642 072	890	+ 72	+ 8,80
aus dem Güterverkehr	99 509 684	+ 6 268 632	2 139	+ 114	+ 5,63
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Dezember 1903					
aus dem Personenverkehr	379 084 838	+18 985 525	9 727	+ 450	+ 4,85
aus dem Güterverkehr	841 608 733	+53 591 079	21 188	+1258	+ 6,31
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Dezember 1903					
aus dem Personenverkehr	77 058 161	+ 4 024 707	12 881	+ 557	+ 4,52
aus dem Güterverkehr	138 352 297	+ 6 723 639	22 660	+ 845	+ 3,87

Die Gesamtlänge der Bahnen betrug 46 687,56 km, gegen das Vorjahr + 475,42 km.

— **Beschwerden gegen deutsche Eisenbahnverwaltungen** sind beim Reichseisenbahnamt im Jahre 1903 insgesamt 60 Stück eingelaufen. Davon beziehen sich 17 auf die Eisenbahn-Verkehrsordnung, 8 auf das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, 15 auf die Tarife, 4 auf den Fahrbetrieb und 16 auf andere Gegenstände. Das Reichseisenbahnamt hat von diesen Beschwerden für begründet erachtet 4, als unbegründet abgelehnt 18 und auf den Rechtsweg verwiesen 2. 36 Beschwerden sind an die zuständigen Landesaufsichtsbehörden oder an die Eisenbahnverwaltungen zur Erledigung abgegeben worden.

— **Verwendung von Motorwagen auf den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat übereinstimmenden Zeitungsmeldungen zufolge die Eisenbahndirektionen aufgefordert, um den Bedürfnissen des Verkehrs, insbesondere auf Nebeneisenbahnen, besser

und mit möglichst geringen Kosten entsprechen zu können, der Verwendung von Motorwagen oder leichteren, lediglich dem Personenverkehr (mit beschränkter Klassenzahl) dienenden Zügen näher zu treten. Die Eisenbahndirektionen haben deshalb zu prüfen, ob und auf welchen Strecken ihres Bezirks die Verwendung solcher oder ähnlicher Fahrzeuge zweckmäßig ist; dabei soll nicht nur die Bedienung gewisser Verkehre, wie beispielsweise des Schul- oder Arbeiterverkehrs zu bestimmten Tagesstunden, sondern auch die Ausfüllung der Lücken im Fahrplan auf kürzeren Strecken in Betracht gezogen werden. In letzterer Beziehung werden besonders der Verkehr mit den wirtschaftlichen und politischen Hauptorten eines Bezirks und die Verbesserung der Anschlüsse nach und von den durchgehenden Hauptbahnen zu berücksichtigen sein. Über das Ergebnis der Prüfung, insbesondere auch über die Gestaltung des Betriebes hinsichtlich der Art und Anzahl der Züge, ihrer Zusammensetzung (Klassen, Frauen-, Nichtraucherabteile), der Beförderung von Gepäck, der etwa notwendigen Mitführung von Anhängewagen usw. haben die Eisenbahndirektionen innerhalb dreier Monate dem Minister zu berichten.

— **Notbremseinrichtungen für Personenwagen.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten macht die mit der Unterhaltung der D-Zugwagen beauftragten Eisenbahndirektionen auf den Erlaß vom 14. November 1902 aufmerksam, wonach bei den umgebauten D-Zugwagen gleichzeitig mit der Änderung der Notbremseinrichtung auch die Notbremsgriffe in den Abteilen zu versetzen sind, in gleicher Weise, wie dies bei den inzwischen beschafften und umgebauten D-Zugwagen bereits ausgeführt ist. Diese Arbeit ist möglichst bald zu Ende zu führen.

— **Einrichtung von Lesezimmern und Büchereien.** Nach den bisher gemachten Erfahrungen im Eisenbahnressort hat sich die Einrichtung von Lesezimmern mit kleinen Büchersammlungen für Beamte und Arbeiter, das Auflegen von Lesestoff in den Aufenthaltsräumen usw. der preußischen Staatsbahnen gut bewährt. Das Personal hat in erfreulicher Weise hiervon Gebrauch gemacht und ist dadurch vom Wirtschaftsbesuch abgehalten worden. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten ersucht die Eisenbahndirektionen, diesen Einrichtungen ihre stete Aufmerksamkeit zuzuwenden und mit ihnen weiter vorzugehen. Die zur Beschaffung der Bücher erforderlichen Mittel sind zum Etat anzumelden. Soweit das nicht mehr angängig ist, ist die Genehmigung zur Verwendung von Mitteln des Etats bei dem Minister einzuholen.

— **Eisenbahnunfall bei Burgsteinfurt (Westfalen).** Der von Amt Horstmar kommende Güterzug Nr 6523 ist am 20. d. M. um 12 Uhr mittags in der Nähe der Station Burgsteinfurt (Eisenbahndirektionsbezirk Münster) auf den von Burgsteinfurt kommenden Güterzug 6512 gestoßen. Dabei wurden 2 Personen getötet und eine schwer verletzt. Beide Lokomotiven wurden stark beschädigt und ungefähr 10 Wagen zertrümmert. Durch den Zusammenstoß wurde das Gleis mehrere Stunden gesperrt. Es wurde daher der Personenverkehr durch Umsteigen an der Unfallstelle aufrecht erhalten. Die Untersuchung ist eingeleitet.

Wie die Köln. Volks-Ztg. berichtet, gerieten beide Züge in Brand, so daß aus Burgsteinfurt die Feuerwehr zu Hilfe gerufen werden mußte. Die Getöteten sollen letztgenannter Quelle zufolge die Lokomotivführer beider Züge sein.

— **Elektrisch beleuchtete Züge mit selbsttätiger Kupplung.** Die Köln. Ztg. vom 16. d. M. schreibt: „Von Ende dieses Monats an verkehrt zwischen Cöln und Berlin ein neues D-Zugpaar. Die Züge führen nur neue D-Zugwagen mit elektrischem Licht und selbsttätigen Kupplungen, sogenannten Greiferkupplungen. Der elektrische Strom für die Beleuchtung des Zuges wird durch eine Dynamomaschine erzeugt, die auf einer der inneren Achsen eines der beiden Drehgestelle am Packwagen angebracht ist, und wird von dort nach dem Schaltbrett im Packwagen geleitet. Vom Schaltbrett aus führt der Strom in die einzelnen Batterien, die unter jedem Wagen angebracht sind und von wo aus die Lampen im Zuge gespeist werden. Jeder Wagen I. und II. Klasse hat 4 Stromkreise, und zwar einen für die Seitengang- und Abortlampen, einen für die mittleren Deckenlampen, einen für die seitlichen Deckenlampen und einen für die Leselampen. In jedem Wagenabteil sind 2 Decken- und 4 Leselampen angebracht. Die einzelnen Stromkreise können jeder für sich aus und wieder eingeschaltet werden, ebenso kann jede Leselampe für sich ausgeschaltet werden. Der elektrische Strom wird während der Fahrt durch die eben erwähnte Dynamomaschine erzeugt und durch eine Aluminiumzelle und die elektrische Hauptleitung (Kabel) in die einzelnen Wagen geleitet. Diese Beleuchtungseinrichtung ist ausgezeichnet und bietet für die Reisenden eine große Annehmlichkeit. — Die selbsttätige Kupplung ist eine seit vielen Jahren erstrebte Verbesserung und hat den großen Vorteil, daß das Bahnpersonal, welches das Zusammenkuppeln der Wagen zu besorgen hat und bei dieser Arbeit stets zwischen die Fahrzeuge zu treten hatte, nicht mehr gefährdet ist. Ein solcher Probezug traf gestern Abend in Cöln ein; er fährt heute wieder nach Berlin. Mehrere Mitglieder der Eisenbahndirektion Cöln besichtigten eingehend die neuen Einrichtungen."

— **Zu den geplanten Bahnhofsumbauten in Spandau** hat die preußische Staatseisenbahnverwaltung jetzt dem Magistrat einen Vertragsentwurf zugehen lassen, der die Bedingungen enthält, unter denen die auf 13 000 000 ℳ geschätzten Änderungen der Spandauer Eisenbahnanlagen ausgeführt werden sollen. Der von der Stadtverwaltung bewilligte Kostenbeitrag von 700 000 ℳ ist in jährlichen Raten von mindestens 100 000 ℳ während der Bauzeit zu entrichten. Das Bauprojekt sieht, wie die „Berl. N. Nachr." melden, die Beseitigung der Havelbrücke der Lehrter Eisenbahn vor; sämtliche Gleise der Staatsbahn, sowohl der Hamburger wie der Lehrter, werden auf einer neuen Brücke über die Havel geführt; diese Brücke wird so hoch gelegt, daß die Schiffahrt durch sie nicht beeinträchtigt wird. Die Planübergänge der Eisenbahn in den Straßen werden durch Unterführungen ersetzt. Der jetzige Personenbahnhof am linken Havelufer wird erweitert und ein zweiter Bahnhof für den Vorortverkehr am rechten Havelufer in der Wilhelmstadt gebaut. Mit der Havelbrücke der Lehrter Eisenbahn geht diese selbst auf der Strecke vom Spandauer Berg bis Spandau ein; sämtliche Züge werden von den Gleisen der Hamburger Bahn aufgenommen. Die genannte Eisenbahnbrücke wird der Stadt übereignet und von dieser für den öffentlichen Personen- und Fuhrwerksverkehr ausgebaut. Der Vertrag wird binnen kurzem von den städtischen Behörden vollzogen.

— **Oberschlesische Schmalspurbahnen.** Der Oberschlesische Berg- und Hüttenmännische Verein hat, wie die Berliner B.-Zeitung meldet, in seiner kürzlich stattgehabten Ausschußsitzung wegen der inneren Verwaltung der Oberschlesischen Schmalspurbahnen beschlossen, den Staat selbst um Übernahme des Betriebes zu ersuchen, nachdem der Verein die Überzeugung gewonnen, daß auf die pachtweise Überlassung der Bahnen an eine von den Bergwerksindustriellen zu gründende Vereinigung nicht mehr zu rechnen ist.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. M. in 11½ Arbeitstagen 214 438 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 18 647 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 199 579 und auf den Arbeitstag 17 355 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 1292 und im ganzen 14 859 Doppelwagen oder 7,4 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. M. 28 914 Doppelwagen gegen 27 715, in Oberschlesien 74 385 Doppelwagen gegen 73 311 und in den drei Bezirken zusammen 317 737 Doppelwagen gegen 300 605 und war demnach im Saarbezirk 1199 Doppelwagen oder 4,3 %, in Oberschlesien 1074 Doppelwagen oder 1,5 % und in den drei Bezirken zusammen 17 132 Doppelwagen oder 5,7 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1903.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte entfiel auf den 15. d. M. und betrug 20 181 Wagen gegen 17 894 am 10. Januar im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 20 260 Doppelwagen zu 10 t gegen 25 888 im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 31 534 offene Wagen gegen 30 288 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 1246 oder 4,1 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Der bayerische Eisenbahnrat** tritt am 4. Februar d. J. zu seiner 53. Sitzung in München zusammen. Die Tagesordnung enthält vier Beratungsgegenstände: I. Zusammenstellung aller mit ministerieller Genehmigung innerhalb der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1903 eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife; II. Gewährung der Reexpeditionsbefugnis (Auflassung des durch die zweimalige Abfertigung erwachsenden Mehrbetrages an Abfertigungsgebühren) an das Lagerhaus

in Weißenburg a/Sand; III. Zulassung des Einlagerungs- und Reexpeditionsverfahrens für Holz aus Österreich-Ungarn nach dem südwestlichen Deutschland; IV. Beratung des von der Generaldirektion vorgelegten Entwurfes der Sommerfahrordnung 1904. Den Erläuterungen zu diesem entnehmen wir im wesentlichen folgendes:

„Dem Fahrplanentwurf für den Sommer 1904 ist im allgemeinen der vorjährige Sommerfahrplan als maßgebende Grundlage gegeben. Die Ergebnisse der Verhandlungen mit den außerbayerischen Verwaltungen im Zusammenhalte mit mehrfachen Mehrleistungen durch neu vorgesehene Züge ermöglichten es jedoch, nicht unerhebliche Verbesserungen sowohl des internationalen als des lokalen Fahrplanes durchzuführen, die eine entsprechende Hebung des Personenverkehrs auf den Linien der bayerischen Staatsbahnverwaltung sowie einen erhöhten Fremdenzugang im ganzen Lande zu bewirken geeignet sind. In dieser Hinsicht ist hervorzuheben, daß die im vorigen Sommerfahrplan erstmals durchgeführten Nachtschnellzüge 49/50 zwischen München und Berlin über Probstzella im kommenden Sommer von München über den Brenner fortgesetzt werden; hierdurch ist neben dem bereits stark entwickelten Übergang aus diesen Zügen von und nach Lindau in die Schweiz die weitere naturgemäße Fortsetzung direkt nach Süden gewonnen, die sich späterhin wohl nach Italien erstrecken wird. Zu diesen nach Tirol fortgesetzten Zügen 49/50 wird ferner der Zug 1 von Paris-Stuttgart her in entsprechenden Anschluß gebracht und hiermit zugleich eine bessere Verbindung von Augsburg nach Ingolstadt und Regensburg gewonnen. Eine durchgreifende Verbesserung stellt auch der Zusammenschluß der Züge 21 und 87 dar, wodurch eine direkte Verbindung Rom-München-Hamburg mit einer um 5 Stunden gekürzten Fahrzeit hergestellt wird.

Nicht zum Abschlusse konnten gebracht werden die Verhandlungen über die Abzweigung eines Expreßzuges zum Nord-Süd-Expreßzug in der Strecke München-Chur-Oberengadin sowie jene wegen Führung eines Schnellzuges Ostende-Amsterdam-Cöln-Nürnberg-München mit I.—III. Klasse unter Bedienung des Bäderverkehres für Marienbad und Kissingen im Anschluß an die Verkehrszeiten des Ostende-Wien-Expreßzuges. Die angestrebten und erzielten Verbesserungen des Fahrplanes finden jedoch ihre Begrenzung sowohl für den internationalen wie internen bayerischen Verkehr in der Rücksicht auf die derzeitigen finanziellen und wirtschaftlichen Verhältnisse, welche eine noch weitergehende Vermehrung der Zuggelegenheiten bei Festhaltung an rationellen ökonomischen Grundsätzen verbieten."

Außer diesen Vorbemerkungen wäre u. a. noch nachstehendes anzuführen: 1. In Wegfall kommen die Berlin-Neapel-Expreßzüge 16 und 17. 2. Neu vorgesehen sind Schnellzug 49, Kufstein ab 8.00, München an 9.44, und Schnellzug 50, München ab 8.26, Kufstein an 10 01, welche, wie oben erwähnt, die direkte Fortsetzung der über Probstzella verkehrenden Berlin-Münchener Nachtschnellzüge bilden und bis Bozen durchgeführt werden; dem stetig zunehmenden Touristenverkehr aus Norddeutschland nach Tirol wird mit der Einlegung dieser beiden Züge eine ganz vorzügliche durchgehende Schnellzugverbindung geboten. 3. Die Lage der vorjährigen Sommerfahrordnung erhalten: a) die Schnellzüge 121 und 122 der Strecke Bamberg-Schweinfurt Z.-B.-Bad Kissingen, die Bäderschnellzüge 35 und 36 in Strecke Schweinfurt Z.-B.-Meiningen und Eilzug 285 als Bindeglied der Verbindung Bad Kissingen-Würzburg-Holland; b) die Schnellzüge 60 und 61 in Strecke Aschaffenburg-Nürnberg; c) die Paris-Karlsbader Expreßzüge 9 und 10 sowie die Ostende-Karlsbader Expreßzüge 57 und 58 in Strecke Crailsheim-Nürnberg-Furth i/W. bezw. Eger; d) die Schnellzüge 99 und 100 in Strecke Wiesau-Eger zur Vermittlung des Verkehres mit den böhmischen Bädern und die Schnellzüge 162 und 163 in Strecke Weiden-Bayreuth-Neuenmarkt für den Verkehr in der Hauptreisezeit vom 15. Juni bis 15. September; endlich gelangen e) auf der Strecke München-Salzburg und den damit zusammenhängenden Linien Rosenheim-Kufstein und Freilassing-Bad Reichenhall die im vorigen Sommer für den Touristen- und Ausflugverkehr vorgesehenen Fahrgelegenheiten wieder im vollen Umfange zur Einführung und ebenso auch die dem Ausflugverkehre von München nach Grafrath, an den Ammersee und nach Füßen (Hohenschwangau und Neuschwanstein) dienenden Züge 621/622, 625/626 und 627/628. 4. Sonstiges. a) Schnellzug 73 in Strecke Crailsheim-Nürnberg-Furth i/W. muß wegen späterer Ankunft des württembergischen Anschlußzuges um 38 Minuten später abgelassen werden; b) in Strecke Ulm-Salzburg ist Schnellzug 5 ab München um 15 Minuten später gelegt (ab 10.10) und bis Salzburg beschleunigt, wodurch in München der Zusammenschluß mit Schnellzug 79 von Lindau und damit eine neue beschleunigte Verbindung von der Schweiz nach Österreich durch Bayern erzielt wird.

— **Schutzwannen an der Bahnsteigsperre.** In Nürnberg Zentralbahnhof sind zum Schutze für das Personal der Bahnsteigsperre sogenannte „Wannen" bereits seit einem halben Jahre aufgestellt. Das Personal ist mit diesen Wannen, welche nicht nur Schutz gegen Zugluft und Kälte vom Fußboden, sondern auch gegen das ungestüm andrängende Publikum bieten, sehr zufrieden und hat seine Zufriedenheit seiner vorgesetzten Behörde schriftlich ausgesprochen. Auch im neuen Bahnhofgebäude sollen die Wannen späterhin, wenn die Bahnsteigsperren in das Innere der Hallen verlegt werden, wieder zur Verwendung kommen.

— **Eine Sitzung des sächsischen Eisenbahnrats** wird am 4. Februar in Dresden abgehalten werden. Auf der Tagesordnung stehen folgende Punkte: 1. Mitteilungen über die Beschlüsse der letzten Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen und zwar: Aufnahme von Terpentinöl unter die Kesselwagengüter, Tarifierung von Rohbenzin, Versetzung von gemeinem Töpfergeschirr und Steinzeug in den Spezialtarif III, Tarifierung von gedörrten, nicht zu Speisezwecken bestimmten Kartoffeln; 2. Mitteilung über den Stand der Angelegenheit betreffs Tarifierung von Zucker und Melasse; 3. Beratung über folgende Gegenstände: Aufnahme von Kupferhammer-Grünthal in die Ausnahmetarife für Brennstoffe, Beförderung von Bier als Eilstückgut zur gewöhnlichen Fracht im Binnenverkehr der sächsischen Staatsbahnen und Aufnahme von Wein in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter. Hieran werden sich Mitteilungen über den Sommerfahrplan schließen.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Dezember 1903 wurden bei einer Bahnlänge von 1925,41 km (im Vorjahre 1904,15 km) 2 898 182 (2 671 152) Personen und 631 372 (543 218) t Güter befördert. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 554 000 (1 402 685) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 539 000 (2 243 064) Mark, aus sonstigen Quellen 238 000 (218 000) ℳ, zusammen 4 331 000 (3 863 749) ℳ, gegenüber den Einnahmen vom Dezember 1902 mehr 467 251 ℳ. Vom 1. April bis 31. Dezember 1903 wurden vereinnahmt 47 034 000 ℳ, gegenüber der Einnahme im gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 44 456 333 ℳ mehr 2 577 667 ℳ.

— **Geschäftsvereinfachung im Fahrkartenwesen.** Wie die Deutsche Eisenbahnbeamten-Zeitung meldet, hat die Generaldirektion der württembergischen Staateisenbahnen zur Erzielung einer weiteren Geschäftsvereinfachung folgende Anordnung zunächst versuchsweise getroffen:

Nachdem der bei der Bahnstation Eßlingen in den Monaten Juli bis September 1903 angestellte Versuch zu Anständen nicht geführt hat, ist vom 1. d. M. an bei denjenigen Stationen, auf welchen die Schalter nur von je einem Beamten bedient werden, und zwar zunächst bei den Bahnstationen Stuttgart H., Cannstatt, Eßlingen, Ludwigsburg, Ulm, Heilbronn H., Reutlingen und Tübingen nicht mehr täglich, sondern nur noch je nach Ablauf von drei Tagen, und in denjenigen Monaten, welche 31 Tage haben, am Monatsschluß nach vier Tagen die Zahl der verkauften Fahrkarten und der Erlös hieraus festzustellen. Den täglichen Ablieferungen ist hiernach das Soll der Einnahmen nur noch alle drei Tage gegenüberzustellen, wobei etwaige Unterschiedsbeträge festzustellen sind. Der am Monatsschluß verbleibende Unterschied ist dadurch zur Ausgleichung zu bringen, daß ein etwaiger Überschuß im Nebenkassentagebuch vereinnahmt, ein Abmangel aber vom Schalterbeamten sofort nacherhoben wird. Es ist deshalb darauf zu dringen, daß die Aufnahme des Fahrkartenbestandes am Monatsschluß mit ganz besonderer Sorgfalt vorgenommen wird. Wegen der bei den Schaltern vorzunehmenden ordentlichen und außerordentlichen Stürze der Geld- und Fahrkartenvorräte wird auf § 29 der K. R. O. und § 43 der Personen-Abfertigungsvorschriften hingewiesen.

Zu den Fahrkartennachweisen vom Binnenverkehr, welche nunmehr alle drei Monate anzulegen, abzuschließen und einzusenden sind, sind die bisherigen Formulare zu verwenden, in welchen die Verkaufstage: 1, 2, 3 usw. in 1/3, 4/6, 7/9 usw. handschriftlich abzuändern sind.

Die Fahrkartennachweise vom Verbandsverkehr sind, da mit den fremden Verwaltungen eine Vereinbarung über vierteljährliche Abrechnung nicht hat erzielt werden können, wie bisher monatlich zu führen und einzusenden. Um den seitherigen Umfang dieser Nachweise jedoch auf die Hälfte zurückzuführen, ist ein neues Formular hierzu eingeführt worden, das auf jeder Seite nicht mehr nur für eine Station, sondern für zwei Stationen genügenden Platz gewährt und von der Druckerei und Drucksachenverwaltung der Verkehrsanstalten zu beziehen ist.

In denjenigen Monaten, in welchen die Fahrkartennachweise vom Binnenverkehr nicht abzuschließen und Zusammenstellungen hierzu nicht zu fertigen sind, ist dem Abschlußbogen

an deren Stelle ein vom Rechner unterzeichneter Beleg anzuschließen, in welchem die auf Grund des Tagesnachweises und der Monatszusammenstellung berechneten Einnahmen nachzuweisen sind.

Diesen Einnahmen sind zuzusetzen: Die Einnahmen zugeteilter Nebenstationen, die Einnahmen für Blankokarten vom Binnenverkehr und für von anderen Stationen bezogene Fahrtausweise sowie etwaige Aktiversätze (Gutschriften), während abzusetzen sind: der Preis der an andere Stationen abgegebenen Fahrtausweise, die Rückerstattungen, die Fahrpreisermäßigungen von Gesellschaftsfahrten und die Passiversätze (Belastungen).

Die Belege zu diesen in besonderen Zusammenstellungen monatsweise nachgewiesenen Zu- und Absetzungen sind erst mit der Zusammenstellung zum Fahrkartennachweis vom Binnenverkehr, in welchem die Vierteljahrsbeträge bei den einzelnen Klassen (und zwar bei der Stückzahl und dem Geld) zu- und abzusetzen sind, einzusenden. Auch die unbrauchbaren und die halben Fahrkarten vom Binnenverkehr sind vierteljährlich einzusenden; sie sind jedoch monatlich zu ordnen und so aufzukleben, daß die in den folgenden zwei Monaten anfallenden Karten denjenigen vom ersten Monat unmittelbar angereiht werden können. Dabei wird darauf aufmerksam gemacht, daß zur Vermeidung eines zu großen Anfalls an halben Fahrkarten besondere Kinderfahrkarten für den Verkehr zwischen einzelnen Stationen bereits eingeführt sind, welche Einrichtung nach Bedarf noch weiter ausgedehnt werden kann.

— **Einspruch der Großen Berliner Straßenbahn gegen die Untergrundbahn Potsdamer Platz - Spittelmarkt.** Zu der mehrfach von uns behandelten Angelegenheit liegen jetzt, wie uns mitgeteilt wird, mehrere Gutachten hervorragender juristischer Sachverständiger vor, die sich dahin aussprechen, daß die Ansprüche der Großen Berliner Straßenbahn nicht begründet sind. Wir werden in allernächster Zeit auf die Angelegenheit zurückkommen, sind aber bereits jetzt in der Lage, einer aus bester sachverständiger Feder stammenden Äußerung Raum zu geben, die wie folgt lautet: „Die Große Berliner Straßenbahn hat ihren Protest gegen Weiterführung der Untergrundbahn der Stadt Berlin gegenüber hauptsächlich durch ein Erkenntnis des Reichsgerichts vom 29. März 1898 begründet. Verkannt wird jedoch hierbei, daß es sich sowohl bei diesem als bei anderen Urteilen, die dieselbe Rechtsfrage behandeln, lediglich um Auslegung von Verträgen handelt. Das Reichsgericht hat es auch in dem oben erwähnten Erkenntnis ausdrücklich ausgesprochen, daß der Inhalt des Vertrages entscheidend sei. Es hat nicht einmal selbst eine tatsächliche Feststellung getroffen, sondern nur angenommen, daß die Auslegung der Vorinstanz bezüglich des Vertragswillens einen Rechtsirrtum nicht erkennen lasse. Für die Auslegung eines Vertrages sind nun die Gesetze von Bedeutung, unter deren Herrschaft der Vertrag abgeschlossen worden. Der jetzt geltende Vertrag der Großen Berliner Straßenbahn mit der Stadt Berlin datiert aus einer Zeit, in welcher das Kleinbahngesetz bereits in Kraft war. Die bisher ergangenen Reichsgerichtsentscheidungen betreffen Verträge, die vor dem Kleinbahngesetz geschlossen waren. Schon diese Umstände rechtfertigen die Annahme, daß die ergangenen höchstrichterlichen Entscheidungen im vorliegenden Falle nicht präjudizierlich sind. Wenn bei Verträgen der in Rede stehenden Art allerdings anzunehmen ist, daß der Wille des Unternehmers auf möglichsten Schutz gegen Konkurrenzunternehmungen gerichtet sein wird, so muß doch anderseits auch vorausgesetzt werden, daß die Gemeinden sich nicht für alle Zeit eine Besserung der Verkehrsverhältnisse durch Zulassung anderer Unternehmungen unmöglich machen wollen. Man wird dies ganz besonders unter der Herrschaft des Kleinbahngesetzes nicht annehmen können. Nach demselben kann eine etwa fehlende Zustimmung der Gemeinden durch die Behörden ergänzt werden. Auch solche allgemeinen Erwägungen würden allerdings nicht entscheidend sein, wenn ihnen der Inhalt des Vertrages entgegenstände. Das ist aber bei dem Vertrage der Großen Berliner Straßenbahn nicht nur nicht der Fall, sondern aus seinen einzelnen Bestimmungen geht klar hervor, daß sich die Stadt Berlin der Großen Berliner Straßenbahn nicht auf Gnade und Ungnade ergeben hat. Auch der Begriff des Konkurrenzbetriebes, wie er in den bisherigen gerichtlichen Entscheidungen konstruiert wird, ist nach dem Vertrage der Großen Berliner Straßenbahn nicht im Interesse derselben verwertbar. Nach der Reichsgerichtsentscheidung vom 29. März 1898 muß ein ‚gleichartiges' Unternehmen vorliegen. Der vorliegende Vertrag nun beruht seinem ganzen Inhalt nach auf der Benutzung der Straßenflächen, die wiederum bei der Untergrundbahn nicht in Frage steht. Der Protest der Berliner Straßenbahn dürfte hiernach jedes Rechtsbodens entbehren."

— **Personalnachrichten.** Bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen ist dem Regierungsassessor Rahmsdorf die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Cassel verliehen. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Hartung ist der Eisenbahndirektion in Cöln zur Beschäftigung überwiesen. — Dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Franz Knipping in Elberfeld ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt. — Der Regierungs- und Baurat Spirgatis, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Kreuzburg O/S., ist gestorben.

Österreich.

— **Neue Investitionsvorlage.** Das Eisenbahn-Investitionsgesetz vom Jahre 1901 deckt die Kosten der Fahrbetriebsmittel bis Ende 1904 und die Baukosten bis zum Ende des Jahres 1905. Wie verlautet, beschäftigt man sich bereits mit der Frage der Sicherstellung der Kosten für den weiteren Bau der neuen Alpenbahnen und für die fernere Ausrüstung der bestehenden Linien der Staatsbahnen. Die Notwendigkeit einer neuen Investitionsvorlage ergibt sich, soweit der Neubau in Frage kommt, nicht nur durch die gebotene Vorsorge für die Weiterführung der großen Bauten vom 1. Januar 1906 ab, sondern auch durch namhafte Kostenüberschreitungen bei den im Bau befindlichen Bahnen.

Die Mehrerfordernisse erklären sich, wie mitgeteilt wird, durch die Erhöhung der Löhne, die Verkürzung der Arbeitszeit, die technischen Verbesserungen, die in den ursprünglichen Plänen nicht vorgesehen waren, durch die ungewöhnlichen Schwierigkeiten, auf die man bei dem Bau einzelner Strecken gestoßen ist, und durch die Beschleunigung der Arbeiten, die zum Teil dadurch notwendig wurde, daß die Genehmigung der Investitionsvorlage durch das Parlament um ein halbes Jahr später erfolgte, als ursprünglich angenommen wurde, und man trotzdem die im Gesetze vorgeschriebenen Termine für die Vollendung der Bauten einzuhalten bestrebt war. Von großer Tragweite waren unter anderem die Verkürzung der Arbeitszeit und die Erhöhung der Löhne. Nach einem allgemeinen Schlüssel hat man damit zu rechnen, daß bei den Kosten eines großen Bauwerkes rund 50 % auf Löhne und die andere Hälfte auf die Materialienpreise entfällt. Aus der Erhöhung der Löhne und der Verkürzung der Arbeitszeit dürfte sich bisher eine Steigerung des Voranschlages für die Alpenbahnen um 20—25 % ergeben haben. Im Laufe der letzten zwei Jahre ist nämlich eine Verkürzung der Arbeitszeit um 1½ Stunden täglich eingetreten und die Löhne sind gegenüber jenen, die früher in Geltung waren, um 50—60 % gestiegen. Die Erhöhung der Materialienpreise gegenüber dem Voranschlag kann mit 10—15 % veranschlagt werden. Verkürzung der Arbeitszeit, Steigerung der Löhne und der Materialienpreise dürften eine Erhöhung des Voranschlages auf einzelnen Strecken um etwa 40 % bewirkt haben.

Für den Bau der neuen Alpenbahnen waren ursprünglich etwa 280 000 000 Kr. vorgesehen. In dieser Summe sind nicht unwesentliche Reserven enthalten, welche das Mehrerfordernis teilweise decken werden. Immerhin wird der Mehrbedarf trotzdem ein sehr beträchtlicher sein.

— **Ungarisch - galizische Eisenbahn.** Das im Juni 1903 zwischen der Staatsverwaltung und der Verwaltung der Ungarisch-galizischen Eisenbahn abgeschlossene Übereinkommen wegen Einlösung des Unternehmens enthielt die Bestimmung, daß das Übereinkommen hinfällig wird, wenn es nicht bis 31. Dezember 1903 die legislative Genehmigung erhält. Gegen Ende Dezember wurde nun mitgeteilt, daß neue Verhandlungen wegen Erstreckung dieses Termins in Aussicht stehen. Diese haben aber nicht stattgefunden und das Übereinkommen ist somit erloschen.

— **Eisenbahnunglück auf der Strecke Spalato-Sinj.** Am 18. d. M. entgleiste auf der im vergangenen Herbst dem Verkehr übergebenen schmalspurigen Staatsbahnstrecke Spalato-Sinj, etwa 3 km von Mravince, auf dem 8 m hohen Damm ein gemischter Zug infolge orkanartigen Borasturmes. Da das tragbare Zugtelephon infolge des Unfalles nicht aufstellbar war, lief der Zugführer, obwohl aus einer schweren Kopfwunde blutend, zu der 6 km entfernten Station Salona-Vranjica und meldete den Unfall nach Spalato. Hier wurde sofort ein Rettungszug ausgerüstet, mit welchem sieben Ärzte mit Verbandzeug sowie die nötige Arbeitsmannschaft sich zur Unfallstätte begaben. Der Rettungszug, der schon vor Salona vom Viadukt beinahe hinuntergeweht worden wäre, konnte nicht weiterfahren, weil ihn die Bora vom Damm hinunterzuwerfen drohte. Das Begehen der Bahnstrecke war mehrmals erfolglos versucht worden. Es konnte daher nur auf Umwegen die Unfallstelle erreicht werden, was wegen der rasenden Bora und der herrschenden Finsternis auf den schlechten Sumpfwegen außerordentlich schwierig war. An der Unfallstätte wurden ein Toter und ein Schaffner, der schwere innere Verletzungen erlitten hatte, gefunden. Alle anderen Reisenden hatten inzwischen die Unfallstätte verlassen.

Die Lokomotive befand sich noch, etwas verschoben, im Gleis, während der Postgepäckwagen und drei Personenwagen die Böschung hinuntergekollert und ganz zertrümmert waren. Die Zentralkupplung war trotzdem nicht gerissen. Nachdem festgestellt worden war, daß sich in den Wagen keine weiteren Verunglückten befanden, wurden die Verwundeten nach Spalato gebracht, wo die Gesamtzahl der Opfer des Unfalles festgestellt wurde: im ganzen 25 Reisende. Davon ist einer tot, fünf sind schwer, jedoch anscheinend nicht lebensgefährlich und 19 leicht verletzt; vom Zugpersonal erlitt ein Schaffner schwere, ein Zugführer und ein Heizer leichte Verletzungen; die Post und das Gepäck, darunter eine größere Geldsendung, wurden geborgen. Die Unfallstätte bietet ein Bild der Verwüstung. Nach Aussagen der Reisenden erfolgte der Absturz blitzschnell, so daß sich einzelne mehrere Male überschlugen; ein Kind wurde in das Gepäcknetz geschleudert, wo es jedoch unverletzt liegen blieb. Zahlreiche Arbeiter sind mit der Freimachung der Strecke beschäftigt. Der Verkehr auf der Strecke Spalato-Sinj blieb für einige Tage eingestellt.

— **Auszeichnung.** Dem Eisenbahnminister Dr v. Wittek wurde das Großkreuz des österreichischen Leopoldordens verliehen. Diese hohe Auszeichnung ist ein neuerlicher Ausdruck der Kaiserlichen Anerkennung der außerordentlichen Verdienste, welche sich Dr v. Wittek in seiner jetzigen Stellung um das österreichische Eisenbahnwesen erworben hat. Dr v. Wittek wurde im November 1897 zum Eisenbahnminister ernannt und hat seit dieser Zeit mit schier beispielloser Unermüdlichkeit an der Ausgestaltung und Vervollkommnung des österreichischen Eisenbahnwesens sowie an der Verbesserung der Lage der Eisenbahnbediensteten gearbeitet.

Ungarn.

— **Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.** Der ungarische Handelsminister hat den vom Referenten des ungarischen Handelsministeriums im Einvernehmen mit jenen des österreichischen Eisenbahnministeriums festgestellten Anträgen der Regierungen Österreichs und Ungarns für die nächste Revisionskonferenz über das Berner Übereinkommen seine Zustimmung erteilt. Es sind auch bereits die Voreinleitungen getroffen, damit behufs Herbeiführung eines einheitlichen Vorgehens dieser Regierungen mit jener Deutschlands auf der nächsten Revisionskonferenz eine Vorbesprechung gepflogen werde.

— **Die elektrische Bahn Wien-Preßburg.** Der Budapester Munizipalausschuß hat bekanntlich vor kurzem gegen den Bau einer elektrischen Bahn von Wien nach Preßburg beim ungarischen Handelsminister Einsprache erhoben. In der bezüglichen Eingabe, der sich auch die Budapester Handelskammer angeschlossen hat, wird bekanntlich gegen diese Bahnlinie insbesondere der Umstand ins Feld geführt, daß dann die Stadt Preßburg und deren Umgebung noch mehr als bisher in das Interessengebiet Wiens einbezogen, daß der geschäftliche Verkehr Westungarns noch mehr nach der österreichischen Hauptstadt geleitet würde und somit die ungarische Geschäftswelt sowie die Interessen der Landwirtschaft Schaden erleiden würden. Zu einem abweichenden Urteil gelangt ein Artikel im „Pester Lloyd". Zunächst wird zugegeben, daß Preßburg tatsächlich das sei, was es so oft genannt wird: eine „Vorstadt Wiens", das heißt, es neige geschäftlich nach Wien hin. Das komme aber daher, daß Preßburg mit Wien eine weit bessere und für die Geschäftswelt bequemere Verkehrsverbindung habe als mit Budapest. Zeit und Kosten spielen da die entscheidende Rolle. Dann heißt es in dem Aufsatz weiter: „Es ist jedoch irrig, vorauszusetzen, daß die neue Bahn die Verbindung der beiden Städte verbilligen und beschleunigen werde. Die billigste Fahrkarte nach Wien wird 2 Kr. kosten, während man heute den Personenzug für 1,80 Kr. benutzen kann. Außerdem wird die elektrische Bahn vermöge der gesetzlich erlaubten Höchstgeschwindigkeit von nur 60 km und wegen der zahlreichen Stationen 2½ Stunden benötigen, also ebensoviel wie der Personenzug der Staatsbahn über Marchegg. Der Preßburger Platz hat aber ein anderes wichtiges Interesse am Zustandekommen dieser Bahn. Eine von der Budapester Handelskammer unter den dortigen Kaufleuten angestellte Rundfrage hat ergeben, daß die über 20000 Seelen zählenden Bewohner des Hainburger Bezirkes den größten Teil ihres Bedarfs in Preßburg decken. Diese geschäftlichen Verbindungen würden gefährdet sein, sobald Hainburg durch den Ausbau der Strecke Fischamend-Petronell eine direkte Bahnverbindung mit Wien bekommt, die an der ungarischen Grenze aufhört. Es handelt sich somit bei dieser Linie weit eher um eine Förderung der Interessen des Handels und der Landwirtschaft Westungarns, als um deren Schädigung, ganz abgesehen davon, daß die neue Bahn dem Ausflugsbedürfnis des Wiener Publikums Vorschub leisten und so zur Steigerung des Fremdenverkehrs in Preßburg wesentlich beitragen wird."

Übrige europäische Länder.

— **Fünftägige Abonnements auf den belgischen Bahnen.** Die neue Einrichtung fünftägiger Abonnements ist soeben in Belgien eingeführt. Sie zerfallen in drei Abteilungen: mit Gültigkeit für das ganze Staatsbahnnetz, für das ganze Staatsbahnnetz und die nordbelgischen Linien und für das ganze Staatsbahnnetz und die westflandrischen Linien. Bei der Auslieferung der Karten muß der Abonnent als Gewähr für die Rückgabe eine Summe von 5 Fr. hinterlegen. Diese wird ihm bei der Rückgabe, die bis Mittags nach Ablauf der fünf Tage erfolgen muß, zurückerstattet.

— **Die Zugänge zur Pariser Stadtbahn.** Infolge des großen Unfalls im vorigen Sommer hatte der Polizeipräfekt eine Kommission aus Stadträten, Ingenieuren und Polizeibeamten gebildet. In ihrer letzten Sitzung hat diese beschlossen, daß alle Zugänge der im Bau befindlichen Linie 3 des „Métropolitain", Courcelles-Menilmontant, doppelt sein müssen, also für jeden Bahnsteig ein Eingang und ein Ausgang bestehen muß. Trotzdem wurden wegen besonderer Umstände für zwei Stationen noch Ausnahmen zugelassen. Das gleiche wurde für die im Bau befindliche südliche Ringlinie (Nr 2) mit zwei Ausnahmen beschlossen. Was die seit Sommer 1900 in Betrieb befindliche Linie Nr 1 (Vincennes-Boulogne) anlangt, so hat die Kommission sich für die Errichtung eines zweiten Zuganges auf der Station Palais Royal ausgesprochen, welche die Unternehmergesellschaft selbst vorgeschlagen hat. In der nächsten Sitzung sollen die für die anderen Stationen der Linie 1 möglichen und nötigen Änderungen studiert werden. Man sieht, die Reformen auf der Pariser Stadtbahn werden nicht sehr schnell und nicht völlig durchgreifend ausgeführt.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** In Bern hat eine Ausstellung von Plakatentwürfen stattgefunden, deren Auslese zur Reklame für die Bundesbahnen im Ausland dienen soll. Nicht weniger als 257 Nummern waren ausgestellt, von denen 18 prämiiert wurden. Sie betreffen meist hervorragende schweizerische Landschaften und Volkstrachten. Nach der Kritik in schweizerischen Blättern wäre das Gebotene im ganzen nur mittelmäßig. — Wegen der häufiger gewordenen Abtretungen oder Pfändungen von Gehalts- und Lohnguthaben von Beamten und Arbeitern der Bundesbahnen hat die Generaldirektion disziplinarisches Einschreiten gegen die Betreffenden veranlaßt. Die Verfügung beruft sich darauf, die Gehälter und Löhne des Bundesbahnpersonals seien so bemessen, daß, abgesehen von außerordentlichen Unglücksfällen, bei ordnungsgemäßer Lebensführung es möglich sei, sich von Verschuldung frei zu halten. — Die Generaldirektion hat dem Bundeskomitee der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten erklärt, daß Ausländer nur ausnahmsweise beim Bahnunterhalt beschäftigt werden sollen.

— **Bern-Schwarzenburgbahn.** Der Regierungsrat des Kantons Bern schlägt der Kantonsvertretung die Genehmigung des allgemeinen Bauplanes usw. der vollspurigen Bern-Schwarzenburgbahn vor. Die Anlagekosten sollen 2380000 Fr. betragen, an denen sich der Kanton gemäß dem kantonalen Eisenbahngesetz mit 40 % beteiligt.

— **Elektrische Schmalspurbahn Brig-Gletsch.** Von den Ingenieuren X. Imfeld und E. Strub ist ein Konzessionsbegehren zum Bau und Betrieb einer Bahnverbindung von Brig mit dem oberen Rhonetal eingereicht worden. Das Projekt sieht die Erstellung einer meterspurigen Bahn auf eigenem Bahnkörper vor, die in einer Längenentwicklung von 43 km einen Höhenunterschied von 1081 m überwindet. Die aus Motor- und Anhängewagen bestehenden Züge sollen elektrisch mittels Einphasen-Wechselstroms befördert werden, und zwar für den größten Teil der Linie, d. h. von Brig bis Oberwald, in üblicher Weise durch direkte, oberirdische Stromzuleitung. Die Höchststeigung auf dieser Strecke beträgt 6 bis 7 %. Von Oberwald bis Gletsch, d. h. auf etwa 3,5 km, nötigt der zu überwindende Höhenunterschied zur Einlegung einer Zahnstange, auf deren Steigungen von 15 bis 20 % die Züge der Adhäsionsbahn durch eine elektrisch betriebene Lokomotive befördert werden sollen. Der geringste Krümmungshalbmesser ist für die Adhäsionslinie mit 60 m, für die Zahnstangenstrecke mit 80 m angenommen. Wie die Schweizerische Bauztg. mitteilt, ermöglichen es diese Steigungs- und Krümmungsverhältnisse, sämtliche Ortschaften

des Tales zu bedienen. Die Gesamtkosten der Anlage einschließlich der elektrischen Einrichtungen sind zu 5 800 000 Fr., d. s. 135 000 Fr. für das Kilometer, veranschlagt.

Fremde Weltteile.

— **Ausstattung der sibirischen Bahn mit Betriebsmitteln.** Einer Mitteilung Eugen Zabels in der Nat.-Ztg. entnehmen wir folgendes: Nach dem „Russischen Kalender" für das Jahr 1904 gibt es in ganz Rußland 12 168 Lokomotiven, 14 275 Personenwagen und 288 436 Güterwagen. Wie viel davon auf die sibirische Bahn kommen, läßt sich, soweit wir Umschau gehalten haben, mit Bestimmtheit nicht angeben. Nur so viel steht fest, daß im Februar 1899 beschlossen wurde, den Betrieb auf der ganzen Strecke derartig zu verstärken, daß bis Ende 1902: 722 Lokomotiven, 333 Personenwagen, 659 Übersiedlerwagen und 13 217 Güterwagen zur Verfügung stehen würden. Man darf aber annehmen, daß bei der lebhaften Steigerung des Verkehrs auch diese Neuanschaffungen nicht ausreichend gewesen sind, wie man es schon aus den neuen Wagen erkennen kann, die seit diesem Sommer durch die Mandschurei laufen.

— **Über die Untertunnelung von Newyork durch die Pennsylvaniabahn** entnehmen wir (anknüpfend an unsere Mitteilung in Nr 95 Jahrg. 1903 d. Ztg.) den „Eng. News" folgendes:

Es soll mit dem Aufwande von 210 000 000 ℳ eine etwa 9,25 km lange zweigleisige Tunnelverbindung zwischen dem New Jersey- und dem Long Islandnetz der genannten Bahn hergestellt werden, zum großen Teil unter Wasser und in so wenig standfähigem Gebirge, wie es jemals bei solchen Bauarbeiten angetroffen wurde.

Den ersten Antrag auf Genehmigung des Tunnelbahnentwurfs stellte die Gesellschaft im Dezember 1901. Am 23. Dezember 1902 erfolgte die endgültige Genehmigung durch den Bürgermeister Seth Low, und zum 15. Dezember 1903 stand Termin zur Vergebung der Bauarbeiten an.

Die Linie zerfällt naturgemäß in zwei Abteilungen, von denen die westliche oder Hudson River-Abteilung nachstehend besprochen werden soll, während die östliche oder East River-Abteilung noch außer Betracht bleibt.

Der Westtunnel beginnt an der westlichen Flucht der 9. Avenue in Manhattan, geht unter dem Hudsonfluß hindurch, steigt unter dem hohen Uferrande der Insel New Jersey (Hobokenhöhe) allmählich an und endigt am westlichen Fuß dieser Höhe bei North Bergen, wo die Bahn auf den flachen Teil dieser Insel austritt. Die Gesamtlänge des Tunnels beträgt rund 4,4 km. Seine Bauart wechselt mehrmals. Von der 9. Avenue westlich auf 184 m ist er viergleisig mit freitragender Decke. Hieraus entwickeln sich die beiden mittleren als Hauptgleise, während die beiden äußeren als Kopfgleise zurückbleiben. Nach zwei Abwandlungen des Querschnitts treten die Hauptgleise endlich in den 1812 m langen eigentlichen Unterwassertunnel, welcher das größte Interesse in Anspruch nimmt. Er besteht aus zwei parallelen eingleisigen Tunnelröhren. Auf der New Jersey-Seite wird diese Anordnung beibehalten.

Die freitragende Decke über dem viergleisigen Anfangsstück besteht aus 1,5 m Abstand habenden Fachwerkträgern mit oberer flachbogiger und unterer horizontaler Gurtung, welche auf stählernen Wandstielen ruhen. Die unteren Flanschen der oberen Trägergurtungen sind durch Winkeleisen, die in 0,3 m Abstand parallel zur Bahnachse liegen, mit einander verbunden. Diese Winkeleisen sowie die oberen Trägergurtungen und die Wandstiele sind in Beton eingebettet. Die freitragend zu überdeckende lichte Tunnelweite beträgt 15,85 m. Auf der westlich anschließenden Strecke in Länge von 334 m hat man einen dreiteiligen Querschnitt gewählt, weil die äußeren (Kopf-)Gleise höher liegen bleiben, während die beiden mittleren (Haupt-) Gleise mit Steigung von 1,923 ‰ nach dem Fluß hin abfallen.

Zwischen den äußeren und inneren Gleisen stehen also stählerne Stützen, während die beiden Hauptgleise freitragend überdeckt werden. Die Decke besteht aus genieteten Blechträgern, welche längsliegende I-Eisen tragen, deren Zwischenräume mit Beton ausgefüllt werden. Die nicht in Beton eingebetteten Bauteile erhalten einen Überzug von Zementmörtel mit Drahteinlage.

Den Übergang zu den Unterwassertunneln bilden zwei kurze gewölbte Tunnelstrecken, welche mit Rücksicht auf die notwendige Auseinanderziehung der beiden Hauptgleise angeordnet sind, und zwar ist die erste Strecke zweigleisig freitragend überwölbt, während die zweite bereits zwei eingleisig überwölbte Zwillingstunnel darstellt.

Die beiden Röhren des eigentlichen Unterwassertunnels liegen parallel in 11,27 m Abstand von Mitte zu Mitte. Sie bestehen aus gußeisernen, innen mit Beton ausgemauerten Zylindern. Der Halbmesser beträgt außen 3,5 m, innen 2,9 m. Die Gesamtstärke beträgt also 0,6 m, die Stärke des gußeisernen Zylindermantels 38 mm. Es wird hervorgehoben, daß die Betonausmauerung stärker ist als bei bisherigen ähnlichen Ausführungen. Jeder Tunnelring ist 0,762 m lang und besteht aus elf gleich breiten Segmenten und einem schmalen (0,31 m) Schlußsegment.

Von dem Unterwassertunnel können nur die äußersten kurzen Stücke von 87 bezw. 49 m Länge ohne besondere künstliche Gründung ausgeführt werden. Der ganze mittlere Teil von 1677 m Länge muß eine solche Gründung erhalten. Dieselbe besteht aus 0,686 m starken stählernen Schraubenpfählen, welche in einer Reihe unter der Mitte jeder Tunnelröhre in Abständen von 4,57 m angebracht werden. Um diese Pfähle, welche aus offenen Blechzylindern bestehen, einschrauben zu können, müssen die betreffenden Zylindermantel-Segmente des Tunnelrohrs, welche aus Gußstahl gefertigt werden, eine ihrem Zweck entsprechende Form erhalten. Eine zylindrische Öffnung von 0,77 m Durchmesser bietet Raum zur Hindurchführung des Pfahles, und in dem diese Öffnung umgebenden Gußstahl ist ein Stück Muttergewinde ausgespart, durch welches die am unteren Ende des Pfahles befindliche Schraube hinabgeführt werden kann. Vorläufig müssen diese Öffnungen in der Tunnelsohle durch passende Gußstücke geschlossen werden. Nachdem die Pfähle bis in den tragfähigen Baugrund hinabgeschraubt sind, wird ihr oberster Teil bis 3,7 m unter Tunnelsohle mit Beton ausgefüllt.

Das Vortreiben der Tunnelröhren soll mit Druckluft unter Anwendung von Schilden bewirkt werden. In Abstand von höchstens 300 m von dem vorrückenden Schilde wird eine mit Luft- und Materialschleuse versehene Quermauer in den Tunnel eingesetzt, und ebenso eine zweite u. s. f., so bald der erwähnte Längenabstand überschritten wird. Außer den Querwänden sollen noch in geringeren Abständen von der Tunneldecke herabhängende Sicherheitsschirme eingebaut werden, um im Notfall eine Druckluftkammer unter der Tunneldecke aufrecht zu erhalten.

Auf der New Jersey-Landsektion, welche 1917 m lang ist, werden zwei eingleisige Tunnel in demselben Abstande wie die Unterwassertunnelröhren 11,27 m von Mitte zu Mitte durch den Felsen getrieben. Dieselben werden in Abständen von ungefähr 90 m durch bleibende Querstollen verbunden.

An jedem Flußufer wird ein Schacht zu dem Tunnel hinabgeführt.

— **Der große Union-Bahnhof in Washington.** Im Februar 1903 bewilligte der Kongreß den Bau des großen neuen Unionbahnhofs in Washington, der ein gemeinschaftliches Unternehmen der Pennsylvania- und der Ohio- und Baltimorebahn bildet. Railr. Gaz. bringt eine Beschreibung, der wir folgendes entnehmen: Der für ihn bestimmte Platz ist in fast jeder Beziehung ideal zu nennen, da er nahe genug am Geschäftsmittelpunkt liegt, während die Zufahrtsgleise nur einen kleinen und unwichtigen Teil der Stadt berühren. Auf den großen vor dem Bahnhof liegenden Platz, der 500 Fuß (= 150 m) breit und 1000 Fuß (= 300 m) lang ist, werden neun verschiedene Straßen einmünden, so daß der Bahnhof im Mittelpunkt eines Netzes strahlenförmiger Zufahrtsstraßen liegt. Große Massen von Menschen können dadurch den Bahnhof ohne Schwierigkeit erreichen und verlassen. Der große, sanft abfallende Platz wird mit Springbrunnen und Säulengängen geschmückt, während ihn eine Terrasse von dem das Hauptgebäude umgebenden 100 Fuß (= 30 m) breiten eigentlichen Vorplatz trennen wird. Das Bahnhofsgebäude selbst ist 620 Fuß (= 186 m) lang und wird wahrscheinlich aus weißem Marmor oder Granit gebaut werden. Die drei 50 Fuß (= 15 m) hohen Eingangsbogen übertreffen an Umfang ihre römischen Vorbilder, die Triumphbogen, bei weitem. Sie führen in einen gewölbten, offenen Vorraum und von da in die 220 Fuß (= 66 m) lange Hauptwartehalle. Zwei 40 Fuß (= 12 m) hohe Bogen an den Endflügeln des Gebäudes sind als Einfahrt für Wagen bestimmt. Innerhalb des Bahnhofs liegen um die allgemeine Wartehalle herum Speisesaal, Frühstückszimmer, Zimmer für Fernsprecher und Telegraph, Rauchzimmer, Wartesaal für Frauen, während die Fahrkartenschalter und die Gepäckbühnen an den Längsseiten einer Seitenhalle liegen, die sich direkt auf die Wartehalle öffnet. Während so Fahrkartenschalter und Gepäckraum einen wesentlichen Teil der großen Wartehalle bilden, dienen sie zugleich als Durchgang für die Reisenden, die mit Fuhrwerk ankommen oder abfahren. Denn die An- und Abfahrtstelle für das Fuhrwerk ist an der Westseite des Hauptgebäudes angeordnet. Von da aus betritt man durch einen Vorraum sogleich die Seitenhalle, in der sich die eben geschilderten Fahrkartenausgabe- und Gepäckräume befinden. Das Gepäck wird mit Hilfe von elektrisch betriebenen Wagen und Aufzügen auf unterirdischem Wege direkt zu den Zügen geschafft. Dieser enge Zusammenhang von Gepäck-, Fahrkarten- und Wagenhalle ist auf größeren amerikanischen Bahnhöfen eine ungewöhnliche Einrichtung, die aber sehr bequem ist, da der Reisende Fahrkarten- und Gepäckangelegen-

heit mit der äußersten Eile erledigen kann. Das Rauch- und das Wartezimmer für Frauen sollen große, helle Räumlichkeiten werden, der Speisesaal wird im Pompejanischen Stil ausgeführt, die Küche kommt ins zweite Stockwerk.

Die Bahnhofshalle, die 130 Fuß (= 39 m) breit und 760 Fuß (= 228 m) lang ist und deren Decke eine einzige Spannung bildet, übertrifft an Größe alles bis jetzt in dieser Beziehung in Amerika dagewesene. 15 Türen öffnen sich auf die Wartehalle, außerdem befindet sich dort noch ein Zugang zur An- und Abfahrtshalle der Fuhrwerke und verschiedene andere Zugänge zum Vorplatz. An Gleisen sind 29 vorhanden. 18 davon sind stumpfe (stub) Gleise, die sich in derselben Höhe wie die Wartehalle befinden und einen Kopfbahnhof bilden. Die übrigen 11 Gleise liegen 20 Fuß (= 6 m) unter der Höhe der Wartehalle; davon werden sechs unterhalb des Gebäudes in einem südwärts führenden Tunnel weiter geleitet und bilden einen Durchgangsbahnhof. Die Anordnung hat also eine gewisse Ähnlichkeit mit der des Dresdener Bahnhofs. Im Hauptgebäude befindet sich noch ein Zimmer für Kranke, das unmittelbar von den Zügen aus zugänglich ist, eine Räumlichkeit für den sich dort ständig aufhaltenden Arzt, Leichenzimmer zum Aufenthalt der die Leichen ihrer Angehörigen begleitenden Personen, Ankleidezimmer mit Bad für Reisende, die nur einen Tag in Washington bleiben wollen, und schließlich sogar noch ein türkisches Bad mit Schwimmbassin. In den oberen Stockwerken sind eine Anzahl Bureaus, außerdem Lesezimmer, Spielzimmer, Bibliothek und Bäder für die Bediensteten, Schlafräume für 100 Personen. Die Gesamtkosten werden sich auf etwa 14 000 000 D. (= 56 000 000 ℳ) belaufen. „Railr. Gaz." bringt sowohl Abbildungen des Bahnhofsgebäudes mit Platz und den einmündenden Straßen, als auch einen genauen Plan der inneren Einrichtung des Bahnhofsgebäudes.

Das Riesenmodell des für die Stadt Washington geplanten Bahnhofes wird auf der Weltausstellung in bisher ungeahnten Abmessungen zu sehen sein. Dies Modell wird eine Länge von 80 Fuß, eine Breite von 40 Fuß und eine Höhe von 15 Fuß haben. Es wird in der Eisenbahnabteilung ausgestellt und zwar auf Kosten der beiden Eisenbahnen, welche den Riesenbahnhof in Washington errichten. Es sind dies die Baltimore- und die Ohio- und die Pennsylvania-Eisenbahn. Das Bahnhofsgebäude wird mit einem Kostenaufwand von 56 – 60 000 000 ℳ errichtet. Es wird der schönste und größte Bahnhof der Kulturwelt werden. Die Abmessungen in Korridoren, Bahnsteigen, Vestibülen, Warte- und Speisesälen sind so riesenhaft, daß sich 22 000 Personen gleichzeitig auf dem Bahnhofe aufhalten und bewegen können, ohne daß ein Gedränge entsteht. Der Hauptwarteraum wird 250 Fuß lang, 160 Fuß breit und 100 Fuß hoch. Der Hauptspeisesaal wird 100 Fuß lang, 65 Fuß breit und 80 Fuß hoch.

— **Eisenbahnunglück in Amerika.** In den frühen Morgenstunden des 6. Januar ereignete sich auf der Chicago & Rock Island-Eisenbahn nächst Willard, Kansas, ein schwerer Eisenbahnunfall. Der in voller Fahrt begriffene California and Mexico-Expreßzug stieß mit einem auf demselben Gleise in entgegengesetzter Richtung verkehrenden Viehzug zusammen. Die beiden Lokomotiven, zwei Personenwagen des Expreßzuges und vier voll beladene Viehwagen des Güterzuges wurden gänzlich zertrümmert. Der hintere Personenwagen, dessen Seitengänge die Reisenden, da sie keine Sitzplätze fanden, besetzt hielten, durchstieß den vor ihm befindlichen, und von allen Reisenden in beiden Wagen entgingen nur drei dem Tode. Der Anblick der Unglücksstätte war entsetzlich; eine beträchtliche Strecke weit war der Bahnkörper mit toten und sterbenden Menschen — man zählte augenblicklich 20 Tote und mehr als 30 zum Teil sehr schwer Verwundete — mit getöteten und furchtbar verstümmelten Tierleibern bedeckt.

Allgemeines.

— **Über die gemeinnützige Wohnungsfürsorge in Frankreich** entnehmen wir der berg- und hüttenmännischen Wochenschrift „Glückauf" folgende nähere Angaben: Frankreich kennt bis jetzt keine vom Staate, den Departements oder den Gemeinden ausgeübte Wohlfahrtspflege auf dem Gebiete des Arbeiterwohnungswesens. Die Hauptträger einer solchen sind in Frankreich neben dem gewerblichen Unternehmertum die unter der Bezeichnung „Sociétés d'habitations à bon marché" bekannten Baugesellschaften. Nach dem kürzlich erstatteten Jahresbericht des Conseil Supérieur d'habitations à bon marché belief sich die Zahl dieser Gesellschaften im Jahre 1902 auf 74; davon hatten 42 die Form einer Aktiengesellschaft und 32 die einer Genossenschaft. Die Aktiengesellschaften verfügten nach dem Abschluß für 1901 über Beträge in nachstehender Höhe: Gesellschaftskapital 4 747 000 Fr., Anleihen 3 185 209 Fr., Baugelände und Häuser 6 075 678 Fr. und Rückzahlungen der Erwerber der Häuser 483 769 Fr.

Das den Genossenschaften zur Verfügung stehende Kapital bezifferte sich dagegen: Gesellschaftskapital 991 620 Fr., Anleihen 1 133 212 Fr., Baugelände und Häuser 1 576 299 Fr., Rückzahlungen der Erwerber 242 174 Fr. Neben den Baugesellschaften sind noch die Kreditgesellschaften zu nennen, die nicht selbst bauen, aber durch Gewährung von hypothekarischen Darlehen den Arbeitern die Beschaffung eines eigenen Hauses erleichtern. Die bedeutendste dieser Gesellschaften ist die von dem früheren Minister Siegfried in Paris begründete, die bis Ende 1901 fast 2 000 000 Fr. für die in Frage stehenden Zwecke ausgeliehen hat. Sonach ist mit der gemeinnützigen Wohnungsfürsorge auch in Frankreich, wenngleich ihre Entwicklung dort bislang noch keine glänzende war, doch immerhin ein erfreulicher Anfang gemacht worden.

— **Vorrichtung zum selbsttätigen Anstellen von Eisenbahnbremsen bei außergewöhnlichen Bewegungen von Fahrzeugen.** Die Firma Ganz & Cie in Budapest hat drei selbsttätigen Bremsen eine von einem Erfinder namens Seile angegebene Einrichtung hinzugefügt, die bewirkt, daß sowohl bei außergewöhnlichen Auf- und Abbewegungen der Fahrzeuge, als auch bei ungewöhnlich großen wagerechten Ablenkungen der Drehgestelle die Bremse selbsttätig in Wirkung tritt, während sie dies bisher nur beim Zerreißen oder bei sonstigen Beschädigungen der Bremsleitung tat, abgesehen von Notbremsungen durch die Fahrgäste. Die neue Vorrichtung ermöglicht auch ein leichtes örtliches Auffinden der Fehlerursache.

Die Einrichtung macht die Einschaltung eines besonderen Ventils am Längsträger der Fahrzeuge nötig, dessen Hebel zwischen Ausschlagbacken freiliegt, die den Bewegungen derjenigen Wagenteile folgen, durch deren übermäßige Bewegungen das Ventil geöffnet werden soll. Steigen diese gefährlichen Bewegungen über ein gewisses Maß, so schlägt eine der Backen gegen den Hebel und setzt die Bremse in Tätigkeit.

Rechtspflege.

— **Über den Frachtanspruch der Eisenbahn bei unterwegs untergegangenem Gute** bringt die vom Zentralamt in Bern herausgegebene Zeitschr. für den internat. Eisenbahntransport in ihrer Nr 1 des laufenden Jahrgangs eine längere Abhandlung, in der sie den vom Direktionsrat Dr Reindl-München in Nr 82 S. 1233 Jahrg. 1963 d. Ztg. über den gleichen Gegenstand entwickelten Ansichten in mehrfachen Punkten entgegentritt. Diese Abweichungen beziehen sich namentlich auf diejenigen Schlußfolgerungen, welche Direktionsrat Dr Reindl für die gedachte Frage aus dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr gezogen hat, indem er den Frachtvertrag als einen Werkvertrag (louage d'ouvrage) behandelt und die für einen solchen maßgebenden gemeinrechtlichen Grundsätze durchweg auf ihn angewendet wissen will. Die Zeitschr. für den internat. Eisenbahntransport sucht dagegen im Eisenbahn-Frachtvertrage einen eigenartigen Vertrag (contrat de nature speciale) und glaubt, daß es nicht gerechtfertigt wäre, diesen Vertrag, weil er wirtschaftlich zu den Unternehmerverträgen gehöre, ohne weiteres den Grundsätzen des gemeinrechtlichen Werkverdings unterzuordnen. Wir sehen zur Zeit von einem näheren Eingehen auf diese Streitfrage ab, da wir Herrn Dr Reindl nicht vorgreifen möchten für den Fall, daß er darüber noch weiter das Wort zu nehmen beabsichtigt.

Bücherschau.

— **Die Eisenbahntechnik der Gegenwart.** Unter Mitwirkung von Fachgenossen herausgegeben von Blum, v. Borries und Barkhausen. Erster Band: Das Eisenbahn-Maschinenwesen. Erster Abschnitt: Die Eisenbahn-Betriebsmittel. Erster Teil: Die Lokomotiven. Zweite umgearbeitete Auflage.

Noch ist das vor sechs Jahren begonnene, groß angelegte Werk „Die Eisenbahntechnik der Gegenwart" nicht ganz zur Vollendung gebracht. Von den fünf im Plane vorgesehenen Bänden sind erst drei erschienen: Band I das Maschinenwesen, Band II den Bau, Band III die Unterhaltung und den Betrieb der Eisenbahnen umfassend. Die beiden letzten Bände befinden sich noch in Bearbeitung: Band IV soll die städtischen Bahnanlagen, die Betriebsmittel der Kleinbahnen und elektrischen Bahnen, Zahnbahnen und Seilbahnen umfassen, wovon die

Lokomotiven der Klein- und Zahnradbahnen bisher noch im ersten Bande behandelt sind; Band V die Lagervorräte (Materialien). Nun ist vom ersten Bande, der in die drei Teile: Lokomotiven, Wagen, Werkstätten sich gliedert, der erste Teil bereits in zweiter, umgearbeiteter Auflage erschienen.

Daß eine neue Auflage dieses ersten Teils — „Die Lokomotiven“ — schon jetzt und zunächst erforderlich geworden ist, erscheint neben dem wohlverdienten Beifall und der regen Nachfrage, die das Werk in Fachkreisen gefunden hat, wesentlich in den Fortschritten und Neuerungen begründet, die gerade auf dem Gebiete des Lokomotivbaues in den letzten Jahren hervorgetreten sind und die das Bedürfnis einer Umarbeitung und Ergänzung geschaffen haben. Das ganze Werk nennt sich die Eisenbahntechnik der Gegenwart. Will es die Berechtigung zu solchem Titel bewahren und bleiben die Fortschritte nur annähernd so lebhaft, wie in der letzten Zeit, so werden Neuauflagen stets in verhältnismäßig kurzen Pausen einander folgen müssen. Und das umsomehr, wenn, wie hier, nur das gerade Bestehende und Maßgebliche, nicht aber auch die Entwicklung mit den vielseitigen sie bedingenden Einflüssen zur Darstellung gebracht werden soll.

Bezeichnend für die im Lokomotivbau noch in vollem Flusse befindliche Um- und Neugestaltung dürfte es sein, daß unter den als Muster ihrer Art bildlich dargestellten und nach Hauptabmessungen kurz beschriebenen 33 Personen- und Schnellzuglokomotiven kaum eine, unter den 21 Güterzuglokomotiven mit Tender nur wenige sind, die schon in der ersten Auflage des Werkes in dieser Weise angeführt sich finden. Ebenso entstammt der größte Teil der dargestellten Einzelheiten der Zeit nach dem Erscheinen der ersten Auflage. Auch ist hieraus zu entnehmen, wie das Werk tatsächlich „auf der Höhe der Zeit“, d. i. der Gegenwart, sich befindet.

Die Neuerungen der letzten Jahre richteten sich vornehmlich auf eine weitere Erhöhung der Leistungsfähigkeit, namentlich der Personen- und Schnellzuglokomotiven. Beständige Anregung hierzu wurde nicht nur durch die Verkehrszunahme, sondern in fast noch höherem Maße durch die nicht ruhenden Anforderungen an immer größere Schnelligkeit und Bequemlichkeit des Reisens gegeben. Diesen Anforderungen weitgehendst zu entsprechen, hat sich ja ein förmlicher Wettbewerb unter den führenden Völkern herausgebildet. Durch Vergrößerung des Platzraumes, durch Wasch- und Schlafeinrichtungen, Speisewagen usw., besonders auch durch das Mitführen vieler durchlaufender Wagen ist das Gewicht der Züge außerordentlich vergrößert, während sie zugleich mit immer größerer Geschwindigkeit befördert werden sollen.

Ein Vergleich der ersten mit der vorliegenden zweiten Auflage läßt das herrschende Streben nach erhöhter Leistungsfähigkeit deutlich hervortreten. Man sucht diese zu erreichen teils unmittelbar durch Vergrößerung des Kessels, der Maschine und des Adhäsionsgewichts, teils mehr mittelbar und vorteilhafter durch Verbesserung des Wirkungsgrades. Unter den Mitteln zu letzterem Zweck sind besonders hervorzuheben: die Verbundwirkung höher gespannten Dampfes (12—16 Atm.), wobei jetzt mehrfach vier Zylinder zur Anwendung kommen, und die neuerdings mit großem Erfolge stattfindende Verwendung überhitzten Dampfes, des sogen. Heißdampfes. Den Heißdampflokomotiven ist in der zweiten Auflage ein eigener, neu aufgenommener Abschnitt gewidmet worden.

Das Lob und die lebhafte Anerkennung, die seinerzeit in dieser Zeitung der ersten Auflage des vorliegenden Werkes gezollt worden, kommt in vollem, ja noch höherem Maße auch dieser neuen, umgearbeiteten und erweiterten Auflage zu.

Wenn noch ein Wunsch erübrigen sollte, so ist es der, daß trotz der Begründung, die im Vorworte der Weglassung alles Geschichtlichen gegeben ist, doch einer späteren Auflage eine Übersicht der Entwicklung der Lokomotiven oder überhaupt der Betriebsmittel, etwa in Form einer allgemeinen Einleitung, hinzugefügt werden möchte: eine kurze kritische Darstellung des Werdeganges mit besonderer Berücksichtigung der mannigfachen Einflüsse und Beweggründe und der stets wachsenden Hilfsmittel zur Erreichung neuer und weiterer Ziele.

Es mag zu einiger Rechtfertigung dieses Wunsches gestattet sein, hier noch auf die Bedeutsamkeit und Reichhaltigkeit des in den genannten Beziehungen vorhandenen Stoffes hinzuweisen. Unter anderen dürften etwa folgende Punkte zur Erörterung sich darbieten: Einfluß der Fortschritte einzelner Wissenschaften, wie Wärmelehre, Technologie, Hüttenwesen usw.; volkswirtschaftliche und Handelsrücksichten (Übergangsfähigkeit der Betriebsmittel); Einfluß der Entwicklung einzelner großer Industrien; hygienische und humane Rücksichten; erhöhte Ansprüche an die Sicherheit bei gleichzeitig erhöhter Gefahr durch die zunehmende Schnelligkeit und Verkehrsdichte; Einfluß der Staatsaufsicht und der militärischen Interessen; Einwirkung durch Verbände und Vereine (technische Vereinbarungen); Einfluß der großen Ausstellungen und der Studienreisen; Anteil, den die einzelnen Haupteisenbahnländer mit ihren Eigentümlichkeiten und besonderen Bedürfnissen an der Entwicklung haben; die Vorteile weitgehender Gleichmäßigkeit im Bau gegenüber den Nachteilen zu starker Konzentration; Lokomotivfabriken; Statistik.

Zum Schluß dieser Besprechung des hervorragenden und höchst verdienstvollen Werkes darf noch der berechtigten Erwartung Ausdruck gegeben werden, daß der jetzigen zweiten Auflage bald eine dritte und sodann noch viele weitere Auflagen folgen werden. W.

— **Ein Weg zur Verringerung der Frachtkosten von Koks und Minette für die rheinisch-westfälische und lothringisch-luxemburgische Eisenindustrie.** Von Heinrich Lomnitz, Regierungsbaumeister a. D. Berlin, Julius Springer. 1903. Preis 1,60 ℳ.

Die jetzt als „Mitteilung der Gesellschaft für wirtschaftliche Ausbildung zu Frankfurt a/M.“ erschienene Arbeit ist zuerst in der Zeitschrift „Glückauf“ veröffentlicht worden und behandelt einen Gegenstand, der seit Jahren das Interesse unserer industriellen Kreise in hohem Grade in Anspruch nimmt. Der Verfasser weist darauf hin, daß gegenwärtig alljährlich nach Lothringen 1 700 000 t und nach Luxemburg 1 100 000 t, zusammen also 2 800 000 t Koks versandt werden, während aus Lothringen alljährlich nur etwa 1 000 000 t Minette nach Westfalen gehen. Würde nun die westfälische Hochofenindustrie ihre Bezüge an Minette in einer Weise erhöhen, daß die durch den überwiegenden Koksversand bedingten Leerläufe einer großen Zahl von Wagen in der Richtung von der Saar zur Ruhr vermieden werden, so würde nach Ansicht des Verfassers durch die bessere Wagenausnutzung der Eisenbahnverwaltung die Möglichkeit gegeben werden, die betreffenden Koks- und Erztarife um ein Erhebliches herabzusetzen und dadurch die Stellung der deutschen Eisenindustrie im Kampfe gegen die amerikanische Gefahr zu stärken. Inwieweit die vom Verfasser vorausgesetzte Möglichkeit einer gesteigerten Verhüttung von Minette-Erz in den westfälischen Hochöfen tatsächlich besteht, vermögen wir nicht zu beurteilen. Zutreffendenfalls aber werden die vom Verfasser gegebenen Anregungen in den beteiligten Kreisen eingehender Erwägung wert sein. Das Ergebnis der Ausführungen wird in folgenden Worten zusammengefaßt:

„Es mag vielleicht nicht zum zweiten Male vorkommen, daß in einem Lande zwei so hoch entwickelte Industriebezirke bestehen, für die die Verhältnisse derartig liegen, daß von dem ersten Bezirk nach dem zweiten bestimmte gewaltige Gütertransporte ein unbedingtes Erfordernis sind, während gleichzeitig die seltene Möglichkeit vorhanden ist, umgekehrt von dem zweiten Bezirk nach dem ersten einen Rücktransport in stets genau der gleichen Größe zu schaffen. Daß der hierin liegende gewaltige Vorteil, der sich durch Zusammenwirken der Interessenten mit der Eisenbahnverwaltung sicher leicht erreichen ließe, bisher ungenutzt geblieben ist, ist eine erstaunliche Tatsache. Der in der Literatur immer und immer wiederkehrenden Behauptung: Wenn die Frachtsätze herabgesetzt werden, wird der Verbrauch von Minette in Westfalen steigen, müßte gerade die umgekehrte Form gegeben werden: Wenn der Verbrauch von Minette in Westfalen zunimmt, könnten die Frachten herabgesetzt werden.“

Wir werden vielleicht Anlaß nehmen, auf die in mehr als einer Beziehung interessante Frage zurückzukommen.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung einer Vereinsbahnstrecke.

Die am 1. Oktober v. J. für den Gesamtverkehr eröffnete 35,5 km lange Strecke Neubeckum-Münster i/W. der Westfälischen Landeseisenbahn ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Abrechnung einer Vereinsbahnstrecke.

Die 6,61 km lange schmalspurige Nebenbahn Doberan-Heiligendamm ist seit dem 15. Mai 1903 zu den Kleinbahnen zu rechnen und scheidet als solche aus den Vereinsbahnstrecken aus. Infolgedessen ist die vorgenannte Strecke

den Vereinsbahnstrecken der Großherzoglichen General-Eisenbahndirektion in Schwerin abgerechnet worden.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 15. Januar d. J. ist die an der Linie Bátyu-Királyháza zwischen den Stationen Beregszász und Tisza-Ujlak — von der ersteren 9 und von der letzteren 11 km entfernt — neuerrichtete Verladestation Borzsova-Nagymuzsaly für die Auf- und Abgabe solcher Wagenladungsfrachtgüter eröffnet worden, mit welchen der Laderaum gänzlich oder wenigstens mit 50 % des Ladegewichts der Wagen ausgenutzt werden kann. Eil- und Stückgüter, sowie lebende Tiere werden auf dieser Station nicht abgefertigt.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Am 1. Februar d. J. wird unter Auflassung der an der Linie Székesfehérvár-Komárom zwischen den Stationen Kisbér und Nagy-Igmánd gelegenen Haltestelle Kisbér megállóhely daselbst unter der Bezeichnung Keményitögyár eine Halte- und Verladestelle eröffnet werden. Diese Haltestelle ist für den allgemeinen Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet; es können daselbst nur Eil- und Frachtgüter der „Vereinigten Fabriks-Aktiengesellschaft Kisbér-Füzitö" und der Kisbérer und Bábolnáer „Königl. ung. Staats-Gestütsdomäne", ferner Viehsendungen der genannten Domänen zur Aufgabe bezw. zur Abgabe gelangen. Leichen, Fahrzeuge, explosive Güter und solche Gegenstände, zu deren Ein- und Ausladung besondere Einrichtungen benötigt werden, können in dieser Halte- und Verladestelle weder auf- noch abgegeben werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Der an der Bahnstrecke Soest - Altenbeken zwischen den Stationen Sassendorf und Benninghausen gelegene Personenhaltepunkt Horn i/W. ist am 15. Januar d. J. für den Stückgutverkehr eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Die zwischen den Stationen Militsch und Zduny an der Bahnstrecke Öls-Krotoschin gelegene Haltestelle Freyhan, welche bisher nur für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtet war, ist vom 15. Januar d. J. ab für den allgemeinen Viehverkehr mit Ausnahme von Tiersendungen in mehrbödigen Wagen eröffnet worden.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse für die Ladestelle Oberhausen Rh.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Am 1. März d. J. wird die Ladestelle Oberhausen Rh. für den Stückgüterverkehr geschlossen werden.

Änderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Sinj - Spalato gelegenen Haltestelle Mravinc ist in Mravince abgeändert worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 542/03 vom 11. Januar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Ungarischen Staatsbahn auf Ergänzung der Festsetzungen in Ziffer 16 und 13 der „Ausführungsvorschriften" sowie der Ziffer 7 der „Beförderungsbedingungen" (abgesandt am 18. Januar d. J.).

Nr I 11 vom 18. Januar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Dänischen Staatsbahn auf anderweite Ordnung der Vertretung der skandinavischen Bahnen im Ausschuß für Angelegenheiten des Personenverkehrs (abgesandt am 20. Januar d. J.).

Nr I 12 vom 18. Januar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die Übersichtskarte zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 20. Januar d. J.).

Nr III 36 vom 15. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Brandenburgischen Städtebahn auf Aufnahme in den Verein als Mitglied (abgesandt am 16. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Februar 1904 wird der an der Bahnstrecke Münster i/W.-Osnabrück gelegene Personenhaltepunkt Natrup-Hagen für den unbeschränkten Gepäck-, Leichen-, Tier- und Güterverkehr eröffnet. Privatdepeschenverkehr ist ebenso wie die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ausgeschlossen. Die Haltestelle Natrup-Hagen wird von dem Eröffnungstage an in den Gütertarif der Gruppe IV, die Gütertarife für den Wechselverkehr mit dieser Gruppe, den Oldenburg-nordwestdeutschen Güterverkehr, den rheinisch-westfälisch - nordwestdeutschen Kohlenverkehr, den Staatsbahn - Tiertarif und den Privatbahn-Staatsbahn-Tiertarif aufgenommen. Soweit in diesen Tarifen Tarifentfernungen für Natrup - Hagen noch nicht vorgesehen sind, sind der Frachtberechnung die durch Anstoß von 6 km an die Tarifentfernung der Station Lengerich i. Westf. oder von 5 km an die Tarifentfernung der Station Hasbergen sich ergebenden niedrigsten Entfernungen zugrunde zu legen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Münster, den 19. Januar 1904. (199)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Königl. ungarische Staatseisenbahnen. Der zwischen den Stationen Gombos und Erdöd eingerichtete Eisenbahn-Trajektverkehr wurde am 5. Januar l. J. wegen Eisganges auf der Donau auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Budapest, am 12. Januar 1904. (199a)

3. Güterverkehr.

Schmalspurbahn - Tier- und Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1904 wird die Station Rothhäuser von der Abfertigung lebender Tiere ausgeschlossen. Gleichzeitig werden die Abfertigungsbefugnisse im Güterverkehr auf den Versand von Steinen in Wagenladungen beschränkt.

Straßburg, den 15. Januar 1904. (200)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Westdeutsch - österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Februar d. J. treten im Tarifheft 1 neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 19 A b (Superphosphat) zwischen den Stationen Coethen und Schönebeck einerseits und einer Anzahl österreichischer Stationen anderseits in Kraft.

Das Nähere über die Höhe und Anwendungsbedingungen der neuen Frachtsätze ist bei den vorbezeichneten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 16. Januar 1904. (201)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Am 1. Februar d. J. tritt zum Verbands-Tiertarif der Nachtrag 2 in Kraft, durch den verschiedene Änderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen herbeigeführt werden.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,10 ℳ durch die beteiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Altona, den 15. Januar 1904. (202)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover usw.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar d. J. werden die Stationen Allendorf a. d. W.-Sooden, Eisenberg (Sachs. - Altenburg), Eschwege, Fritzlar, Fulda und Hersfeld des Direktionsbezirks Cassel bezw. Erfurt und Frankfurt a/M. in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 18. Januar 1904. (203)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr. Tarif (Teil II, Abt. A) vom 1. Februar 1898.

Auf Seite 10 des II. Nachtrags vom 1. April 1899 ist unter Eilgut a folgender, ab 1. Februar l. J. gültiger Schnittsatz nachzutragen:

	Franken für 100 kg
Nürnberg Zentralbahnhof-Peri	25,28 (26)

(26) Nur gültig für frische Blumen mit Schnellzügen.

München, den 19. Januar 1904. (204)

Bayerisch-schweizerischer Getreideausnahmetarif.

Heft 1 (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. Juli 1899.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Schnittabelle A auf Seite 23 des Tarifs wie folgt ergänzt:

Kilometer	Bis zum Schnittpunkt von	Centimes für 100 kg
182	✠ Kissing	73

Sendungen nach der Schweiz sind vorerst unter Ausschluß der direkten Abfertigung auf Umkartierung in Lindau Stadt verwiesen.

München, den 15. Januar 1904. (205)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Braunkohlenverkehr.

Zum Ausnahmetarif vom 1. April 1897 tritt am 1. Februar d. J. der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält, neben Ergänzungen und Berichtigungen des bestehenden Tarifs, in der Hauptsache neue Frachtsätze für die niederländischen Stationen Eerde, Enschede, Lonneker, Oldenzaal und Voorthuizen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag zum Preise von 10 ₰ bezogen werden kann.

Cöln, den 18. Januar 1904. (206)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 14 a für Rohzucker jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagplätzen an binnenländischen Wasserstraßen vom 1. April 1902.

Die Anwendungsbedingungen des im Gruppenverkehr VIII (Cöln, St. Johann-Saarbrücken), im rheinischen Nachbar-, Mitteldeutsch-linksrheinischen und Nordwestdeutsch-linksrheinischen Verkehr eingeführten Ausnahmetarifs 14 a erhalten mit Wirksamkeit vom 1. September v. J. nachstehende Zusätze.

1. Der 2. Absatz unter 2 c:
   „Die seit dem 1. September 1903 ausgeführten Mengen Verbrauchszuckers sind auf Grund des Abfertigungsbuches (Muster 8 der Ausführungsbestimmungen zum Zuckersteuergesetz) zu trennen nach Farinen und anderen, nicht raffinierten Nachprodukten (Spalte 12 des Musters 8) einerseits und raffinierten Zuckersorten anderseits."
2. Der 2. Absatz unter 2 e:
   „Bei den seit dem 1. September 1903 ausgeführten Sorten Verbrauchszucker werden auf eine Tonne Farins oder anderer nicht raffinierter Nachprodukte eine Tonne Rohzucker und auf eine Tonne raffinierter Zuckersorten $1^1/_9$ Tonnen Rohzucker gerechnet."

Cöln, den 18. Januar 1904. (207)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-süddeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. Februar 1904 tritt der Nachtrag VI zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Januar 1898 in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Stationen der Butzbach-Licher Nebenbahn und für neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Essen und Münster, sowie andere, zum Teil bereits veröffentlichte Änderungen. Die Frachtsätze nach den Stationen der Butzbach-Licher Nebenbahn und von der Station Sinsen (Bezirk Essen) sind erst vom Tage ihrer Eröffnung für den Güterverkehr gültig. Preis des Nachtrags: 10 ₰.

Essen, den 18. Januar 1904. (208)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 25. Januar d. J. wird die Station Dornburg a. d. Saale des Direktionsbezirks Erfurt in den im niederdeutschen Verbande enthaltenen Ausnahmetarif 4 b für Mergel zum Düngen als Versandstation aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen auf Anfrage Auskunft.

Hannover, den 19. Januar 1904. (209)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Die im nordwestdeutsch-hessischen Gütertarif (Gruppenwechseltarif IV/VI), gültig vom 1. Januar d. J., für die Station Mannheim (D.-B. Mainz) im Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Münster vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze gelten auch für die Station Mannheim der badischen Staatsbahn im Heft 4 der Abteilung A des vorbezeichneten Verbandsgütertarifs.

Cöln, den 16. Januar 1904. (210)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die an der Strecke Rastatt-Weisenbach gelegene Haltestelle Bischweier i. Baden, die am 11. d. M. für den Wagenladungsverkehr eröffnet wurde, wird mit sofortiger Gültigkeit in die Tarifhefte 4, 7 und 8 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Verbandsstationen Auskunft.

Karlsruhe, den 17. Januar 1904. (211)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Kohlentarif mit Böhmen, Teil V, Heft Nr 3 vom 1. Mai 1901.

Ab 1. Februar 1904 wird die Station Obergeorgenthal der k. k. österr. Staatsbahnen in den Tarif einbezogen.

Für Obergeorgenthal gelten die gleichen Frachtsätze und Kilometerentfernungen wie für Brüx.

München, den 18. Januar 1904. (212)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. März 1904 tritt zum Tarife für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr (Verkehr mit Basel und Schaffhausen) vom 1. Juni 1901 der Nachtrag II in Kraft, der im wesentlichen neue Frachtsätze für die Stationen Altenhain b. Brandis, Ammelshain, Chemnitz-Altendorf und Seelingstädt b. Brandis enthält. Abdrücke des Nachtrags sind durch die beteiligten Dienststellen zu beziehen.

Dresden, den 21. Januar 1904. (213)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

An Stelle des Tarifs für die Beförderung von Zuchtvieh zwischen Meßkirch, Mengen und Herbertingen einerseits und sächsischen Stationen anderseits vom 15. März 1890 tritt mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 ein neuer Tarif. Soweit durch denselben Frachterhöhungen eintreten, bleiben die Sätze des alten Tarifs noch bis 15. März 1904 in Kraft. Die in den Tarif aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften derselben unter I (3) genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt das diesseitige Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 18. Januar 1904. (214)
Gr. Generaldirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden Frachtsätze des Ausnahmetarifs D und D 1 im Verkehr von Perleberg nach Stettin, Hauptgüterbahnhof, eingeführt. Der Satz beträgt im Ausnahmetarif D 0,77 ℳ, D 1 0,55 ℳ für 100 kg.

Berlin, den 19. Januar 1904. (215)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen beteiligten Verwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Verdingung von 12 000 Stück Waschschwämmen, 5300 kg Bimstein, natürlicher, in Stücken, 5400 kg gemahlenem Bimstein, 11 000 Stück gepreßtem Bimstein, 120 kg Bienenwachs, 1400 kg Kolophonium, 1000 kg Schellack, 900 kg blausaurem Kali, 800 kg Borax, 2000 kg Leim, 300 kg Salmiak in Stücken und 3200 kg Salmiakgeist in je einem Lose für den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 11. Februar 1904, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Zentralbureau daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 5. März 1904.

Berlin, den 19. Januar 1904. (216)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von 254 Achswellen, 2678 Radreifen aus Tiegelflußstahl und 242 Flußstahlscheibenrädern für Bahnmeisterwagen für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W. für das Etatsjahr 1904.

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 5. Februar 1904, vorm. 11½ Uhr. Zuschlagsfrist bis 20. Februar 1904. Verdingungsunterlagen werden gegen Einsendung von 75 ₰ (von auswärts mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken — einzusenden) vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer Nr 129, abgegeben.

Hannover, den 19. Januar 1904. (217)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 20. Januar vorm. gemeldet.

Nr 3. Berlin, am 23. Januar 1904. Jahrgang 1904

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr der Güter	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr der Güter	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
Deutsche und niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	A	—	1	Kiste	Korinthen —	28,5	1	Geestemünde Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
2	A	—	1	Sack	Kleider u. Bettzeug —	24	2	Emmerich	K. E.-D. Essen	beklebt Wien-Bodenbach.
3	A	1/3	3	Säcke	Getreidesäcke —	83	3	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
4	A B	239	1	Pack	Matten —	22	4	Trier H.	St Johann-Saarbr.	
5	A E K	—	1	—	Fassonstück —	28	5	Hoerde	K. E.-D. Essen	
6	A G	71	1	Kiste	l. Flaschen —	20	6	Mülheim R.	K. E.-D. Elberfeld	
7	A G	737	1	„	Münster-Käse —	14	7	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
8	A G	1903	2	Stück	Fassoneisen —	50	8	Soest	K. E.-D. Cassel	
9	A H	8031	1	Kiste	Winkelmaß —	6	9	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
10	A K M	2703	1	Faß	Wein ? —	50	10	Niederhone	K. E.-D. Cassel	
11	A L	I	1	Ballen	alte Teppiche —	67	11	Stolp	K. E.-D. Danzig	
12	A W	—	1	—	Maschinenteil —	10	12	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
13	A W	1710	1	Ballen	Aufnehmer —	18	13	Marten	K. E.-D. Essen	
14	B	1	1	Sack	Getreidesäcke —	20	14	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beklebt von Hagen 9/1.
15	B E	860	1	Faß	leer —	20	15	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
16	B J	1126	1	Sack	Bohnen —	50	16	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
17	B S	423	1	Koffer	Kleider —	33	17	Burghausen	Bayerische Stsb.	
18	B S F	10895	1	Kiste	Seifenpulver —	20	18	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
19	B V G	3	1	—	Eisenwelle —	133	19	Sinzig	K. E.-D. Cöln	
20	C	15	1	Kiste	leer —	22	20	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
21	C A F K	8154/5	2	—	Korbflaschen, gefüllt	140	21	Novéant	Reichsbahn	beschr. Nancy.
22	C B	2639	1	Lattenkiste	leer —	12	22	Engelsdorf	Sächsische Stsb.	
23	C B	142/3	2	Bund	Kupferblech —	95	23	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
24	C F S	422	1	Ballon	gefüllt —	78	24	Bremen Hpt.	K. E.-D. Hannover	
25	C G	50	1	Pack	graues Packpapier —	57	25	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
26	C G H	10654	1	Kiste	leere Flaschen —	42	26	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
27	C H G*)	133	1	Ballen	Bettfedern —	14	27	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	*) ansch. alte Signatur.
28	Ch R	1	1	Korb	gefüllt —	16	28	Weiler-Ottenhaus.	Albtalbahn	
29	C K	5237/8	2	Ballen	Tuchwaren —	27 u 28	29	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
30	C S	12507	1	Kiste	gefüllt —	25	30	Cöln-Gereon		
31	C S	1	1	„	leer —	40	31	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
32	D A P G	—	1	—	Petroleumbassin —	22	32	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	mit Pumpe.
33	D M	10	1	Bund	2 leere Körbe —	11	33			
34	E C Ko	2876/2878	2	Kisten	leer —	67	34	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
35	E H	29	2	—	Ofenteile —	11	35	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
36	E W	409	1	Ballen	Bettzeug —	51	36	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
37	F B	3445	1	Ballot	Kurzwaren —	19	37	Rothenkirchen	Bayerische Stsb.	
38	F B / W S / E W	3 / 1 / 59047	1	Kiste	Sensen —	35	38	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
39	F D	5047	1	Stück	Stahl —	12	39	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
40	F L	941	1	Kiste	Flaschen —	53	40	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
41	F R	388	1	Faß	leer —	23	41	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
42	F & S	—	7	Ballen	Papier —	430	42	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
43	D	—	4	—	Herdfüße —	7	43	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
44	G	I / II	1 / 1	Holzkoffer / Korb	Kleidung —	45 / 22,5	44	Weimar Thür.	K. E.-D. Erfurt	
45	G	3 u. 12	2	Päcke	l. Säcke —	44	45	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	Aufdruck „Zuckerfabrik Frankenthal“
46	G	1/2	1 / 1	Kommode / Korb	Kleider —	72,5 / 31	46	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
47	G	div.	8	Kisten	leer —	139	47	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
48	G B	11/21	2	„	l. Säureflaschen —	40	48	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
49	Ge & Co	1172	1	Kiste	Borsten —	41	49	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
50	G H	2	1	Sack	Kartoffelsäcke —	25	50	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
51	G K & Co	848	1	Faß	Wein ? —	36	51	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
52	G N	569	1	„	Seifenkerne —	217,5	52	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr der Güter	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr der Güter	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
53	G S	548	1	Kiste	ger. Wurst —	33	53	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
54	G S / A F	6483	1	Ballen	Leinen —	99	54	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
55	G T	23791	1	Kiste	Kautabak —	38	55	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
56	G W	127	1	Pack i. L.	Schraubenbolzen —	6	56	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
57	G W R	706	1	Kiste	gefüllt —	53	57	Wriezen	K. E.-D. Stettin	
58	H	—	1	„	Werkzeug —	30	58	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
59	H	133	1	„	2 Kartons Bücher, Broschen usw.	14,5	59	Zwickau i/S.	Sächsische Stsb.	
60	H	25	1	Sack	Pflanzenteile (Tee) —	52	60	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Gebr. Hilgenburg, Essen H.
61	H	9269	1	Kiste	Bronze-Figur: Frauengestalt	17	61	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
62	H A	—	1	Rolle	Kupfer —	45	62	Ennigerloh	Westf. Landes-E.	
63	H B	29	1	Pack	Ofenblech —	5	63	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
64	H C	15593	1	Kiste	Kognak —	22	64	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
65	H J	455	1	Sack	Futtermehl —	40	65	Rendsburg	K. E.-D. Altona	
66	H M H	—	1	„	Mais —	76	66	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
67	H P	—	1	Kiste	leer —	44	67	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
68	H P	4213	1	„	leer —	32	68	Einbeck	K. E.-D. Cassel	
69	H R	100	1	„	3 leere Blechdosen —	13	69	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
70	H S	16	1	—	Bauleiter —	44	70	„	„	
71	H S & Co.	1745 (1980)	1	Kiste	leer —	10	71	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
72	H S / J H	3090 / 3100	2	Kisten	Manufaktur —	165 / 105	72	Bottrop S.	K. E.-D. Essen	
73	H St	—	2	„	Stärke —	72	73	Salzuflen	K. E.-D. Hannover	
74	J	851	1	Ballen	Federn —	15	74	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
75	J A B	65	1	Korbglasfl.	gefüllt —	63	75	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
76	J G	2814	1	Kiste	leer —	53	76	Braunschweig N.	Braunschw. L.-E.	
77	J H	—	5	Pack	l. Säcke —	115	77	Strasburg Wpr.	K. E.-D. Danzig	
78	J H X	9190	1	—	Pflugschar —	2,5	78	Angerburg	K. E.-D. Königsberg	
79	J J	1667	1	Kiste	leer —	42	79	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
80	J M	—	3	Kisten	? —	338	80	Ulflingen	Reichsbahn	Nr 1451 u. VII/X.
81	J R	16	1	—	eis. Rohrschellen —	11	81	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
82	J S	2046	1	Kiste	leer —	37	82	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
83	J S	6590	1	Korb	Leim —	80	83	Plauen ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
84	J St & Co.	147	1	Ballen	Baumwollw. —	12	84	Schramberg	Württemberg. Stsb.	Gut trägt Blei einer belgischen Station.
85	K 72	53 22	1	„	Wolle —	53	85	Eil-A. Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
86	K	5, 4	1	—	eis. Platte u. eis. Gestell	14	86	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
87	K	3258	1	Kiste	Eisenwaren —	63	87	Passau	Bayerische Stsb.	
88	K	14390	1	Ballen	braune Teppiche —	24	88	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
89	K & C	3070	1	Faß	leer —	20	89	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
90	K & Co.	10742	1	Ballen	Papier —	42	90	Colmar	Reichsbahn	
91	K R	—	2	Kisten	leer —	—	91	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Nr 12988 u. 41090.
92	K S	21139	1	Kiste	Bruchkakes —	9	92	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
93	K S	26401	1	Bund	3 Bretter —	?	93	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
94	K St	13069/2	2	Pack	Stahlstangen —	40	94	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
95	L	38	1	Stange	Flacheisen —	19,5	95	Woldegk	Grhzl. Meckl. Stsb.	
96	L	—	1	—	Kohlenkasten —	7	96	Barop	K. E.-D. Essen	
97	L & A	4050	1	Kiste	eis. Schüsseln —	10	97	Augsburg	Bayerische Stsb.	
98	L Sch & Co.	—	1	Gebund	Hohlglas —	11	98	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
99	M A	1	1	Ballen	Kleider u. Bettzeug	126	99	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
100	M & Co.	5986	1	„	Treibriemen —	23	100	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
101	M M	1000	1	Korb	Flaschenhülsen (Stroh)	15	101	„	„	
102	M R	23/39	17	Pack	Säcke —	363	102	Posen	K. E.-D. Posen	
103	M W	96/97	2	Kisten	Seife —	87	103	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
104	N F	13582	1	Ballen	Kindertisch —	10	104	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
105	O A	4225	1	Faß	Viehsalz —	240	105	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
106	O B	7946	1	Kiste	2 Standglocken —	16	106	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
107	O D	—	1	Korb	Damenkleidung —	12,5	107	Halberstadt	„	brauner Korb.
108	C M	544	1	Kiste	Senfgläser —	25	108	Duisburg	K. E.-D. Essen	
109	P	10972	1	Ballen	Wachstuch —	22	109	Düren	K. E.-D. Cöln	
110	P H	6446	1	Pack	Papier —	59	110	Basel	Badische Stsb.	
111	P K	3776	1	Ballen	Tuchwaren —	38	111	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
112	P S	57	1	Sack	eßbare Kastanien —	50	112	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	
113	P V	795/801	7	Ballen	Papier —	736	113	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
114	R	4731	1	Korb	Blechflasche —	3	114	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
115	R	7048	1	Ballen	Kachemir oder Futterstoffe	15	115	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
116	R	—	1	Kiste	l. Flaschen —	60	116	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
117	R N	12	1	Sack	Samen —	23	117	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
118	S G	153	1	„	Kaffee —	60	118	Mellrichstadt	Bayerische Stsb.	
119	S K	7842	1	Faß	Drahtnägel —	265	119	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
120	S K	69482	1	Kiste	Glas —	60	120	Fritzlar	K. E.-D. Cassel	
121	S P	1004, 2235	2	—	Ketten —	41	121	Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	je 8 m l.
122	S R C	2748	1	Kiste	Waschservice —	20	122	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
123	S S	1/2	2	—	eis. Rohre —	45	123	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	6 m lang.
124	S S	24291	1	Kiste	kl. Messingteile —	13	124	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
125	S Sch	004	1	—	hölz. Haspel —	22	125	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
126	S T	—	1	Bund	Schilfrohr —	6	126	Plochingen	Württemberg. Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
127	T	—	1	—	eis. Rohr m. Flansche	39	127	Hoerde	K. E.-D. Essen	2,71 m lang.
128	T S	1022	1	Faß	Seife	56	128	Sperenberg	Militärbahn	
129	U E	11	1	„	Ultramarin	57	129	Linden F.	K. E.-D. Hannover	
130	U G	6536 64889	2	Ballen	Futterstoff	22 48	130	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
131	v B	5132	1	Kiste	leer	42	131	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
132	V F	719	1	Ballen	Tapeten	23	132	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
133	V F B	85234	1	Stange	Stahl	28	133	Schalke	K. E.-D. Essen	
134	W	43	1	Sack	Specksteine	50	134	Dortmund K. M.	„	
135	W	22847	1	Kübel	Wagenfett?	27	135	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
136	W B	—	1	Rolle	neue Körbe	20	136	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
137	W C	283	1	Bund	Temperguß	11	137	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
138	W F	24	1	Weinfaß	leer	10	138	Alzey	Direktion Mainz	
139	W G	—	2	—	Holzmodelle	4	139	Untertürkheim	Württemberg. Stsb.	
140	W H	548	1	Kiste	Packstroh	35	140	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
141	W H C	5608	1	„	Eisenwalze	125	141	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	mit Gummilager.
142	W K	438	1	„	Netzhemden	101	142		„	
143	W L	26883	1	„	leer	12	143	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
144	W M	10	1	Sack	Soda	101	144	Crampas-Saßnitz	K. E.-D Stettin	
145	W S J	654	4	Bund	Stahl	239	145	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
146	Z M	1	1	Kiste	Wäsche	17	146	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
	B. Güter mit Adressen bezeichnet:									
147	F. A. Böhmer	—	1	Sack	41 Mehlsäcke	39	147	Hagen-Oberh.	K. E.-D. Elberfeld	
148	Borisch Br.	—	1	Bierfaß	leer	47	148	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	bezettelt von Berlin Ostb. 28/12. nach Olmütz.
149	J. W. Briess	—	3	Pack	Säcke	62	149	Pirna	Sächsische Stsb.	
150	G. Butzig S.	81	1	Bierfaß	leer	32	150	Dresden-Fr.	„	
151	Dresely	394	1	Faß	leer	10	151	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
152	Genossenschafts-Br.	—	1	Bierfaß	leer	30	152	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Saaz.
153	Goldschmidt & Stern	—	1	Pack	Säcke	44	153	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
154	Knorr	—	1	Sack	Platthafer	45	154	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
155	A. Koch	—	1	„	Kartoffeln	74	155	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
156	D. H. Mohr	—	1	Kiste	leer	14	156	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
157	Neuhausen	02643	1	Faß	leer	45	157	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
158	Fräulein Pasewalk Friedland i/M.	—	1	Karton	Kleidung	5,5	158	Friedland i/Mecklbg.	Neubrandenburg-Friedländer E.	
159	Louis Röderer	—	1	Sektflasche	Schaumwein	1	159	Soest	K. E.-D. Cassel	Reoves.
160	Adolf Schmidt	—	1	—	Privattau	13	160	Neuß	K. E.-D. Cöln	
161	Schweizerhof	—	1	Milchkanne	leer	5	161	Goldbeck	K. E.-D. Magdeburg	
162	Frau Storch W L	1	1	—	Kommode	83	162	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
163	W. Tümmers	—	1	Milchkanne	leer	8	163	Crefeld	K. E.-D. Cöln	Bochum.
164	Zimmermann	—	1	—	Viehgitter	13,5	164	Speldorf	K. E.-D. Essen	
	C. Güter mit Nummern bezeichnet:									
165	—	div. Nrn	17	eis. Fässer	leer	1397	165	Duisburg	K. E.-D. Essen	
166	—	VI	1	—	Bodenkarre	46,5	166	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
167	—	20	3	—	eis. Platten	137	167	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
168	—	30	1	Ring	verz. Eisendraht	50	168	Neuwied	K. E.-D. Cöln	
169	—	32½	2	Pack	Packpapier	80	169	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
170	—	122	2	—	eis. Platten	143	170	Elsdorf	K. E.-D. Cöln	
171	—	346	1	Kiste	Messingw.	15	171	Essen Hbf.	K. E.-D. Essen	
172	—	543	9	—	Bratöfen	85	172	Posen	K. E.-D. Posen	
173	—	556	1	Holzkoffer	Kleider	30	173	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	
174	—	977, 824 u. 3355	3	Ölfässer	leer	105	174	Schalke	K. E.-D. Essen	
175	—	1848	1	Ballen	Hülsen u. Holz	56	175	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
176	—	2007	1	—	Schaukelstuhl	8	176	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
177	—	2525	1	Stab	Flachstahl	8	177	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
178	—	51683	1	Zylinder	Kohlensäure	61	178	Borken i. W.	K. E.-D. Essen	
	D. Güter mit Zeichen versehen:									
179	rot —	—	1	—	Rohr	30	179	Pleschen	K. E.-D. Posen	
180	— schwarz	—	2	Bund	Winkeleisen	52	180	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
181	×	—	47	Stück	gußeis. Kapseln	190	181	Kelheim	Bayerische Stsb.	
182		14159	1	Kiste	l. Dosen	11	182	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	u. AL
183		60	1	„	gefüllt	135	183	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
184		5289	1	„	Zuckerwaren	28	184	Eschwege	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
E. Güter ohne Bezeichnung:										
185	—	—	1	—	gußeis. Abflußrohr —	3	185	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	33 cm lang.
186	—	—	1	Korb	fr. Äpfel —	17	186	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
187	—	—	2	Ringe	Bandeisen —	22	187	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
188	—	—	1	Bund	Bandeisen —	48	188	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
189	—	—	1	„	Bandeisen —	78	189	Damme	Oldenburg. Stb.	
190	—	—	1	—	Bettlade —	139	190	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
191	—	—	1	—	Blechflasche, leer —	4	191	Kiel	K. E.-D. Altona	
192	—	—	1	—	Blechflasche, gefüllt —	17	192	Cleve	K. E.-D. Cöln	
193	—	—	1	Bund	5 Blechhäfen —	4	193	Karpfham	Bayerische Stsb.	
194	—	—	1	—	Bleirohr —	9	194	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	3 m lang.
195	—	—	1	Pack i. L.	1 Brecheisen —	13	195	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
196	—	—	4	Pack	12 Bretter —	122	196	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	
197	—	—	4	—	Pfähle, Latten —		197			
198	—	—	1	Schließkorb	Damenwäsche —	22	198	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
199	—	—	1	Rolle	Dachpappe —	25	199	Illowo	K. E.-D. Danzig	
200	—	—	1	—	Dezimalwage —	22	200	Baal	K. E.-D. Cöln	
201	—	—	1	Rolle	feines Drahtgeflecht	15	201	Jastrow	K. E.-D. Bromberg	
202	—	—	2	Bund	Eichenbohlen —	?	202	Oldesloe	K. E.-D. Altona	
203	—	—	1	Wagen	Eisen —	—	203	Essen Nord	K. E.-D. Essen	Bl. 24322.
204	—	—	1	„	Eisen —	5000	204	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	H. 28505.
205	—	—	3	Stangen	U-Eisen —	44	205	Hannover N.	„	
206	—	—	2	„	U-Eisen —	37	206	Gütersloh	„	
207	—	—	2	—	Eisenbahnschienenlaschen	10,5	207	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
208	—	—	1	Sack	Eisenbügel —	42	208	Brilon Wald	K. E.-D. Cassel	
209	—	—	1	Bund	Eisendraht —	21	209	Zwickau i/S.	Sächsische Stsb.	
210	—	—	3	—	Eisenräder —	7,5	210	Bremen Fr.	K. E.-D. Hannover	
211	—	—	1	—	Eisenteil —	111	211	Soest	K. E.-D. Cassel	trichterförmig.
212	—	—	1	Stück	Eisenteil —	25	212	Fraustadt	K. E.-D. Posen	
213	—	—	1	Pack i. L.	Eisenteile —	2	213	Waren	Grhzl. Meckl. Stsb.	
214	—	—	1	Korb	Eisenteile —	35	214	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
215	—	—	1	Bund	14 Eisenteile —	10	215	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
216	—	—	1	Korb	Eisenwaren —	46	216	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
217	—	—	1	„	Eisenw., Hefthalter —	31	217	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
218	—	—	3	Fässer	gefüllt —	803	218	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	
219	—	—	2	—	Federn aus Rundstahl	2,5	219	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
220	—	—	1	Kiste	Feigen, Pflaumen —	65	220	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
221	—	—	1	Paket	Feilen —	2	221	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	Gepäck.
222	—	—	1	Sack	Feinzucker —	25	222	Höhr-Grenzh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
223	—	—	33	Stück	eis. Feldschienenlaschen	13,5	223	Limbach b/Ch.	Sächsische Stsb.	
224	—	—	1	—	eis. Feuerhaken —	10	224	Emmerich	K. E.-D. Essen	
225	—	—	1	Bund	4 Feuerhaken —	15	225	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
226	—	—	1	Überzug	Fischangel —	5	226	Appenweier	Badische Stsb.	
227	—	—	1	Stange	Flacheisen —	22	227	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
228	—	—	1	„	Flacheisen —	82	228	„	„	
229	—	—	1	„	Flacheisen —	27	229	„	„	
230	—	—	1	—	Flacheisen —	14	230	Hannover	„	
231	—	—	1	Stück	Flacheisen —	27	231	Gnoien	Grhzl. Meckl. Stsb.	
232	—	—	3	—	Gasrohre —	7	232	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
233	—	—	1	—	Gasrohr —	19	233	Bielefeld	„	5 m lang.
234	—	—	1	Bund	5 Gasrohre —	25	234	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	2,7 m lang.
235	—	—	1	Stück	Gasrohr —	30	235	Düren	K. E.-D. Cöln	1,90 m lang.
236	—	—	2	—	eis. Gasrohre —	30	236	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
237	—	—	1	Bund	3 Stg. Gasrohre —	45	237	Hagen	„	1,25 m lang.
238	—	—	6	—	hölz. Gesimse —	16	238	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
239	—	—	1	Sack	Getreidesäcke —	25	239	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
240	—	—	1	„	Gips —	97	240	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
241	—	—	1	„	Graupen —	25	241	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
242	—	—	1	Korb	Guß —	73	242	Novéant	Reichsbahn	
243	—	—	1	Pack	Gießlöffel —	3	243	Dülken	K. E.-D. Cöln	
244	—	—	2	—	Gußrohre —	12	244	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	à 5 m lang.
245	—	—	1	Korb	Gußwaren —	83	245	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
246	—	—	1	Bund	eis. Haken mit 3 Kettengliedern	17	246	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
247	—	—	1	Ballen	Hammerstiele —	6,5	247	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
248	—	—	1	Holzkasten	leer —	21	248	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	
249	—	—	1	Holzkoffer	gefüllt —	65	249	Mainz	Direktion Mainz	schwarz.
250	—	—	1	Schnur	10 Paar Holzschuhe —	7	250	Neumühl	K. E.-D. Essen	
251	—	—	1	Sack	Holzspäne —	33	251	Landsberg	Bayerische Stsb.	
252	—	—	1	Kiste	Holzspulen —	13	252	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
253	—	—	1	—	Kalbkäfig, leer —	102	253	Iserlohn	„	
254	—	—	2	Kalkkübel	(hölzerne) leer —	40	254	Mannheim	Badische Stsb.	
255	—	—	1	Wagen	Kalksteine —	—	255	Duisburg-Hf. S.	K. E.-D. Essen	E. L. 18872.
256	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	85	256	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
257	—	—	1	„	Kartoffeln —	100	257	Mainz	Direktion Mainz	
258	—	—	2	—	Ketten —	—	258	Ulflingen	Reichsbahn	
259	—	—	2	—	Taue —	—	259			

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
260	—	—	2	—	Ketten —	8,5, 6,5	260	Gernrode	K. E.-D. Magdeburg	6,30 m l., 5,30 m l.
261	—	—	1	Pack	eis. Ketten —	—	261	Neuß	K. E.-D. Cöln	
262	—	—	2	—	Kinderstühle —	6	262	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
263	—	—	1	—	Kinderwagen —	14	263	Schönefeld b/L.	K. E.-D. Halle a/S.	
264	—	—	1	Kiste	leer, ohne Deckel —	17	264	Rodewisch	Sächsische Stsb.	
265	—	—	1	Sack	Kittel, Jackett etc. —	3	265	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
266	—	—	1	—	Klappstuhl —	7	266	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
267	—	—	1	—	Klapptisch —	29	267	Neckarsulm	Württemberg. Stsb.	
268	—	—	1	Sack	Kleider —	27	268	Posen	K. E.-D. Posen	
269	—	—	1	„	Kleider, Betten —	14,5	269	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
270	—	—	1	Reisekorb	Kleider etc. —	24	270	Berlin Friedr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
271	—	—	1	Sack	Kleider —	—	271	Sonderburg	K. E.-D. Altona	Gepäck.
272	Gepäck	—	1	Reisekorb	Kleider —	49	272	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	Hilda Rossier.
273	—	—	1	„	Kleidung —	38	273	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
274	—	—	1	Pack	2 leere Körbe —	11	274	Emmerich	K. E.-D. Essen	
275	—	—	1	Wagen	Kohlen —	—	275	Duisburg Hafen II		Essen 73807.
276	—	—	1	„	Kohlen —	—	276	Altdamm	K. E.-D. Stettin	Mgd. 28709.
277	—	—	4	Bund	Kokosseile —	54	277	Hameln	K. E.-D. Hannover	
278	—	—	1	—	Kolbenstange —	13	278	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
279	—	—	2	Kübel	neu, leer —	7	279	Mainz	Direktion Mainz	
280	—	—	1	Bund	5 eis. Kugeln —	13	280	Duisburg	K. E.-D. Essen	
281	—	—	1	„	9 eis. Kugeln —	22	281	Mörs	K. E.-D. Cöln	
282	—	—	1	—	verz. Kümmerrohr mit 2 Scheiben	4	282	Winterswyk	K. E.-D. Essen	
283	—	—	1	Pack i. L.	Kupferdraht —	10,5	283	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
284	—	—	1	Ballen	Leder —	85	284	Heinsberg	K. E.-D. Cöln	
285	—	—	1	Sack	Leim —	51	285	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
286	—	—	1	„	Mandeln —	23	286	Mühlhausen Thür.	K. E.-D. Erfurt	
287	—	—	1	—	eis. Mannlochdeckel —	52	287	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
288	—	—	1	Karton	Margarine —	5,5	288	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	in Leinen.
289	—	—	1	—	Maschinenteil zur Hobelschleifmasch.	50	289	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
290	—	—	1	Rolle i. P.	Messingdrahtgewebe	34	290	Cüstrin-Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
291	—	—	1	Ballen	Messingstäbe —	7	291	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
292	—	—	1	Bund	31 Muffen —	5	292	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
293	—	—	2	Ölfässer	leer —	49	293	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	zerbrochen.
294	—	—	3	—	Ofenplatten —	10	294	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
295	—	—	2	Stück	Ofenrohr u. Knie —	8	295	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
296	—	—	1	—	Ofenrost —	4	296	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
297	—	—	1	Stück	Ofenunterteil —	21	297	Bad Kissingen	Bayerische Stsb.	
298	—	—	1	„	Ofenteil —	33	298	Feldmoching	„	
299	—	—	3	Pack	Papiertüten —	15	299	Straßburg	Reichsbahn	
300	—	—	1	Bund	10 Plätteisenbolzen —	19	300	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
301	—	—	1	—	Plan —	30	301	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	4,70 br., 7,20 l.
302	—	—	1	Pack	3 Kisten Räucherw. —	15	302	Berlin Görl.	„	
303	—	—	1	„	Reckstange —	7	303	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
304	—	—	1	Reisekorb	leer —	7	304	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	Eisenstange, Schloß.
305	—	—	4	Pack	Reisigbesen —	90	305	Markt-Redwitz	Bayerische Stsb.	
306	—	—	1	Pack i. L.	10 kupferne Ringe —	23	306	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
307	—	—	2	Pack i. P.	6 rote, 6 grüne eiserne Ringe	5	307	Hannover N.	„	
308	—	—	2	Block	Roheisen —	47	308	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
309	—	—	1	Ballen	Rohr —	8	309	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
310	—	—	1	—	eis. Rohr —	8	310	Bocholt	K. E.-D. Essen	
311	—	—	2	—	eis. Rohre —	13	311	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	5,5 m lang.
312	—	—	2	—	eis. Rohre —	7	312	„	„	
313	—	—	3	—	eis. Rohre —	52	313	„	„	
314	—	—	1	Rohrkorb	leer —	5	314	Wesel	K. E.-D. Elberfeld	Dienstgut.
315	—	—	1	Pack	Rolladen —	9	315	Basel	Badische Stsb.	
316	—	—	1	Stab	Rundeisen —	44	316	Barmen-U.	K. E.-D. Elberfeld	
317	—	—	1	Stange	Rundeisen —	12	317	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
318	—	—	2	Stück	Rundstahl —	53	318	Frankf. a/M. Hgb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
319	—	—	1	Stab	Flachstahl —		319			
320	—	—	1	Stange	Rundstahl —	42	320	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
321	—	—	1	Pack	leere Säcke —	25	321	Straßburg	Reichsbahn	
322	—	—	1	„	leere Säcke —	43	322	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
323	—	—	1	„	Sägeblätter —	5	323	Barmen	„	
324	—	—	1	„	6 Sägeklingen —	2	324	Novéant	Reichsbahn	
325	—	—	2	—	Säulen —	?	325	Elsenau	K. E.-D. Bromberg	
326	—	—	4	Säcke	Schafwolle —	81	326	Posen	K. E.-D. Posen	
327	—	—	1	—	Schließautomat —	18	327	Berlin Friedr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
328	—	—	2	Stück	Schmiedestücke —	75	328	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
329	—	—	10	—	Schornsteinschieber —	7	329	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
330	—	—	1	—	Schraubenschlüssel —	7	330	„	„	
331	—	—	1	Bund	Schwarten —	13,5	331	Wittringen	Reichsbahn	
332	—	—	1	—	Signalscheibe —	?	332	Wilkau	Sächsische Stsb.	
333	—	—	2	—	eis. Spanner —	32	333	Potschappel	„	
334	—	—	1	Sack	12 gußeis. Spundverschlüsse	15	334	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
335	—	—	1	Korb	Stärke —	11	335	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
336	—	—	1	Stange	Stahl —	8	336	Metz	Reichsbahn	
337	—	—	1	„	Stahl —	51	337	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
338	—	—	1	—	Stahlstange —	27	338	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
339	—	—	1	Wagen	Steinkohlen —	10	339	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	Essen 99018.
340	—	—	1	Kiste	Streichhölzer —	27	340	Bochum Sd.	K. E.-D. Essen	
341	—	—	1	Paket	Strick- u. Nähzeug —	1	341	Augsburg	Bayerische Stsb.	
342	—	—	1	Wagen	Stückgut —	—	342	Duisburg	K. E.-D. Essen	Elbf. 42364.
343	—	—	1	Ballen	Tabak —	270	343	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
344	—	—	1	—	Teppich —	67	344	Saargemünd	Reichsbahn	
345	—	—	2	—	Theaterlampen —	2	345	Dortmund Km.	K. E.-D. Essen	
346	—	—	1	Pack i. P.	Uhrgewichte —	15	346	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
347	—	—	1	—	Verschlußkran —	12	347	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
348	—	—	1	—	eis. Vorgelege —	17	348	Altchemnitz	Sächsische Stsb.	
349	—	—	1	—	Wagenpuffer —	33	349	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
350	—	—	1	—	eis. Wagentritt —	10	350	Stettin C.	K. E.-D. Stettin	
351	Gepäck	—	1	Reisekorb	Wäsche —	—	351	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	Fritz Wichem.
352	—	—	1	Weidenkrb.	Wäsche —	18,5	352	Göttingen	K. E.-D. Cassel	[1]
353	—	—	1	Reisekorb	Wäsche, Schmuck —	19	353	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
354	—	—	1	Faß	Wein —	47	354	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
355	—	—	1	Sack	Weizen —	97	355	Stadtoldendorf	K. E.-D. Cassel	
356	—	—	2	—	eis. Wellen —	135	356	Neuruppin	Krem. Neurupp. W. E.	
357	—	—	6	Stück	Winkeleisen —	67	357	Mainz	Direktion Mainz	
358	—	—	1	Bund	Winkeleisen —	69	358	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
359	—	—	1	Kiste	Wollgarn etc. —	15	359	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
360	—	—	1	„	Wurst oder Fleisch —	34	360	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
361	—	—	1	Sack	Zementsäcke —	30	361	Rummelsburg *)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
362	—	—	1	Pack i. P.	5 eis. Zirkel —	0,5	362	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
363	—	—	1	Pack	Zuggardineneinrichtungen	5	363	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
364	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	50	364	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	

Nachtrag.

1	E L	—	1	—	Decke —	—	1	Dordrecht	Niederländ. Stsb.	bekl.: Asch-Dordrecht.
2	H J S	2135	1	Korb	Holzware —	25	2	Tyenvord	„	bekl.: Cöln-Deutz.
3	J C R	12398	1	Kiste	Maschinenteile —	10	3	Dordrecht	„	bekl.: Chemn.-Dordrecht.
4	P K	7544	1	Pack	Eisenware —	5	4	Zuidbroek	„	bekl.: Holzminden.
5	—	975	1	Kiste	Ziegel —	28	5	Rotterdam M.	„	bekl: Mettlach.

[1]) Ohne Deckel; mit Leinwand zugenäht.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 8. 27. Januar 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die finanziellen Ergebnisse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Staatsminister Albert v. Maybach †.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für 1902.

Die Orenburg-Taschkenter Eisenbahn.

Nachrichten:

Deutschland: Aus dem preußischen Eisenbahnetat. — Betriebseinnahmen der preuß.-hess. Staatsbahnen. — Gegen den Staffeltarif für Stückgut. — Verkehr und Einnahmen der bayer. Staatsbahnen. — Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth). — Eisenbahn- und Finanzreform in Sachsen. — Zum Buchholzer Eisenbahnunfall. — Zittau-Reichenberger E.-G. — Umbau des Stuttgarter Bahnhofs. — Einrichtungen für Hilfeleistung bei Eisenbahnunfällen. — Über die Pflege des Verkehrs nach den abseits der Bahn liegenden kleinen Städten und Dörfern. — Bestattungsfeier für den Staatsminister v. Maybach. — Personalnachrichten.

Österreich: Die Bauvergebung bei den Alpenbahnen. — Reichenberger Bahnhof. — Beratung über Verkehrsfragen im Eisenbahnministerium. — Der Eisenbahndamm bei Eggenburg. — Aufhebung der Fahrbegünstigungen für Militärpersonen auf der Wiener Stadtbahn. — Zugverbindung Wien-Rom. — Benutzung der Speisewagen auf den österr. Staatsbahnen. — Erste österr. Eisenbahnwaggon-Leihanstalt. — Todesfälle.

Ungarn: Betriebseinnahmen der Eisenbahnen.

Übrige europäische Länder: Dampffährverbindung zwischen Schweden und Deutschland. — Einnahmen der französ. Eisenbahnen. — Einnahmen der schweizer. Eisenbahnen. — Direkte Bahn Solothurn-Bern. — Ostalpenbahn. — Sommerfahrplan und Verkehrsverbesserungen in der Schweiz. — Simplonеröffnung und Mailänder Ausstellung. — Regelung des Eisenbahnverkehrs für den Hafen von Genua. — Neue Bahn Francavilla-Lecce mit Zweigbahn Novoli-Nardò. — Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Rom Termini und Trastevere. — Zeitkarten im Nahverkehr für Angestellte der sizilianischen Bahnen. — Reform der spanischen Eisenbahntarife. — Ein Kampf im Eisenbahnwagen auf der North London-E. — Eine unterhöhlte Station der Caledonian-Eisenbahn. — Direkter Zugverkehr nach Konstantinopel. — Anlegung eigener Schlösser und Bleie auf den russ. Bahnen durch die Versender. — Neue Fahrkarten für die russ. Bahnen.

Fremde Weltteile: Eine neue sibirische Eisenbahn. — Eisenbahnprojekt von der Küste des Zululandes nach Johannesburg. — Im Schnee steckengebliebene Eisenbahnzüge. — Eine neue Eisenbahn in Brasilien.

Rechtspflege.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die finanziellen Ergebnisse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Die Darlegungen des preußischen Finanzministers in seiner Etatsrede und die Veröffentlichungen aus dem Eisenbahnetat lenken von neuem die allgemeine Aufmerksamkeit auf die überaus glänzenden Ergebnisse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Nach einer kurzen Zeit der Ebbe, da die Überschüsse zurückgingen und der Betriebskoeffizient stieg, ist ein neuer Aufschwung eingetreten, der bei aller Vorsicht die Aufstellung eines Etats gestattet, dessen Überschüsse die der besten früheren Jahre noch erheblich übertreffen.

Eine lehrreiche Darstellung der Kreuzzeitung (Nr 34 vom 21. d. M) hebt einige besonders bedeutsame Punkte aus der Entwicklung der preußischen Eisenbahnfinanzen hervor. Wir lassen hier diese Darstellung zunächst folgen. Es heißt dort:

„Will man ein richtiges Urteil über das finanzielle Ergebnis einer Eisenbahnverwaltung für sich und im Vergleiche zu anderen Eisenbahnverwaltungen gewinnen, so muß man die Betriebsergebnisse zugrunde legen. Dies erscheint bei den preußischen Staatsbahnen um so mehr geboten, als deren Haushalt vollständig in den allgemeinen Staatshaushalt eingefügt ist, so daß der Nichteingeweihte sich nur schwer ein richtiges Bild von der Wirtschaftsführung der Staatsbahnen machen kann. Insbesondere werden aus den großen Eisenbahnüberschüssen auch alle Baubedürfnisse der Eisenbahnverwaltung befriedigt. Zwar werden die Geldmittel für neue Bahnen durch die Eisenbahnkreditgesetze bewilligt, die Deckung dieser Kredite selbst aber geschieht in der Regel ebenfalls durch die sich in den Jahresrechnungen ergebenden Eisenbahnüberschüsse, so daß in dem gleichen Maße von der Begebung von Konsols Abstand genommen werden kann. Daraus erklärt es sich auch, daß, während jährlich mehrere hundert Millionen Mark für Eisenbahnbauzwecke aufgewendet werden, die preußische Staatsschuld als solche in einzelnen Jahren nicht nur nicht gewachsen, sondern sogar kleiner geworden ist.

Mit dieser Finanzierung steht der preußische Staat dank seinen Eisenbahnüberschüssen wohl einzig da. Infolge der Einfügung der Bauausgaben in den Staatshaushaltsetat und deren Deckung durch die Eisenbahnüberschüsse hat sich aber alle Welt daran gewöhnt, auch diese Ausgaben als Jahresausgaben anzusehen und, wenn von Jahresüberschüssen der Eisenbahnverwaltung schlechthin gesprochen wird, auch diese Bauausgaben vorweg von den Betriebseinnahmen mit abzuziehen, wiewohl letzteren nur die Betriebsausgaben gegenübergestellt werden können. Jedenfalls erscheint es richtig, bei Prüfung des Wirtschaftsergebnisses der preußischen Staatsbahnen das reine Betriebsergebnis ins Auge zu fassen und die Bauausgaben hierbei außer acht zu lassen. Hiernach soll auch nachstehend verfahren werden.

Der Betriebsüberschuß, der sich ergibt, wenn die reine Betriebsausgabe von der reinen Betriebseinnahme abgezogen wird, betrug bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft

im	Jahre	1896	rund	503	Millionen	Mark
„	„	1897	„	531	„	„
„	„	1898	„	536	„	„
„	„	1899	„	563	„	„
„	„	1900	„	564	„	„
„	„	1901	„	517	„	„
und im zuletzt abgeschlossenen Jahr		1902	„	541	„	„

Infolge des allgemeinen wirtschaftlichen Rückganges ging auch der Betriebsüberschuß im Jahre 1901 zurück, erholte sich aber schon in dem nächstfolgenden, jetzt abgeschlossen vorliegenden Jahre 1902 so sehr wieder, daß dadurch bekanntlich das Defizit des gesamten Staatshaushalts für 1902 beseitigt und ein Betrag von mehr als 15 Millionen Mark dem neu gebildeten Ausgleichsfonds zugeführt werden konnte. Im laufenden Etatsjahr 1903 haben sich die finanziellen Ergebnisse der preußischen Staatsbahnen weiter so überaus günstig gestaltet, daß schon jetzt mit einem Betriebsüberschusse gerechnet wird, welcher die höchste Ziffer der Vorjahre weit überschreiten und aller Voraussicht nach nicht nur ausreichen wird, um das hohe Etatsdefizit des gesamten Staatshaushalts für 1903 von 71 Millionen Mark zu decken, sondern darüber hinaus den Ausgleichsfonds mit einem noch größeren Betrag als 1902 weiter aufzufüllen. Im Etat für 1904 schließt der Voran-

schlag der Eisenbahnverwaltung mit einem Betriebsüberschusse von rund 588 Millionen Mark ab. Der Beitrag, den die Eisenbahnverwaltung zu den Bedürfnissen der anderen Ressorts leistet, ist nach dem Nettoetat für 1904 um rund 76 Millionen Mark gegen das Vorjahr gestiegen. Da die Verkehrseinnahmen für 1904 vorsichtig veranschlagt sind, wird die Wirklichkeit diesen Anschlag aller Voraussicht nach übersteigen. Aus diesem allen ergibt sich, daß die finanziellen Ergebnisse der Staatseisenbahnverwaltung fortgesetzt steigende sind. Eine ungünstige Konjunktur wie die des Jahres 1901 kann für dieselben wohl vorübergehend einen Rückschritt im Gefolge haben, aber im ganzen betrachtet wohnt den preußischen Eisenbahnfinanzen eine große Stetigkeit und Entwicklungsfähigkeit inne.

Dies zeigt sich auch an dem als Wertmesser für die Wirtschaftlichkeit geltenden Betriebskoeffizienten, d. h. dem Verhältnisse der Betriebsausgabe zu der Betriebseinnahme. 1901 betrug dieser 61,75 %; in dem jetzt abgeschlossenen Jahr 1902 ist er auf 61,34 % zurückgegangen. Für das laufende Jahr 1903 darf mit einem weiteren Rückgange des Koeffizienten gerechnet werden, ebenso ergibt sich aus dem Voranschlage für 1904 ein geringerer Prozentsatz als 1902. Also für die hier in Betracht kommenden letzten drei Jahre bleibt der Betriebskoeffizient noch unter dem Satze von 1901: gewiß ein erfreuliches Zeugnis für die Stetigkeit und Wirtschaftlichkeit der Verwaltung, umsomehr, wenn in Betracht gezogen wird, daß die Koeffizienten anderer deutscher Staatsbahnen in dem zuletzt abgerechneten Geschäftsjahr 1902 noch einige 70 %, ja sogar 81½ % betragen haben. Dies Betriebsjahr stand bei manchen Eisenbahnverwaltungen bekanntlich unter dem Zeichen der möglichsten Zurückstellung aufschiebbarer Bauten und Beschaffungen, während gerade in diesen Zeiten des wirtschaftlichen Rückganges im Bereiche der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft eine außergewöhnliche Bautätigkeit entwickelt und auch im Betriebe von einer Erhöhung der Leistungen nicht abgesehen wurde. Dahin rechnen wir den beschleunigten Umbau der Schnellzuglinien mit schweren Schienen, die kräftige Vermehrung und Verbesserung des Fahrparks, die Vermehrung und Beschleunigung der Schnell- und Personenzüge. Wenn dennoch der Betriebskoeffizient eine solche Stetigkeit zeigt, so ist das ein untrügliches Zeichen für die Wirtschaftlichkeit der Verwaltung.

Auch die aus dem Eisenbahnbetriebe erzielte Rente erweist sich fortgesetzt als eine günstige. Sie ist in dem zuletzt abgerechneten Jahre 1902 gegen das Vorjahr um 0,13 % von 6,43 auf 6,56 % gestiegen. Die folgenden Jahre versprechen noch ein weiteres Steigen. Aber von welchem Anlagekapital ist die Rente berechnet? Das sind jene 8¼ Milliarden, welche sich ergeben, wenn alle Kapitalaufwendungen für Eisenbahnzwecke über den Betriebsetat hinaus, mögen sie aus Anleihen oder den eigenen Überschüssen der Eisenbahnverwaltung bestritten worden sein, zum Anlagekapital hinzugeschlagen werden. Wie streng diese Berechnungsweise ist, kann daraus ersehen werden, daß die gesamte preußische Staatsschuld (nicht etwa bloß die Eisenbahnschuld) am 31. März 1903 rund 6⅘ Milliarden, also 1⅖ Milliarden weniger betrug als das Anlagekapital, von dem die Rente der preußischen Staatsbahnen mit 6,56 % berechnet ist. Die Rente der anderen deutschen Staatsbahnen beträgt für 1902 zwischen 3,86 und 2,36 %.

Aus allem diesen ergibt sich, daß die finanzielle Entwicklung innerhalb der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft eine ganz vorzügliche ist und die besten Aussichten für die Zukunft verspricht."

Man kann diese an sich so nüchternen ziffermäßigen Darlegungen nicht lesen, ohne sich des Staatsmannes zu erinnern, der soeben seine Augen für immer geschlossen hat, Albert v. Maybachs. Ihm verdankt Preußen die Errichtung und die feste Fügung des stolzen Gebäudes seiner Staatseisenbahnen. Wir gedenken der Verdienste des Heimgegangenen noch an anderer Stelle. Hier möge nur darauf hingewiesen werden, daß die Festhaltung an den Maybachschen Grundsätzen der Staatseisenbahnpolitik immer reichere Früchte trägt. Hat sein unmittelbarer Nachfolger sich durch die dem wachsenden Umfange des Staatseisenbahnnetzes sich anpassende Neuordnung der Verwaltung und durch die Schaffung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft neue Lorbeeren erworben, so war die Tätigkeit des jetzigen preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten gleich im Anfang durch kräftige Fortsetzung der Verstaatlichungspolitik gekennzeichnet. Auf diesem Felde ist nun ein gewisser Abschluß erreicht; innerhalb Preußens gibt es kaum noch ein Privatbahnunternehmen, dessen Erwerb seiner Bedeutung oder Lage wegen zur Abrundung und Vervollständigung des Staatsbahnnetzes erforderlich wäre. Hier sind keine Aufgaben mehr zu erfüllen. Diese liegen auf anderen Gebieten. Der neue Etat lehrt, mit welchem Eifer die Ausstattung des bestehenden Netzes mit starkem Oberbau, vorzüglichem Betriebsmaterial, durch Verbesserung, Erweiterung und Umbau der Bahnhöfe, Anlage neuer Gleise usw. in die Hand genommen wird. Wie sehr durch den günstigen Eisenbahnabschluß der preußischen Regierung die bevorstehenden Forderungen für neue Eisenbahnbauten und mittelbar auch die für die notwendige Ergänzung des Wasserstraßennetzes erleichtert werden, liegt auf der Hand.

Im Gegensatz zu dieser glücklichen Lage der preußischen Eisenbahnfinanzen sind die anderen größeren deutschen Staaten mit Eisenbahnbesitz — Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden — noch immer nicht frei von Eisenbahnsorgen. Freilich sind auch bei ihnen Anzeichen erheblicher Besserung gegen die Vorjahre 1901 und 1902 vorhanden. Aber am raschesten hat sich doch die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft von dem Rückschlag dieser Jahre erholt. Die Erscheinung dieses Unterschiedes hat ja sehr mannigfache Ursachen, die auch in dieser Zeitung oft genug erörtert sind. Von neuem mag hier nur darauf hingewiesen werden, daß die Größe des preußisch-hessischen Netzes an sich, die völlige Einheitlichkeit seiner Verwaltung, das Fehlen jeden Wettbewerbs, jeder Schranke innerhalb des weiten Gebiets, die Möglichkeit des raschen Ausgleichs der Bedürfnisse, die größere Stetigkeit der Verhältnisse unverkennbare Vorzüge sind, die wieder ihre wirtschaftliche Kraft bewährt haben.

v. M.

Staatsminister Albert v. Maybach †.

Mit dem am 21. d. M. erfolgten Tode des Staatsministers v. Maybach hat Preußen, hat Deutschland einen der letzten bedeutenden Mitarbeiter des eisernen Kanzlers verloren, einen Staatsmann, dem es vergönnt war, an der Seite Bismarcks einen großen fruchtbaren Gedanken von nationaler Bedeutung mit unvergleichlicher Kraft allen Hindernissen zum Trotz in die Tat zu übersetzen. Maybachs Name ist mit der Eisenbahnverstaatlichung in Preußen als einem wesentlichen Bestandteile der nationalen Wirtschaftspolitik Bismarcks unlöslich verbunden.

Es ist nicht viel über ein Jahr vergangen, seit wir zum 29. November 1902 als dem 80. Geburtstage des nun Dahingeschiedenen seine Verdienste in ausführlicherer Darlegung feierten. Heute, da wir an dem Grabe des hochverehrten Mannes stehen, mag zunächst ein kurzer Lebensabriß seine Stelle finden, den wir dem Reichsanzeiger entnehmen.

Albert v. Maybach war am 29. November 1822 zu Abdinghof bei Werne in Westfalen als Sohn des Bürgermeisters und Gutsbesitzers Friedrich Maybach geboren. Am 14. Januar 1850 zum Gerichtsassessor ernannt, wurde er am 1. März 1852 zum etatsmäßigen Richter bei dem Kreisgericht in Hagen befördert. Bereits am 1. August 1853 verließ er den Justizdienst, um in die Staatseisenbahnverwaltung überzutreten. Hier zunächst der Königlichen Direktion der Ostbahn in Bromberg als Hilfsarbeiter überwiesen, wurde er am 29. März 1854 unter Ernennung zum Regierungsassessor etatsmäßiges Mitglied dieser Direktion. Am 1. Oktober 1855 wurde er nach Breslau kommittiert zur Wahrnehmung der Funktionen des vom Staate ernannten Mitglieds des Direktoriums und Verwaltungsrats der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft und nach Übergang der Verwaltung dieses Unternehmens auf den Staat, die er mit besonderer Umsicht und Tatkraft betrieb, am 1. Januar 1857 zum Vorsitzenden der staatlich eingesetzten Königlichen Direktion ernannt.

Im Jahre 1858 erfolgte Maybachs Berufung unter Ernennung zum Geheimen Regierungsrat in das Handelsministerium, dem er als vortragender Rat bis zum Oktober 1863 angehörte. Zum Vorsitzenden der Königlichen Direktion der Ostbahn in Bromberg bestellt, wurde er nach der Einverleibung von Hannover mit der Übernahme und Leitung der Hannoverschen Staatsbahnen betraut und hier in besonderer Auszeichnung für die unter schwierigen Verhältnissen geschehene erfolgreiche Lösung dieser wichtigen Aufgabe am 30. August 1871 zum Präsidenten seiner Direktion als erster Inhaber dieses Titels in Preußen ernannt. Im Mai 1874 mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Direktors im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten beauftragt, trat er bereits am 1. August 1874 als Präsident an die Spitze des Reichseisenbahnamts. Im Februar 1877 kehrte er als Unterstaatssekretär des Handelsministeriums in den preußischen Staatsdienst zurück und übernahm am 30. März 1878 das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Am 21. Juni 1891 wurde ihm auf sein Gesuch der erbetene Abschied bewilligt, nachdem ihm während seiner dienstlichen Laufbahn zahlreiche Ehrungen zuteil geworden waren. Weiland Kaiser Friedrich ehrte den treuen Diener nach der Absicht seines Kaiserlichen Vaters durch die Verleihung der höchsten Auszeichnung in Preußen, des hohen Ordens vom Schwarzen Adler.

Was der Verewigte in den 13 Jahren seiner Ministerlaufbahn geschaffen hat, gehört der preußischen Eisenbahngeschichte an und bildet in ihr ein glänzendes Ruhmesblatt. Wir möchten uns heute nicht in Schilderungen der Einzelheiten dieses Wirkens verlieren, das wir in den allgemeinen Zügen schon in der früheren, oben erwähnten Darstellung gewürdigt haben. Wohl aber mag es gestattet sein, hier auch über die Persönlichkeit des Entschlafenen einiges zu sagen, was bei der Feier des Lebenden nicht so angebracht schien. Jeder, der den Minister sah, erkannte sogleich die Art des Mannes in der hohen, aufrechten Gestalt, den festen und strengen Gesichtszügen über die nicht selten ein feines, gelegentlich auch sarkastisches Lächeln flog. Ein starker, klarer Wille, scharfer Verstand, eiserne Arbeitskraft, hohe Anforderungen an sich selbst und an andere, strenge aber gerechte Disziplin, ein großes Organisationstalent, das waren die Eigenschaften, die sein Wirken als Minister vor allem kennzeichneten. Tapfer und völlig unbeirrt durch die Meinung der Parteien verfolgte er das einmal als richtig erkannte Ziel; felsenfest war seine Vaterlandsliebe und seine Überzeugung von der Kraft des Staats, dem er mit seiner ganzen Seele diente, in dessen Dienste er für sich und andere die höchste Ehre sah.

Als ein Träger höchster Beamtentugenden, als ein leuchtendes Vorbild hat er unter uns gelebt. Jetzt, da er von uns geschieden, geziemt es sich wohl, auch an dieser Stelle dem Schmerze Ausdruck zu geben, den die ganze preußische und deutsche Eisenbahnwelt um den Verlust ihres geschichtlich bedeutendsten Mannes empfindet. Der preußische Ministerpräsident, die Vertreter fast aller Parteien haben im Landtag der höchsten Anerkennung der Verdienste des Verstorbenen Ausdruck gegeben. In dem Nachruf, durch den der jetzige preußische Minister der öffentlichen Arbeiten in einer schwarzumränderten Sonderausgabe des Eisenbahn-Verordnungsblatts den Behörden und Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung von dem Heimgang ihres früheren Chefs Kenntnis gibt, heißt es von ihm, nachdem der unvergänglichen Verdienste gedacht ist, die er sich um die Begründung und den Ausbau des Staatseisenbahnsystems in Preußen erworben: „Sein Name wird in der Geschichte des Vaterlands und des deutschen Eisenbahnwesens für alle Zeit unvergessen sein.“ Das wollen auch wir hier bestätigen!

v. M.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für 1902.

Von der im Reichseisenbahnamt bearbeiteten Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, abgesehen von den sogenannten Kleinbahnen, ist der die Ergebnisse des Rechnungsjahres 1902 umfassende Band XXIII erschienen (Berlin, Verlag der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn). Nachstehend werden einige wesentliche Ergebniszahlen des Werkes mitgeteilt und, soweit angängig, den entsprechenden Angaben aus dem vor 10 Jahren erschienenen XIII. Band (Rechnungsjahr 1892) gegenübergestellt.

Die Eigentumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen ist von 42 964 km am Ende 1892 auf 52 004 km am Ende 1902, also um 21,0 % gewachsen. Von dieser Länge entfielen 1892: 38 944 km oder 90,6 % auf Staatsbahnen und 4020 km oder 9,4 % auf Privatbahnen, 1902 dagegen 47 410 km oder 91,2 % auf Staatsbahnen und 4594 km oder 8,8 % auf Privatbahnen. Nach der Betriebsart waren 1892: 31 522 km oder 73,4 % Hauptbahnen und 11 442 km oder 26,6 % Nebenbahnen, 1902 dagegen 32 717 km oder 62,4 % Hauptbahnen und 19 287 km oder 37,1 % Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit nur um 3,8 %, die Nebenbahnen aber um 68,6 % zugenommen.

Bei einem Flächeninhalt von rund 540 743 qkm besaß Deutschland 1892: 42 908 km, 1902 dagegen 51 968 km vollspurige Eisenbahnen, so daß auf 100 qkm entfielen 1892: 7,94 km und 1902: 9,61 km Eisenbahnen. Auf 100 000 Einwohner, deren im Reich im ersteren Jahre 50,28 Millionen, im letzteren 57,73 Millionen gezählt wurden, kamen 1892: 8,53 km und 1902: 9,00 km Eisenbahnen.

Zur Bewältigung des Verkehrs standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1902: 20 296 Lokomotiven, 46 Motorwagen, 41 215 Personenwagen, 424 017 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung. Gegen 1892 hat bei den Lokomotiven eine Zunahme von 31,15 %, bei den Personenwagen von 42,61 % und bei den Gepäck- und Güterwagen von 37,52 % stattgefunden. Die Beschaffungskosten der Betriebsmittel haben sich von 1817,42 auf 2572,32 Millionen Mark oder um 41,54 % erhöht. Von letzterem Betrag entfallen 909,34 Millionen Mark auf Lokomotiven nebst Tendern, 1,29 Millionen Mark auf Motorwagen, 438,43 Millionen Mark auf Personenwagen und 1222,86 Millionen Mark auf Gepäck- und Güterwagen.

Von den eigenen und fremden Lokomotiven und Motorwagen sind im Jahre 1902 in Zügen, im Vorspanndienst, bei Leerfahrten und im Rangierdienst 800,21 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 15 466 Lokomotivkm zurückgelegt worden, davon 531,39 Millionen als eigentliche Nutzkilometer, d. h. solche Wegelängen, auf denen die Maschine zur Beförderung eines Zuges diente. Gegen 1892 haben die Lokomotivkilometer um 48,6 %, die Nutzkilometer um 49,6 % und die auf das Kilometer Betriebslänge entfallenden Lokomotivkilometer um 23,1 % zugenommen.

An Zügen entfielen auf das Betriebskilometer:

1892	7879	oder täglich	21,59 Züge,
1902	9800	„ „	26,85 „

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken im Jahre 1902: 19 206,81 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 371 210 Wagenachskm geleistet. Auf die Personenwagen entfielen hiervon 4486,72, auf die Gepäck- und Güterwagen 14 319,02 und auf die Postwagen 401,07 Millionen Achskilometer. Auch hier ist gegen das Jahr 1892 ein erhebliches Wachstum zu verzeichnen; bei den Wagenachskilometern im ganzen um 46,0 %, bei den Personenwagen um 66,3 %, bei den Gepäck- und Güterwagen um 40,8 % und bei den Postwagen um 36,1 %. Die auf das Kilometer Betriebslänge entfallende Anzahl Wagenachskilometer hat sich um 20,9 % gehoben.

Von den auf eigenen und fremden Betriebsstrecken geleisteten Achskilometern der eigenen Wagen entfielen auf eine Personenwagenachse 44 910, eine Gepäckwagenachse 48 571 und eine Güterwagenachse 15 474.

Die beförderte Nutzlast, die sich aus dem Gewicht der Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet), des Gepäcks, der Hunde, des Viehs und der Güter aller Art zusammensetzt, ist von 24 321,27 auf 38 303,63 Millionen Tonnenkilometer, also um 57,5 %, die tote Last, d. i. das Eigengewicht der Wagen, Lokomotiven, Tender, Motorwagen, von 65 486,90 auf 109 808,25 Millionen Tonnenkilometer, also um 67,7 % gestiegen. Außerdem wurden von den als Frachtgut beförderten Eisenbahnfahrzeugen auf eigenen Rädern im Jahre 1892: 17,17 Millionen und im Jahre 1902: 13,28 Millionen Tonnenkilometer oder 22,7 % weniger geleistet. Auf jedem Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge wurde im Jahre 1902 eine Gesamtlast von 2,86 Millionen Tonnen gegen 2,10 Millionen Tonnen im Jahre 1892, mithin 36,2 % mehr bewegt.

Die Ausnutzung des Ladegewichts der bewegten Achse ist bei den Personenwagen von 23,08 auf 24,65 %, bei den Gepäckwagen von 2,24 auf 2,44 % gestiegen, bei den Güterwagen aber von 46,54 auf 44,69 % zurückgegangen, obgleich die auf die einzelne (leere oder beladene) Güterwagenachse entfallende Nutzlast von 2,49 t auf 2,78 t gestiegen ist. Der Rück-

gang findet seine Erklärung in der Erhöhung des Ladegewichts der Güterwagen, mit dem die Ausnutzung nicht gleichen Schritt gehalten hat.

Der Personenverkehr hat in dem Zeitraum von 1892 bis 1902 einen weiteren Aufschwung genommen. Im Jahre 1902 wurde eine Einnahme von 577,34 gegen 366,46 Millionen Mark, im Jahre 1892 mithin ein Mehr von 57,6 % erzielt. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 11 392 ℳ gegen 8699 ℳ im Jahre 1892, mithin ein Mehr von 2693 ℳ, d. h. 31,0 %. Dagegen ist die Einnahme auf je 1000 Achskm der Personen- und Gepäckwagen von 106 auf 103 zurückgegangen.

An der Gesamteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 30,76 % gegen 27,24 % im Jahre 1892 beteiligt.

Die reine Personenbeförderung, einschließlich Militär- und Sonderzüge, hat ein Mehr von 199,88 Millionen Mark, das sind 56,3 %, die Beförderungen von Gepäck und Hunden ein solches von 8,06 Millionen Mark, das sind 75,8 %, aufzuweisen, während die Nebenerträge einen Zuwachs von 2,95 Millionen Mark, das sind 286,8 %, erzielten. Die erhebliche Steigerung der Nebenerträge ist hauptsächlich durch die Einführung der Bahnsteigkarten entstanden.

Der Anteil der Wagenklassen an der Gesamteinnahme aus der Personenbeförderung stellt sich im Jahre 1902 auf

4,19 % in der I. Klasse	23,98 % in der IV. Klasse
21,74 „ „ „ II. „	1,84 „ Militär
48,25 „ „ „ III. „	

gegen 4,36, 25,57, 48,94, 18,49, 2,64 % im Jahre 1892.

Auf jeden Einwohner Deutschlands entfielen im Jahre 1902 durchschnittlich 15 Eisenbahnfahrten gegen 10 im Jahre 1892; dagegen ist die durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke von 24,14 auf 23,67 km gesunken. In dem Rückgange kommt die beträchtliche Zunahme der Stadt- und Vorortverkehre zum Ausdruck.

An Personenkilometern sind im Jahre 1902 im ganzen 21 091,78 gegen 11 782,40 Millionen im Jahre 1892, also 79,0 % mehr zurückgelegt worden; auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge beträgt die Zunahme 48,8 %.

Der Anteil der Wagenklassen an den Personenkilometern stellt sich 1902 auf

1,51 % in der I. Klasse	33,42 % in der IV. Klasse
12,78 „ „ „ II. „	4,83 „ Militär
47,46 „ „ „ III. „	

gegen 1,68, 15,44, 49,49, 28,16 und 5,23 % im Jahre 1892.

Die durchschnittliche Einnahme für ein Personenkilometer hat im Jahre 1892: 3,01 ₰ betragen und ist auf 2,63 ₰ im Jahre 1902 zurückgegangen. Die Ursache für diese Ermäßigung von 12,6 % ist teils in der Herabsetzung der Fahrpreise, teils in der vermehrten Ausgabe von Arbeiterfahrkarten, der stärkeren Benutzung der Zeitkarten und in der durch Freigabe der Schnellzüge, Ausdehnung der Gültigkeitsdauer usw. begünstigten Zunahme des Rückfahr- und Rundreiseverkehrs sowie in der vermehrten Benutzung der IV. Klasse gegen die höheren Klassen zu erblicken.

Wie der Personenverkehr, hat auch der Güterverkehr hinsichtlich des Umfangs und der Erträgnisse in der Zeit von 1892 bis 1902 eine erhebliche Steigerung erfahren.

Während die Einnahme im Jahre 1892: 913,41 Millionen Mark betragen hat, ist sie im Jahre 1902 auf 1298,34 Millionen Mark gewachsen, mithin hat eine Zunahme von 42,1 % stattgefunden. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 21 369 gegen 25 173 ℳ, also 17,8 % mehr ein.

Die Einnahme auf je 1000 Achskm der Güterwagen hat sich von 97 auf 98 ℳ gehoben. An der Gesamteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Güterverkehr mit 69,22 % gegen 71,37 % im Jahre 1892 beteiligt.

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer der gegen Frachtberechnung beförderten Güter mit Ausschluß des Postgutes ist von 23 215,17 im Jahre 1892 auf 34 302,29 Millionen im Jahre 1902, also um 47,8 % gestiegen. Bei Zurückführung der geleisteten Tonnenkilometer auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge hat sich eine Zunahme von 543 100 Tonnenkilometer im Jahre 1892 auf 665 066 tkm im Jahre 1902, mithin um 121 966 tkm oder 22,5 % ergeben.

Die durchschnittliche Einnahme auf 1 tkm des Frachtguts ist von 3,84 auf 3,52 ₰, also um 8,3 % gefallen.

Für die vollspurigen deutschen Bahnen beliefen sich die Bauaufwendungen, worunter sich die eigentlichen Baukosten und verschiedene sonstige Aufwendungen (Zinsen während der Bauzeit, Kursverluste, erste Dotierung des Reserve- und Erneuerungsfonds usw.) zu verstehen sind, im Jahre 1892 im ganzen auf 10 612,88 Millionen Mark, somit auf 1 km der Eigentumslänge auf 247 642 ℳ. Sie sind im Rechnungsjahre 1902 im ganzen auf 13 223,45 Millionen Mark und für 1 km der Eigentumslänge auf 254 313 ℳ gestiegen. Beim Gesamtbetrage hat also eine Zunahme von 24,6 % und für das Kilometer eine solche von 2,7 % stattgefunden.

Die Kosten des letzten Erwerbs, also das eigentliche Anlagekapital der jetzigen Eigentümer, stellen sich etwas höher als die Bauaufwendungen, nämlich im Jahre 1892 auf 10 850,85 und im Jahre 1902 auf 13 457,16 Millionen Mark oder 258 808 ℳ auf 1 km.

Die gesamten Betriebseinnahmen ausschließlich des Pachtzinses sind von 1345,14 Millionen Mark im Jahre 1892 auf 2021,37 Millionen Mark im Jahre 1902, also um 50,27 %, gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um 21,0 % zugenommen hat. Auch die auf das Kilometer Betriebslänge sowie auf 1000 Wagenachskm aller Art und auf 1000 Nutzkm berechneten Einnahmen sind gestiegen, und zwar von 31 393 auf 39 067 ℳ = 24,4 %, bezw. von 102 auf 105 ℳ = 2,9 % und von 3788 auf 3804 ℳ = 0,4 %.

Die Betriebsausgaben ausschließlich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen und der Pachtzinse sind in der Zeit von 1892 bis 1902 von 837,36 auf 1286,88 Millionen Mark, also um 53,7 %, die Ausgaben auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge von 19 542 auf 24 871 Mark, also um 27,3 % gestiegen.

Auch die auf 1000 Nutz- und auf 1000 Wagenachskm aller Art berechneten Ausgaben sind gestiegen, nämlich von 2358 in 1892 auf 2422 ℳ in 1902 bezw. von 64 auf 67 ℳ.

Der Prozentsatz der Betriebsausgaben im Verhältnis zu den Betriebseinnahmen hat sich im Jahre 1892 auf 62,25 und im Jahre 1902 auf 63,66 gestellt.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen sowie der Pachtzinse hat der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen im Jahre 1892: 507,78, im Jahre 1902 734,49 Millionen Mark; er hat also um 44,6 % zugenommen, dagegen ist er im Verhältnis zu der Gesamteinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses von 37,75 auf 36,34 % gesunken.

Als Rente des auf die betriebenen Strecken verwendeten Anlagekapitals betrachtet, ergab der Betriebsüberschuß im Jahre 1892: 4,70, im Jahre 1902 dagegen 5,50 %. Jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge brachte im Jahre 1902: 14 196 gegen 11 851 ℳ im Jahre 1892, mithin ein Mehr von 2345 ℳ oder 19,8 %.

Die Anzahl der Beamten und Arbeiter einschließlich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen betrug im Jahre 1902 545 182 Personen, mithin kam auf je 106 Einwohner ein Eisenbahnbediensteter.

Gegen das Jahr 1892 hat eine Vermehrung der Beamten und Arbeiter von 127 822 Personen oder 30,6 % stattgefunden, während zu gleicher Zeit die Eigentumslänge der Eisenbahnen nur um 21,0 % zugenommen hat.

Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen im Jahre 1902 unter Hinzurechnung von 46,25 Millionen Mark für Wohlfahrtszwecke im ganzen 763,77 gegen 505,80 Millionen Mark im Jahre 1892; sie haben mithin um 51,0 % zugenommen. Die Gesamtsumme der persönlichen Ausgaben ist hiernach beträchtlich mehr gewachsen als die Gesamtzahl der Beamten und Arbeiter, so daß die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person von 1212 auf 1401 ℳ = 15,6 % gestiegen ist.

Die Eigentumslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen — ausschließlich der sogen. Kleinbahnen — betrug am Ende des Jahres 1892: 1268,72 km; bis Ende 1902 ist sie auf 1878,74 km, also um 610,02 km oder um 48,1 % gestiegen.

An Betriebsmitteln standen den Schmalspurbahnen im Jahre 1902: 406 Lokomotiven, 1097 Personenwagen und 8764 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung, während im Jahre 1892 nur 264 Lokomotiven, 712 Personenwagen und 5055 Gepäck- und Güterwagen vorhanden waren. Von diesen Betriebsmitteln wurden geleistet im Jahre 1892: 5 011 757 Nutz- und 69 163 082 Wagenachskilometer, im Jahre 1902: 8 248 387 und 131 371 520.

An Baukosten waren aufgewendet im Jahre 1892 im ganzen 66,39 Millionen Mark und auf 1 km Eigentumslänge 54 713 ℳ, im Jahre 1902 dagegen 120,24 Millionen Mark bezw. 69 012 ℳ. Die kilometrischen Kosten sind sonach um 26,1 % gestiegen.

Ausschließlich der Ergebnisse der Oberschlesischen Schmalspurbahnen sind die Betriebseinnahmen von 5,75 Millionen Mark im Jahre 1892 auf 10,35 Millionen Mark und die Betriebsausgaben von 4,30 auf 8,66 Millionen Mark gestiegen, während der Betriebsüberschuß von 1,45 auf 1,69 Millionen Mark zugenommen hat.

Die Orenburg-Taschkenter Eisenbahn.

Bereits vor dem Bau der Mittelasiatischen Eisenbahn*) wurde die Verbindung Taschkents, der Hauptstadt Russisch-Turkestans**), mit dem Eisenbahnnetz Rußlands geplant. Im Jahre 1874 ernannte die Orenburger Abteilung der Kaiserl. russischen Geographischen Gesellschaft einen besonderen Ausschuß, der sich mit der Eisenbahnfrage eingehender beschäftigte, wertvolle Unterlagen sammelte und zahlenmäßige Angaben über die wirtschaftliche Bedeutung der von der geplanten Linie zu durchschneidenden Gebiete veröffentlichte. In den folgenden Jahren wurden vom Statthalter des Orenburger Bezirks und von Privatpersonen Denkschriften über die Bedeutung und Dringlichkeit der geplanten Linie dem Wegebauministerium eingereicht, die aber von der Regierung unberücksichtigt blieben, weil damals der Ausbau des Bahnnetzes im Innern des Reichs wichtiger war als die geplante Verbindung mit Taschkent. Nachdem Rußland seine Eisenbahnen im Südosten des Reichs ausgebaut und eine Verbindung mit Sibirien über Ssamara und Tscheljäbinsk hergestellt hatte, unterbreitete der Kriegsminister General Kuropatkim im April 1899 dem Zaren eine Denkschrift über die große militärische Bedeutung einer Eisenbahn zwischen Rußlands mittelasiatischen Besitzungen und der russisch-sibirischen Linie. Bald darauf wurden auf Kaiserliche Verfügung über die zweckmäßigste Linienführung zwischen den einzelnen Ministerien Beratungen gepflogen. Zunächst sollte über drei vorgeschlagene Linien, eine östliche und zwei westliche, Entscheidung getroffen werden. Die östliche Linie durch die Provinz Semirjetschensk sollte Taschkent mit einem Punkt der Sibirischen Eisenbahn verbinden, von den westlichen Linien erstrebte eine die Verbindung Orenburgs mit Taschkent, die andere die Verbindung der Station Tschardschui der Mittelasiatischen Eisenbahn mit Alexandrow-Gai, dem Endpunkt einer Schmalspurbahn des Wolgaer Zweiges der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn. Die Beratungen führten zu keinem endgültigen Beschluß. Erst nachdem im Jahre 1900 unter dem Vorsitz des Ministers Witte ein besonderer Ausschuß aus Vertretern der einzelnen Ministerien sich gebildet hatte, wurde eine Einigung erzielt und die allgemeine Richtung von Orenburg nach Taschkent dem Bauplan zugrunde gelegt. Zunächst standen aber auch hier noch zwei Richtungen in Frage, eine westliche über Iletzk, Aktjubinsk, Kasalinsk, Perowsk und Turkestan, und eine östliche über Orsk, Turgai und Turkestan, die sich hinsichtlich ihrer Längenausdehnung und Bauschwierigkeiten im allgemeinen nur wenig voneinander unterschieden, in wirtschaftlicher Beziehung aber mancherlei Vor- und Nachteile besaßen. Nachdem durch örtliche Untersuchungen die Zweckmäßigkeit der westlichen Richtungslinie endgültig festgestellt war, wurde im Sommer des Jahres 1900 die Linie vermessen und im Herbst desselben Jahres mit dem Bau von Orenburg und Taschkent aus gleichzeitig begonnen.

Als Bauleiter der nördlichen Teilstrecke Orenburg-Kasalinsk von 993,48 km (931,29 Werst) Länge wurde der Erbauer der Ssamarkand-Taschkenter und Andischaner Eisenbahn, Ingenieur A. J. Ursati, als Bauleiter der südlichen Teilstrecke Kasalinsk-Taschkent von 886,50 km (831,01 Werst) Länge der Erbauer der Ussuri-Eisenbahn, Ingenieur O. P. Wjäsemski, ernannt.

Ausgangspunkt der Bahn ist Orenburg, die Endstation des Orenburger Zweiges der Ssamara-Slatouster Eisenbahn. Etwa 4,26 km (4 Werst) südöstlich von Orenburg wird der Uralfluß auf einer eisernen Brücke von 341,40 m (160 Faden) Länge überschritten. Von dort wendet sich die Bahn nach Süden, berührt bei Kilometer 76,80 (Werst 72) die Stadt Iletzk des Orenburger Bezirks, schlägt dann die östliche Richtung ein und verfolgt das rechte Flußufer des Ilek etwa bis Kilometer 227,20 (Werst 213), wo der Fluß auf einer eisernen Brücke von 224 m (105 Faden) Länge überschritten wird. Von der Station Iletzk führt eine etwa 3,8 km lange Zweigbahn nach den Salzlagerstätten von Iletzk, deren Vorräte als unerschöpflich bezeichnet werden. Die Kreisstadt Aktjubinsk der Provinz Turgai wird auf dem linken Ufer des Ilek unweit Kilometer 272 (Werst 255) berührt. Nach Überwindung der Wasserscheiden der Flüsse Ural und Temir, Kubeleja und Emba durchschneidet die Bahn unweit Kilometer 518,50 (Werst 486) die Mugodscharschen Berge, wo Arbeiten im Felsgestein ausgeführt sind. In den Mugodscharschen Bergen ist das Vorkommen von Eisenerz und Steinkohle nachgewiesen worden. Südlich dieser Berge verfolgt die Bahn die Flußtäler der großen und kleinen Karaganda und Kuldschura, umgeht bei Kilometer 640 (Werst 600) den See Tschelkara, durchschneidet darauf einen Wüstenstreifen mit Süßwasserquellen und berührt bei Sary-Tschegonak die nordöstliche Bucht des Aralsees. Von dort wendet sich die Bahn zwischen kleinen Landseen nach Süden zur Kreisstadt Kasalinsk der Provinz Syr-Darja, die aber von der Bahn nicht unmittelbar berührt, sondern etwa 11,70 km (11 Werst) östlich umgangen wird. Zu dieser Linienführung sah sich die Bauleitung veranlaßt, einesteils weil dort die Frühjahrsüberschwemmungen des Syr-Darja, die sich häufig bis zur Weichbildgrenze erstrecken, größere Schutzbauten erfordert hätten, andernteils auch weil die Stadt Kasalinsk für den Handel keine besondere Bedeutung besitzt. Von der Station Mai-Libasch, die etwa 38,4 km (36 Werst) südöstlich der Stadt Kasalinsk liegt, ist eine 4,26 km (4 Werst) lange Zweigbahn nach einem am Syr-Darja zu errichtenden Hafen geplant, der für alle aus dem Oberlauf eintreffenden Güter als Umschlagsplatz dienen soll. Durch diese Anlage soll es vermieden werden, daß Flußfahrzeuge Güter durch die seichte Flußmündung nach dem unbefestigten Hafen Sary Tschegonak führen und dort löschen.

Von der Station Mai-Libasch verfolgt die Bahn das Flußtal des Syr-Darja teilweise in der Richtung der alten Poststraße bis unweit der Stadt Turkestan; auf dieser Strecke werden die Städte Karmaktschi, Perowsk und Dschulek berührt. Zwischen den Stationen Karmaktschi (Kilometer 1182 oder Werst 1108) und Perowsk (Kilometer 1329,20 oder Werst 1246), auf 147,2 km (138 Werst) Länge, durchschneidet die Bahn ein wasserreiches Gebiet (Seen, kleine Flüsse und Bewässerungsgräben), wo Getreidebau betrieben wird. Einige Kilometer südlich der Station Turkestan (Kilometer 1615 oder Werst 1514), die etwa 2,6 km nördlich der Kreisstadt gleichen Namens errichtet ist, wendet sich die Bahn aufs neue zum Flußtal des Syr-Darja und überschreitet bei Kilometer 1674,8 (Werst 1570) den Aris auf einer eisernen Brücke von etwa 192 m (90 Faden) Länge (drei Öffnungen von je 64 m). Von der Station Aris (Kilometer 1685,5 oder Werst 1580) beabsichtigt die Regierung eine Zweigbahn nach Wernoje zu bauen, die in Zukunft über Wernoje hinaus verlängert und mit einem Punkt der Sibirischen Eisenbahn verbunden werden soll. Südlich der Station Aris beginnt die Bahn zum Sari-Agatsch anzusteigen, der einen Gebirgszweig des Alatau und Kisil Kurt bildet und dessen Erhebungen etwa 570 m über dem Meeresspiegel liegen. Nach Überschreitung kleiner Zuflüsse und offener Bewässerungsgräben findet bei Kilometer 1879,98 (Werst 1762,30) die Vereinigung mit Taschkent*), der Endstation der Mittelasiatischen

*) Die Mittelasiatische Eisenbahn, deren Anfangsstrecke im Jahre 1880 in Verbindung mit dem Feldzuge Skobelews gegen die Tekke-Turkmenen von General Annenkow erbaut und Transkaspische Eisenbahn genannt wurde, erstreckt sich vom Ostufer des Kaspischen Meeres bei Krasnowodsk über Merw, Buchara und Ssamarkand bis nach Taschkent. Von dieser Stammbahn führt eine Zweiglinie von Merw im Flußtal des Murghab nach Kuschk zur Grenze Afghanistans, von der Station Kagan nach Buchara und von Tschernajewo über Chodschent, Kokan und Neu-Margljan nach Andishan, dem Mittelpunkt der Baumwollprovinz Ferghana. Die Länge der Stammbahn Krasnowodsk-Taschkent beträgt 1863,97 km (1747 Werst), der Zweigbahn Tschernajewo-Andishan 326,43 km (306 Werst), Merw-Kuschk 312,57 km (293 Werst), Kagan-Buchara 12,80 km (12 Werst).

**) Russisch-Turkestan umfaßt die Provinzen Transkaspien, Ssamarkand, Ferghana, Syr-Darja, Semirjetschensk, die beiden von Rußland abhängigen Chanate Chiwa und Buchara im Flußgebiet des Amu-Darja mit einer Ausdehnung von etwa 2 057 638 qkm.

*) Taschkent, die Hauptstadt Russisch-Turkestans, mit 163 264 Einwohnern, liegt im Tal des Tschirtschik und wird von zahlreichen Bewässerungskanälen durchschnitten, die aus dem Tschirtschik gespeist werden. Der Fluß erhält sein Wasser aus den Schneemassen des Alatau und aus den Quellen des Tshotkalgebirges. Die Stadt ist etwa 13 km lang, 7—8 km breit und nimmt einen Flächenraum ein, der Paris gleichkommt. Das alte Taschkent lag einst am Wege nach Tochinas; infolge einer Überschwemmung des Tschirtschik siedelten die Bewohner nach dem heutigen Taschkent über. Im Juni 1865 wurde die Stadt von den Russen erobert. Taschkent besitzt einen europäischen und einen asiatischen Stadtteil; der erstere hat chaussierte Straßen mit Häusern nach europäischer Bauart. Im asiatischen Stadtteil, mit engen und schmutzigen Straßen, wohnen hauptsächlich Sarten, Bucharen, Juden, Hindus, Zigeuner usw. Aus Taschkent führen Postlinien nach Rußland und Sibirien, nach Ssamarkand und Ferghana. Handelsstraßen, die für Wagen benutzbar sind, zweigen nach allen Himmelsrichtungen ab. Taschkent hat sich in den letzten Jahren schnell entwickelt und bildet jetzt eine hervorragende Handels- und Industriestadt Mittelasiens.

Eisenbahn, statt. Taschkent ist im Umkreise von etwa 21,3 km (20 Werst) von Obstgärten, Weinbergen, Baumwoll- und Getreidefeldern umgeben, die von offenen Bewässerungskanälen durchschnitten werden. Zur Erhaltung dieser wirtschaftlichen Anlagen mußten zahlreiche Kunstbauten (Brücken, Durchlässe usw.) errichtet werden. Während des Baues hat stellenweise eine Verschiebung der angedeuteten Richtungslinie stattgefunden, wodurch die Gesamtlänge der Bahn um etwa 25,60 km (24 Werst) verkürzt worden ist. Die Bahn wird eingleisig hergestellt und erhält im ganzen 78 Stationen. Die Baukosten der nördlichen Teilstrecke Orenburg-Kasalinsk von rund 993,48 km oder 931,29 Werst Länge sind auf etwa 120 450 000 ℳ (56 020 000 Rubel) oder etwa 121 250 ℳ für 1 km, der südlichen Teilstrecke Kasalinsk-Taschkent von rund 886,50 km oder 831,01 Werst Länge auf etwa 126 230 000 ℳ (58 709 000 R.) oder etwa 142 400 ℳ für 1 km veranschlagt worden. Zeitweilig waren am Bahnbau bis 10 000 Arbeiter beschäftigt; die Leistung der Erdarbeiter betrug anfänglich im Durchschnitt 29 137 cbm (3000 Kubikfaden) täglich. In der Folgezeit wurden die Arbeiten durch Witterungseinflüsse verzögert. Für die Zufuhr der Baustoffe mußte ein Hilfsweg von etwa 490 km Länge hergestellt werden. Nach den neuesten Berichten sind inzwischen die Arbeiten so weit vorgeschritten, daß auf der ganzen Linie der zeitweilige Verkehr eröffnet werden konnte. Der regelmäßige Verkehr wird voraussichtlich erst im Jahre 1905 stattfinden.

Die Orenburg-Taschkenter Eisenbahn durchschneidet einzelne Gebiete, die für den Handel Rußlands und für die Gewinnung von Bodenerzeugnissen von unschätzbarem Werte sind. Besonders wichtig ist die Bahn für die Baumwollpflanzungen Russisch-Turkestans, deren Erzeugnisse in Zukunft auf dem kürzesten Wege nach dem Moskauer Industriegebiet und nach Lodz in Polen befördert werden können.

In militärischer Beziehung besitzt die Bahn für Rußland eine noch größere Bedeutung, weil sie in Verbindung mit der mittelasiatischen Linie den kürzesten Weg für die Beförderung von Truppen und Kriegsgegenständen aus Mittelrußland nach Persien und Afghanistan bildet.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aus dem preußischen Eisenbahnetat für 1904.** Der Etat der Eisenbahnverwaltung weist eine Einnahme von 1 525 145 712 ℳ (gegen 1 386 727 229 ℳ im Jahre 1903) auf. Davon entfallen auf die ordentlichen Einnahmen 1 520 460 712 (1 382 915 729) ℳ und auf die außerordentlichen Einnahmen 4 685 000 (3 811 500) ℳ Diesen Einnahmen steht gegenüber eine Ausgabe von 950 474 679 (894 843 879) ℳ im Ordinarium und von 101 320 350 (91 663 000) ℳ im Extraordinarium. Im Ordinarium ergibt sich dagegen, wenn man Einnahme und Ausgabe gegenüberstellt, ein Überschuß der Einnahmen von 569 986 093 ℳ, im Extraordinarium erweist sich ein Zuschuß von 96 635 350 ℳ als nötig. Der tatsächliche Überschuß, den die Eisenbahnverwaltung nach dem Etat für 1904 ergeben soll, beträgt danach 473 350 743 ℳ gegen 400 222 351 ℳ im Jahre 1903. Die im Jahre 1903 angekauften Privatbahnen treten vom 1. April 1904 ab vollständig der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft hinzu. Trotz des Hinzutritts der neuerworbenen Bahnen hat eine Vermehrung der Eisenbahndirektionsbezirke nicht stattgefunden, dagegen ist eine Anzahl von Eisenbahninspektionsbezirken neu eingerichtet worden. Die dauernden Ausgaben weisen ein Mehr von 55 600 000 ℳ auf. Demgemäß beläuft sich das Mehr des Überschusses, das in den Etat für 1904 eingestellt werden konnte, auf 81 900 000 ℳ Unter den Ausgaben sind für Besoldungen, Löhne usw. 17 600 000 ℳ mehr eingestellt und zwar teils infolge Mehreinstellung von Bediensteten, teils infolge Erhöhung der Einkommenbezüge. Für 1904 ergibt sich ein Mehr von 9643 Personen. Davon entfallen 6816 Personen auf den seitherigen Bereich der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft, während 2827 infolge der Neuerwerbung von Eisenbahnen hinzutraten. Bei der Übernahme dieser Bahnen waren 2977 Arbeitskräfte beschäftigt, so daß bereits für 1904 eine Verminderung des Personals um 150 Beamte und Arbeiter eintritt. Durch die Vermehrung der Bediensteten wird eine Mehrausgabe von 12 400 000 ℳ veranlaßt; der Rest der gesamten Mehrausgabe mit 5 200 000 ℳ entfällt auf die Erhöhung der Einkommenbezüge des Dienstpersonals. Gehaltserhöhungen sind nur für die geringstbesoldeten Unterbeamten in Aussicht genommen. Das Anfangsgehalt soll von 700 auf 800 ℳ erhöht werden. Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen sind 12 800 000 ℳ mehr ausgeworfen. Für diese Unterhaltung sind 66 900 Arbeiter mit einem Lohnaufwande von 47 200 000 ℳ veranschlagt. In der Ministerialabteilung der Eisenbahnen soll eine Ratstelle für das Referat über elektrische Einrichtungen für den Bahnbetrieb geschaffen werden. Die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben belaufen sich auf 101 300 000 ℳ oder 9 700 000 ℳ mehr als im Vorjahre. Unter den Zentralfonds sind hervorzuheben 2 300 000 ℳ zur Herstellung von elektrischen Sicherungsanlagen, 15 000 000 ℳ zur Herstellung von schwerem Oberbau, 1 000 000 ℳ zur Errichtung von Dienst- und Mietwohngebäuden für gering besoldete Eisenbahnbedienstete in den östlichen Grenzgebieten, 25 000 000 ℳ zur Vermehrung der Betriebsmittel, 18 000 ℳ zur Entsendung einer Kommission nach St. Louis.

Im Etatsjahre 1904 werden voraussichtlich folgende Strecken dem Betriebe übergeben: Kiel-Osterrönfeld (Rendsburg) 30,80 km; Siegersdorf-Löwenberg 28 km; Christianstadt-Grünberg 30 km; Schweidnitz-Charlottenbrunn 24,20 km; Friedeberg a. Qu.-Landesgrenze 7,50 km; Lorenzdorf-Sagan 27 km; Gütergleisstrecke Rangierbahnhof Cassel-Wilhelmshöhe 2,47 km; Mörs-Cleve 54,33 km; Verbindungsgleis Alpen-Menzelen 2,74 km; Verbindungsbahn Danzig-Heubude 9,10 km; Schöneck-Pr. Stargard 18,14 km; Morroschin-Mewe 11,30 km; Schleusingen-Ilmenau 31,20 km; Osterfeld S.-Recklinghausen-Hamm 76,56 km; Verbindungsstrecke Essen H. B.-Block Frillendorf 3 km; Huckarde W.-Dortmund S. 5,70 km; Forst-Guben 30,50 km; Querfurt-Vitzenburg 15,91 km; Treuenbrietzen-Beelitz 20,06 km; Oerlinghausen-Bielefeld 10,90 km; Verbindungsstrecke zwischen Kattowitz-Schwientochlowitz und Kattowitz-Idaweiche 0,95 km; Bielschowitz-Idaweiche 13,13 km; Abzweigungsstrecke Kochlowitz-Friedenshütte 5,80 km; Pogegen-Laugszargen 22,37 km; Mombach-Bischofsheim mit den Anschlüssen nach Mainz und Kurve 18,39 km; Lampertheim-Weinheim 18,50 km; Sprendlingen-Ober-Roden 15 km; Borken-Coesfeld 31,35 km; Ochtrup-Rheine 21,70 km; Coblenz-Mayen 32,60 km; Labes-Regenwalde 25,90 km; zusammen 645,10 km. Hiernach werden am Schlusse des Etatsjahres 1904 für den öffentlichen Verkehr an vollspurigen Bahnen 33 952 km im Betriebe sein.

— **Betriebseinnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Im Dezember 1903 wurden vereinnahmt für Personen und Gepäck 31 079 000 ℳ (gegen das Vorjahr + 2 583 000 ℳ), für Güter 79 307 000 (+ 4 706 000) ℳ und aus sonstigen Quellen 7 508 000 (— 107 000) ℳ, zusammen 117 894 000 (+ 7 182 000) ℳ oder bei einer Länge von 33 352 (+ 324) km für das Kilometer 3535 (+ 181) ℳ Seit 1. April 1903 wurden insgesamt vereinnahmt für Personen und Gepäck 335 714 000 (+ 16 304 000) ℳ, für Güter 751 065 000 (+ 46 497 000) ℳ, aus sonstigen Quellen 65 852 000 (+ 1 979 000) ℳ, zusammen 1 152 631 000 (+ 64 780 000) ℳ oder für das Kilometer 35 213 (+ 1518) ℳ

— **Gegen den Staffeltarif für Stückgut,** der im Bereiche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung mit dem 1. Oktober 1898 zur Einführung gelangt ist, hat der Verein deutscher Spediteure zu Leipzig, wie die „Sped.- und Schiffahrts-Ztg." meldet, neuerdings eine Eingabe an den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet. Der gedachte Tarif hat jetzt seit mehr als fünf Jahren bestanden, und die durch ihn gewährten Frachtermäßigungen sind dem Handel und der Industrie des ganzen Landes, namentlich aber den kleineren Gewerbetreibenden, welche ihre Bezüge und ihren Versand nicht in Wagenladungen zu bewerkstelligen vermögen, zugute gekommen. Wir glauben daher nicht, daß die von einem verhältnismäßig kleinen Kreise von Gegnern gegen den Tarif gerichteten Schritte an maßgebender Stelle einen Erfolg erzielen werden.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Dezember 1903 sind bei einer Bahnlänge von 6069 (5863) km befördert worden 2 172 293 (1 979 288) Personen und 1 416 565 (1 287 952) t Güter. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 3 085 350 (2 780 972) ℳ, aus dem Güterverkehr 8 074 440 (7 581 740) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 217 882 (188 414) ℳ und aus dem Tiertransport 252 328 (221 235) ℳ, zusammen 11 630 000 ℳ gegen 10 772 361 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Der Gesamtjahreserlös 1903 beziffert sich auf 159 417 000 ℳ, gegenüber dem Jahre 1902 mehr um 7 236 661 ℳ

— **Geschäftsbericht der Ludwigseisenbahn (Nürnberg-Fürth).** Im verflossenen Jahre wurden nach dem Rechenschaftsbericht 2 684 147 Personen befördert (81 112 weniger als im Jahre 1902) und hierfür 254 000 (— 8673) ℳ vereinnahmt. Die Gepäckbeförderung erbrachte 10 124 (+ 405) ℳ, der Gütertransport 32 919 (+ 419) ℳ Die Betriebskosten betrugen wie im Vorjahre 74,08 % der Roheinnahme.

Die Gesamtsumme aller Einnahmen stellte sich auf 316 965 (— 5272) ℳ, aller Ausgaben auf 296 339 (— 5238) ℳ. Der Überschuß beträgt 15 354 (+ 66) ℳ, nachdem dem Bahnerneuerungsfonds 5917 ℳ und dem Baufonds 29 159 ℳ zugewiesen worden sind. Die Verwaltung wird bei der am 4. Februar stattfindenden Generalversammlung den Aktionären wieder wie für 1902 = 5 % Dividende, d. i. 8,60 ℳ für jede Aktie von 100 fl., vorschlagen.

— **Eisenbahn- und Finanzfragen in Sachsen.** In der sächsischen Ersten Kammer hat der Finanzminister Dr Rüger sich am 13. d. M. in bemerkenswerter Weise über verschiedene Eisenbahn- und Finanzfragen geäußert. Er sprach sich sehr entschieden gegen eine Eisenbahngemeinschaft mit Preußen sowohl, wie gegen eine Reichseisenbahngemeinschaft aus. Eine engere Gemeinschaft mit Preußen würde keine Vorteile bringen. Das einzige, worüber man sich etwa jetzt beschweren könne, sei die Frage der Verkehrsleitung, ob Güter auf kürzestem Wege gefahren werden sollen oder auf dem Wege, der den Interessen der Bahn am meisten dient. Hierüber seien neue Verhandlungen im Gange. Die Forderung einer Reichseisenbahngemeinschaft sei nicht der Sinn des Artikels 42 der Reichsverfassung, und die sächsische Regierung müsse auf das bestimmteste der Behauptung entgegentreten, sie habe die ihr von der Reichsverfassung auferlegten Pflichten nicht erfüllt. Er sei der festen Überzeugung, daß Sachsen aus eigener Kraft zur Gesundung seiner Finanzen gelangen werde, wenn weiter sparsam gewirtschaftet und das finanzielle Verhältnis zum Reiche geändert werde. Man dürfe hoffen, daß 1905 die Reichsfinanzreform so weit gediehen sein werde, daß Sachsen mit einer weiteren Belastung nach Möglichkeit verschont bleibe.

— **Zum Buchholzer Eisenbahnunfall.** Für den Stationsschreiber Reinhard, der anläßlich des vorerwähnten Eisenbahnunglücks verurteilt worden war, hat Rechtsanwalt Taube in Annaberg ein Gnadengesuch an den König von Sachsen gerichtet. Darauf ist Herrn Taube mitgeteilt worden, daß dem Reinhard der am 10. Februar noch nicht verbüßte Teil seiner Strafe erlassen sei. Der im Gnadenwege erlassene Teil der Strafe beträgt rund drei Monate. Ein halbes Jahr hat Reinhard dann, die Untersuchungshaft eingerechnet, im Gefängnis verbüßt.

— **Zittau-Reichenberger Eisenbahngesellschaft.** Am 19. Februar d. J. findet in Zittau eine außerordentliche Generalversammlung statt, welche über den Verkauf des gesamten Eisenbahnunternehmens der Gesellschaft im ganzen an den sächsischen Staatsfiskus, über die Höhe des von diesem dafür zu gewährenden Kaufpreises, ferner wegen der Auflösung und Liquidation der Gesellschaft im Falle des Verkaufs verhandeln und Beschluß fassen soll.

— **Umbau des Stuttgarter Bahnhofs.** In Nr 91 S. 1371 Jahrg. 1903 d. Ztg. veröffentlichten wir den Inhalt zweier Königlicher Erlasse an den Präsidenten des Staatsministeriums, betreffend die Bildung einer Kommission für die Aufstellung eines Programms über die Stadtentwicklung anläßlich des Bahnhofumbaues in Stuttgart. Diese Kommission hielt am 19. d. M. ihre erste Sitzung ab. Der Vorsitzende, Staatsminister Dr v. Zeyer, leitete die allgemeine Besprechung über die Aufgabe der Kommission mit einer längeren Ausführung ein, der wir nach dem Staatsanzeiger für Württbg. den Teil im Auszug entnehmen, der sich auf die Stuttgarter Bahnhoffrage bezieht. Der der Kommission gestellte Auftrag, führte der Minister aus, knüpfe an den Umbau und die damit verbundene Verlegung und Vergrößerung des Stuttgarter Bahnhofs an und erstrecke sich zunächst auf seine nähere Umgebung. Es liege aber in der Natur der Sache, daß eine großzügige Behandlung dieser Aufgabe auch auf weitere Stadtteile übergreifen und wenigstens im allgemeinen die Entwicklung der ganzen nordöstlichen und östlichen Stadtgegend mit in ihre Betrachtung ziehen müsse. Damit gestalte sich die Aufgabe der Kommission zu einer bedeutenden, aber auch schwierigen. Die Erforschung und richtige Anwendung der für den Städtebau zu fordernden Grundsätze werde mehr und mehr als eine nicht nur die individuellen und kommunalen Interessen berührende Frage betrachtet, es werde ihr vielmehr mit Recht eine soziale und allgemein wirtschaftliche Bedeutung zuerkannt. Die Entwicklungsfrage der Städte sei nun aber neuerdings noch wesentlich verzwickt und erschwert durch den schnellen Aufschwung der Eisenbahnen. Die zu ihrem Betrieb erforderlichen umfassenden Anlagen gehören zu den Lebensbedingungen der Städte und greifen doch vielfach wieder störend in das städtische Leben ein; sie fördern den Verkehr und hemmen ihn gleichzeitig; sie dienen der Annehmlichkeit und beeinträchtigen diese; sie verlangen großartige Bauten und widerstreben ihrer Zweckbestimmung nach deren ästhetischer und künstlerischer Ausgestaltung. Es gehöre daher zu den wichtigsten Fragen einerseits die richtige Lage und Gestaltung der Bahnhöfe und ihrer Nebenanlagen, namentlich auch die Führung der Gleise innerhalb der städtischen Bauviertel, und anderseits die Anpassung der in der Umgebung der Bahnhöfe neu oder anders zu gestaltenden Bauviertel an die Bahnhofanlagen. In ersterer Richtung, also bezüglich der Lage und Gestaltung des neuen Bahnhofs, welche in erster Linie nach betriebstechnischen Rücksichten zu regeln sei, habe die Kommission nicht zu befinden, vielmehr werde die Lage des Bahnhofs und seiner Nebenanlagen als gegeben betrachtet werden müssen, wenn auch die Frage der architektonischen Ausgestaltung des Bahnhofgebäudes selbst nicht außerhalb ihrer Aufgabe liegend anzusehen sein werde. Über die Lage, den Umfang und die Gestaltung des neuen Bahnhofs habe die Generaldirektion der Staatseisenbahnen ein Projekt ausgearbeitet, und es sei dieses von dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, der Kommission mit dem Anfügen mitgeteilt worden, daß Abänderungen vorbehalten bleiben müssen. Soweit dieses Projekt die Lage des Bahnhofgebäudes und die damit zusammenhängenden Änderungen an der seitherigen Stelle des Gebäudes darstelle, werde es zur Einsichtnahme der Kommission aufgelegt, soweit es aber den Umfang und die künftige Gestaltung des sonstigen Bahnhofareals und seiner Nebenbauten sowie der Gleisanlagen betreffe, könne es erst später mitgeteilt werden. Zu beachten sei aber, daß auch das hier aufgelegte Projekt die Genehmigung der maßgebenden Faktoren noch nicht erlangt habe und daß bis dahin noch einige Zeit verstreichen werde. Der Minister betonte, daß die Mitteilung des Projekts als eine höchst vertrauliche zu betrachten sei. Was die zweite der berührten Fragen, nämlich die Anpassung der in der Umgebung des neuen Bahnhofs neu oder anders zu gestaltenden Bauviertel, betreffe, so sei in der Allerhöchsten Kundgebung Sr Majestät bemerkt, daß der Bahnhofumbau eine vollständige Umgestaltung der ganzen Umgebung des bisherigen Bahnhofs zur unmittelbaren Folge haben und die Rückwirkung dieser Umgestaltung sich auch auf weitere Stadtteile und deren künftige bauliche Entwicklung, insbesondere auf zahlreiche von dem Staat, der Krone und der Stadt wie auch von Privaten in näherer oder fernerer Zukunft geplante Bauten und auf die Wahl der hierzu geeigneten Bauplätze erstrecken werde. Die weiteren Ausführungen des Vorsitzenden erstreckten sich auf die einzelnen angemeldeten Baubedürfnisse und auf das Arbeitsprogramm der Kommission. In der an diese Ausführungen sich anschließenden Besprechung wurde die Frage, ob die Kommission nicht auch die Lage und Gestaltung des neuen Bahnhofs selbst ihrer Beurteilung unterziehen sollte, von der Kommission als außerhalb ihrer Aufgabe liegend bezeichnet.

— **Einrichtungen für Hilfeleistung bei Eisenbahnunfällen.** Über diese Einrichtungen, wie sie bei den württembergischen Staatseisenbahnen bestehen, enthält deren Verwaltungsbericht für 1902 erstmals eine übersichtliche Darstellung, der wir folgendes entnehmen. 1. Hilfszüge. Zur Bildung von Hilfszügen, die aus Anlaß von Eisenbahnunfällen erforderlich werden, sind vorhanden neun Hilfswagen, vier Rüstholzwagen, ein Gerätewagen, ein Hilfsmannschaftswagen sowie zwei auf Eisenbahnwagen untergebrachte elektrische Beleuchtungseinrichtungen. Die Wagen unterstehen der Aufsicht der Vorstände der Maschinen- und Werkstätteninspektionen, bei denen sie hinterstellt sind. Es ist beabsichtigt, zur Unterbringung und Beförderung von Kranken und Verwundeten unter ärztlicher Aufsicht 3—4 besondere Arzt- oder Rettungswagen zu erstellen. Diese Wagen sollen einen Lüftungsaufbau, Gasbeleuchtung und Dampfheizung erhalten und mit allen nötigen Geräten und Mitteln zur ersten ärztlichen Hilfeleistung sowie mit einem Raum für den Arzt oder Wärter ausgestattet werden. Zur Unterbringung von Verletzten dienen 10 Lagerstätten (je zwei übereinander), welche auf Federgestellen aufgelegt werden. Durch einen Zugvorhang kann der Raum in zwei Abteile für männliche und weibliche Personen abgeschieden werden. Vorgesehen sind weiter ein Abort mit Torfstreueinrichtung, ein Wasserbehälter, ein Wasserkochapparat, ein Eisschrank, ein Verbandtisch usw. Für den Fußboden ist Linoleumbelag in Aussicht genommen. Zunächst soll ein Wagen als Musterwagen hergestellt und ausgerüstet werden. Zur Unterbringung und Beförderung von Verwundeten dienen ferner die gewöhnlichen Güter- und Gepäckwagen, in welche transportable federnde Gestelle mit Tragbahren eingestellt werden. Zunächst sind 96 solcher Gestelle für 48 Tragbahren zur Ausrüstung von 12 Wagen neu beschafft worden. Gestelle und Tragbahren werden an Orten hinterstellt werden, an denen Sanitätskolonnen sich befinden.

2. Rettungseinrichtungen auf den Stationen und in den Zügen. Zur Fürsorge bei Verletzungen von Personen sind auf den Stationen große und kleine Rettungskästen, welche die notwendigen Heil- und Verbandmittel für die erste Hilfeleistung enthalten, bereit gestellt. Für beide

Kästen wurden im Berichtsjahre neue Muster aufgestellt. Nach diesem Muster sind 76 große und 220 kleine Kästen neu beschafft und die bereits vorhandenen 88 großen Rettungskästen ergänzt worden. Bis jetzt sind sämtliche Stationen mit Bahnarztsitz sowie alle Bahnstationen I., II. und III. Klasse mit großen oder kleinen Rettungskästen, einige bedeutendere Stationen mit mehreren solcher Kästen ausgestattet. Für die Ausstattung der Bahnstationen IV. Klasse (Haltestellen) wurden im Rechnungsjahre 1903 weitere 84 kleinere Rettungskästen beschafft. Um die jederzeitige Benutzbarkeit der Rettungskästen sicherzustellen, sind über deren Aufbewahrung, ordnungsmäßige Instandhaltung und Ergänzung sowie über die zeitweise Untersuchung der Kästen durch die Bahnärzte besondere Bestimmungen getroffen. Außer den Rettungskästen befinden sich auf einer Reihe von Bahnstationen Krankenfahrstühle und Krankentragbahren. Vorhanden sind zur Zeit 15 Krankenfahrstühle und 68 Krankentragbahren. Vorgesehen ist, auf sämtlichen Stationen mit Bahnarztsitzen Krankentragbahren zu hinterstellen. Zu diesem Zweck werden weitere 75 Tragbahren angeschafft. Die D-Zugwagen sind mit Handfeuerspritzen (System Gautsch) und die in den D-Zügen verwendeten Packwagen mit Rettungsleitern ausgerüstet. In Aussicht genommen ist, wie die Bahnstationen, so auch sämtliche Züge mit dem nötigen Material zur ersten Hilfeleistung bei Verletzung von Personen auszustatten. In jeden Gepäckwagen soll in einem besonderen Fach, das zur Kennzeichnung die Aufschrift „Verbandkasten" mit einem roten Kreuz erhält, ein kleiner Rettungskasten eingestellt werden.

3. Erste Hilfeleistung durch den Bahnarzt und das Eisenbahnpersonal. Nach den Vorschriften für den bahnärztlichen Dienst gehört die erste Hilfeleistung bei Betriebsunfällen zu den Obliegenheiten des Bahnarztes, auch ist er nach diesen Vorschriften gehalten, das Eisenbahnpersonal in der ersten Hilfeleistung zu unterweisen, damit es gegebenfalls mit Nutzen beigezogen werden kann. Die bestehenden Vorschriften sind durch Verfügungen der Generaldirektion betreffend den Sanitätsdienst im Eisenbahnbetrieb eingeschärft und erweitert worden. Die Vorstände der Betriebsinspektionen haben dafür zu sorgen, daß in ihren Bezirken auf den hierzu geeigneten Stationen ein regelmäßiger Samariterunterricht eingerichtet wird. Zu diesem sind die auf den Stationen befindlichen Rettungskästen und Tragbahren sowie die den Rettungskästen beiliegenden Gebrauchsanweisungen zu benutzen. Außerdem wurden für Zwecke des Unterrichts eine größere Anzahl sog. Samariterbüchlein zur Verteilung an das Personal angeschafft. Den am Unterricht teilnehmenden Arbeitern wird, sofern er in die ordentliche Arbeitszeit fällt, kein Abzug am Lohn gemacht. Durch den Unterricht soll erreicht werden, daß auf allen Stationen mit Rettungskästen sowie auf allen Bahnstrecken im Fahrdienst stets eine genügende Anzahl von Angestellten und Arbeitern im Sanitätsdienst ausgebildet ist. Der Samariterunterricht wird jedes Jahr in angemessenen Zwischenräumen abgehalten.

4. Der Unfallmeldedienst. Der Unfallmeldedienst ist geregelt durch die in einem Anhang zu den Fahrdienstvorschriften enthaltenen besonderen „Bestimmungen über die Meldungen und Berichte bei Unfällen und Betriebsstörungen". Zur Beschleunigung der Benachrichtigung der Maschinen- und Werkstätteninspektionen wegen Absendung der Hilfszüge sind bei allen Inspektionen Fernsprechanschlüsse eingerichtet. In Aussicht genommen ist die Ausstattung sämtlicher Bahnwärterposten mit Fernsprechern.

— **Über die Pflege des Verkehrs nach den abseits der Bahn liegenden kleinen Städten und Dörfern** bringt die Köln. Ztg. einen Aufsatz, der an die vom Eisenbahndirektor Fenten in Heft 3 des „Arch. f. E." von 1890 mitgeteilten Erfahrungen anknüpft, welche auf diesem Gebiete mit einer planmäßigen Stückgutverfuhr nach weit von der Bahn belegenen Orten im Cölner Direktionsbezirk gemacht worden sind. Inzwischen hat sich diese Einrichtung dort auch ferner bewährt und zur Einbeziehung immer weiterer Kreise in den Fuhrwerksverkehr geführt. Um nur ein Beispiel anzuführen, sei gesagt, daß von einer Eisenbahnstation in der Eifel die Stückgüter bahnamtlich bis auf 26 km Entfernung befördert werden. Bevor diese Einrichtung getroffen war, kam jede Woche einmal eine ländliche Fuhre zur Abholung der Güter auf die Station und hatte dann noch selten Belastung. Jetzt hat sich ein umfangreicher regelmäßiger Versand von Milch, Butter, Brot, Geflügel usw. herausgebildet, der den Wohlstand der ganzen Gegend sichtlich gehoben hat, und durch die Steigerung der Einnahmen hat sich auch die Lebenshaltung bedeutend gebessert, was der zunehmende Verbrauch an Zufuhrartikeln beweist. Das Beispiel genügt, um darzutun, wie einfach die ländliche Bevölkerung zu größerer wirtschaftlicher Tätigkeit angespornt und wie ihr in ihrer wirtschaftlichen Not Hilfe gebracht werden kann. Es wird sodann auf die im Jahre 1889 vom preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten eingeleiteten Bestrebungen auf Errichtung von Güternebenstellen an Seitenorten hingewiesen, die auch an manchen Stellen von segensreicher Wirkung gewesen sind, aber doch noch keineswegs genügt haben, um das ganze Land mit einem einheitlichen engmaschigen Netze zu überspannen. Da nun auch die Kleinbahnen ihre Linien nur dahin ausdehnen können, wo auf eine gewisse, nicht unerhebliche Verkehrsdichtigkeit zu rechnen ist, so weist der Verfasser auf die Verwendung von Selbstfahrern als ein geeignetes Auskunftsmittel hin, um nicht nur den Stückgut-, sondern auch den Wagenladungsverkehr unmittelbar bis an die Erzeugnis- und Verbrauchsstellen zu leiten. Schon vor vierzig Jahren plante man die direkte Zustellung der Eisenbahnwagen Man hat Eisenbahnwagen hergestellt, die auch über die Straße bewegt werden konnten. Das hat sich freilich nicht bewährt, aber heute liegt die Sache anders. „Die Zeit kann nicht mehr fern sein", so schließt der Aufsatz, „wo man den Eisenbahnwagen auf ein den Rollböcken ähnliches Automobil schiebt und mit ihm abfährt. Der deutsche Techniker wird die Aufgabe schon lösen. Wir wollen daher nicht hoffen, daß England oder Amerika uns wieder erst lehren muß, in welcher Weise man Praxis treibt, um eine Verbilligung der heimischen Produktion durch moderne Transportmittel herbeizuführen. Mögen die Behörden und Transportanstalten ihre Aufgaben nicht zu kleinlich, althergebracht auffassen, sich hohe neue Ziele setzen und, den großen Weltverkehrsbestrebungen folgend, die Mittel und Wege der Neuzeit sich und der gesamten Nation zu nutze machen."

— **Bestattungsfeier für den Staatsminister v. Maybach.** Es war eine hochansehnliche Trauerversammlung, die sich am 25. d. M. im Sterbehause des Ministers, Kaiserin Augusta-Straße 57, einfand, um dem Toten die letzte Ehre zu erweisen. Von den früheren Amtsgenossen des Verstorbenen war Staatsminister v. Bötticher aus Magdeburg herbeigeeilt, von den gegenwärtigen Ministern waren der Handelsminister Möller und der Minister der öffentlichen Arbeiten Staatsminister Budde mit den Unterstaatssekretären und Direktoren seines Ministeriums und der großen Mehrzahl der Räte der Eisenbahnabteilung erschienen. Wir sahen ferner den Amtsnachfolger des Verstorbenen, Staatsminister v. Thielen, und die Präsidenten Kranold, Sombart und Lüdicke. Das Reichseisenbahnamt war durch seinen Präsidenten Schulz und die Mehrzahl der Räte vertreten. Auch die konservative Fraktion des Abgeordnetenhauses war vertreten, und eine Anzahl früherer Angehöriger des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, u. a. die Ministerialdirektoren Höter, Micke und Möllhausen und der Geheimerat Gerlach, beteiligten sich an der Feier. Der Kaiser hatte seinen Flügeladjutanten, den Grafen Schmettow, die Kaiserin die Kammerherren v. Veltheim und v. Behr entsendet. Kostbare Kränze und Blumen schmückten den Sarg; unter ihnen waren die Spenden der Eisenbahnbehörden und -Beamten besonders zahlreich. Die Trauerrede hielt Pastor Kirmß. In knappen, treffenden Zügen schilderte er die Persönlichkeit des Entschlafenen, seinen Mut, seine Überzeugungstreue, seine unermüdliche Arbeitskraft, seine völlige Hingebung an den Dienst. Er gedachte dann der Bedeutung des Verewigten in seinen Leistungen für den Staat. Dem Verstorbenen selbst sei in seiner Ministerlaufbahn die Huld seines Kaiserlichen Herrn und das stete freundschaftliche Zusammenwirken mit dem Fürsten Bismarck dasjenige gewesen, auf das er den meisten Wert gelegt habe. Obgleich er sich nie um die Gunst der Parteien beworben, so seien ihm doch bei seinem Ausscheiden aus dem Dienst von allen Seiten des Landtags lebhafte wohlverdiente Huldigungen zuteil geworden, so groß sei die allgemeine Anerkennung seiner Verdienste gewesen. Zum Schluß betonte der Geistliche, ein wie tiefes und warmes Gemüt der Verstorbene im Verkehr mit seiner Familie immer offenbart habe. Den Trauerzug, der sich nach dem alten Kirchhof der Matthäigemeinde am Bahnhof Groß-Görschenstraße bewegte, eröffnete eine Kaiserliche Hofequipage. Eine große Anzahl von Eisenbahnvereinen mit ihren Bannern und tausenden von Eisenbahnbeamten und -Bediensteten aller Gattungen schlossen sich dem Zuge an.

— **Personalnachrichten.** Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurden mit Wirkung vom 1. Februar d. J. befördert: der Direktionsrat bei der Generaldirektion Johann Wicklein zum Regierungsrat und der Direktionsassessor bei der Eisenbahnbetriebsdirektion München Hermann Riegel zum Direktionsrat, beide unter gleichzeitiger Berufung in das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten; ferner die Direktionsassessoren Karl Hartmann und Adam Borst zu Obermaschineninspektoren, ersterer bei der Betriebswerkstätte Augsburg, letzterer bei der Generaldirektion, Wilhelm Benker und Ludwig Gleißner zu Direktionsräten bei den Eisenbahnbetriebsdirektionen Ingolstadt bezw. Rosenheim und Max de Cillia zum Oberbauinspektor in Buchloe. — Ernannt wurden zu Eisenbahnassessoren: die geprüften Rechtspraktikanten Johann Kittemann und Bernhard Mauerer bei den Eisenbahnbetriebsdirektionen Bamberg bezw. Nürnberg, die geprüften Staatsbaupraktikanten Heinrich

Nather und Alfred Eisert bei den Eisenbahnbetriebsdirektionen Kempten bezw. Nürnberg und die geprüften maschinentechnischen Praktikanten Klemens Zell bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Nürnberg, Heinrich Gießen bei der Zentralwerkstätte München, Ludwig Fischer bei der Betriebswerkstätte München II und August Ehrensberger bei jener in Würzburg. — Berufen wurden: die Oberbauinspektoren Friedrich Schwenck zum Direktionsrat bei der Eisenbahnbetriebsdirektion München und Friedrich Koeßler bei der Generaldirektion zum Staatsbahningenieur in München sowie der Direktionsassessor Karl Geyer in Ingolstadt und der Eisenbahnassessor Dr Wilhelm Romatzeck in Nürnberg zur Generaldirektion. — In den Ruhestand wurden versetzt: der Regierungsrat bei der Generaldirektion Eugen Schilcher, der Vorstand der Betriebswerkstätte Augsburg, Bezirksmaschineningenieur Ernst Seeberger, der Vorstand der Güterstation Weiden, Inspektor Michael Kiener, und der Inspektor bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Rosenheim Franz Heinrich Reuß. — Gestorben ist der Oberinspektor bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Würzburg Andreas Heilmann.

Bei der Verwaltung der oldenburgischen Staatsbahnen ist der Bezirksinspektor, Oberbauinspektor Rieken zum Baurat befördert worden.

Österreich.

— **Die Bauvergebung bei den Alpenbahnen.** Die in einer Wiener Tageszeitung geführte Klage, daß die Bauten auf den neuen Alpenbahnen zum Teil an ausländische Firmen vergeben wurden, entspricht nicht den tatsächlichen Verhältnissen. Bei den im Zuge befindlichen Bauten für die neuen Alpenbahnen, die galizische Linie Sambor-Uzsok und sieben Lokalbahnen, wurden 30 Losgruppen an Bauunternehmungen vergeben. In einem einzigen Falle ist der Unternehmer nicht österreichischer Staatsbürger, hat sich aber seit einem Menschenalter um den österreichischen Eisenbahnbau große Verdienste erworben. In fünf weiteren Fällen sind österreichische Unternehmer mit Ausländern geschäftlich verbunden. Die Länge der an rein österreichische Firmen vergebenen Strecken beträgt 85 % der gesamten derzeit im Bau befindlichen Eisenbahnen, während nur bei 15 % Ausländer beteiligt sind. Aber auch in solchen Fällen, wo Ausländer beteiligt sind, wird durch die strenge Forderung nach Verwendung einheimischer Materialien und einheimischer Arbeiter — soweit hierfür geeignete Arbeitskräfte überhaupt aufzutreiben sind — dafür gesorgt, daß nicht zu große Summen der einheimischen Bevölkerung entzogen werden.

— **Reichenberger Bahnhof.** Die österreichische Regierung hat schon vor einiger Zeit dem zwischen den Vertretern Österreichs und Sachsens im Oktober 1903 vereinbarten Übereinkommen, in welchem die auf den Umbau des Reichenberger Bahnhofs bezüglichen Fragen zur Regelung gelangen, zugestimmt; nunmehr ist auch von der sächsischen Regierung die Genehmigung des Übereinkommens erfolgt. Das Übereinkommen regelt verschiedene Rechtsfragen, welche sich aus dem Übergange der Zittau-Reichenberger Bahn in das Eigentum des sächsischen Staates ergeben, sowie auch die Frage der Betriebführung der genannten Bahn, ferner verschiedene Steuer- und Gebührenfragen, endlich die Leistungen, welche die sächsische Staatsbahnverwaltung anläßlich des Umbaues des Reichenberger Bahnhofs zu übernehmen sich verpflichtet.

— **Beratung über Verkehrsfragen im Eisenbahnministerium.** Im Eisenbahnministerium hat kürzlich eine Besprechung unter Teilnahme von Vertretern sämtlicher Staatsbahndirektionen stattgefunden, in welcher verschiedene die tadellose Verkehrsabwicklung und die Sicherheit des Betriebes auf den Staatsbahnen berührende Fragen erörtert wurden.

— **Der Eisenbahndamm bei Eggenburg.** Der etwa 200 m lange, stellenweise bis 40 m hohe und an der Sohle ungefähr 50 m breite Eisenbahndamm bei Eggenburg (Kaiser Franz Josefbahn) befindet sich schon seit seiner Fertigstellung, das ist seit Anfang Oktober 1903, in fortwährender Rutschung. Am 14. d. M. fand infolge des eingetretenen Tauwetters, verbunden mit Regengüssen, eine neuerliche Rutschung in einer ziemlich beträchtlichen Ausdehnung statt. Als Anfang Oktober 1903 das zweite Gleise dieser Teilstrecke dem Verkehr übergeben wurde, mußte bald darauf das Stück über den Damm aus dem Verkehr ausgeschaltet werden und der Verkehr wird dort eingleisig durchgeführt. Die Arbeiten zur Sicherstellung des Damms sind in vollstem Gange.

— **Aufhebung der Fahrbegünstigungen für Militärpersonen auf der Wiener Stadtbahn.** Das Eisenbahnministerium hat sich im Einvernehmen mit dem Reichskriegsministerium genötigt gesehen, die Fahrpreisbegünstigung für außerdienstliche Reisen von Militärpersonen auf dieser Bahn, solange diese mit Betriebskostenabgängen belastet sind, mit 1. Februar dieses Jahres aufzuheben. Für die Wiener Stadtbahn sind nunmehr gar keiner Berufsklasse irgendwelche Fahrbegünstigungen eingeräumt.

— **Zugverbindung Wien-Rom.** Die Zugverbindung Wien (Südbahn)-Italien über Cervignano hat durch die am 15. d. M. durchgeführte Fahrplanänderung auf den italienischen Linien abermals eine wesentliche Verbesserung erfahren. Die Fahrtdauer Wien-Rom beträgt nunmehr auf dieser Linie bei nur einmaliger Nachtfahrt 26 Stunden 45 Minuten.

— **Benutzung der Speisewagen auf den österreichischen Staatsbahnen.** Seit einiger Zeit wird in den Kreisen der Reisenden der III. Wagenklasse die Zugängigkeit der Speisewagen in den Schnellzügen angestrebt. In Würdigung dieses Wunsches hat sich die österreichische Staatsbahnverwaltung entschlossen, vom 30. Dezember 1903 ab für die Dauer der laufenden Winterfahrplanperiode bei mehreren Schnellzügen in bestimmten Teilstrecken die Benutzung der Speisewagen ohne Aufschlag auf die II. Wagenklasse zu gestatten.

— **Die Erste österreichische Eisenbahnwaggon-Leihanstalt** hat kürzlich die schon seit Jahren in Italien laufenden 1200 Wagen wieder auf ein Jahr an die Verwaltung des Adriatischen Eisenbahnnetzes vermietet.

— **Todesfälle.** Am 20. d. M. ist in Wien der Erfinder des Mannlicher-Gewehres, Oberingenieur v. Mannlicher, Mitglied des österreichischen Herrenhauses, im 56. Lebensjahre plötzlich gestorben. Mannlicher, welcher am 30. Januar 1848 in Mainz geboren wurde, widmete sich nach Beendigung der technischen Studien dem Eisenbahndienste und trat bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als technischer Beamter ein. Im Jahre 1886 schied Mannlicher, welcher inzwischen Oberingenieur der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geworden war, aus dem Dienste dieser Verwaltung und widmete sich fortan ausschließlich der Pflege der Waffentechnik. Er meldete seine Paketladung am 15. April 1885 in Österreich und im Mai 1885 in Deutschland zum Patente an. Das damals erworbene Patent wurde nach vielen Versuchen zuerst von Österreich-Ungarn für das 11 Millimeter-Repetiergewehr erworben und diente als Grundlage für das spätere Gewehr wie für den Karabiner. Mannlicher arbeitete auch weiterhin unablässig an automatischen Gewehrverschlüssen und schuf eine Reihe von weiteren Neuerungen im Waffenwesen. Mannlichers Gewehrsysteme sind weit verbreitet und in vielen Armeen eingeführt.

Am 21. d. M. starb in Wien Hofrat Schulz, Oberinspektor a. D. der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, im 81. Lebensjahre.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im Dezember 1903 nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1903 Kr.	gegen 1902 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	14 026 400	— 1 240 751
Südbahn (ungarisches Netz)	986 827	— 28 425
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	209 476	— 26 433
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	961 156	+ 11 719
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	75 590	+ 17 491
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	95 000	— 303
Hauptbahnen zusammen	16 354 449	— 1 266 702
Lokalbahnen „	3 322 239	+ 155 464
insgesamt	19 676 688	— 1 111 238

Seit Jahresbeginn, also im ganzen Jahre 1903, betrugen die betreffenden Einnahmen der Hauptbahnen zusammen 242 288 565 Kr., jene der Lokalbahnen (Vizinalbahnen) 39 320 993 Kr., insgesamt also 281 609 558 Kr. Gegenüber den gleichen Einnahmen des Vorjahres ergibt sich bei den Hauptbahnen eine Besserung um 6 941 269 Kr. (und zwar: bei den ungarischen Staatseisenbahnen um 6 370 608 Kr., bei den ungarischen Linien der Südbahn um 161 012 Kr., bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn um 80 312 Kr., bei den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn um 311 235 Kr. und bei der Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn um 18 786 Kr., während bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn ein kleiner Ausfall von

68,4 Kr. sich zeigt); ebenso ist bei den Lokalbahnen ein erfreulicher Aufschwung zu verzeichnen, indem die Einnahmen um 2 668 043 Kr. stiegen, so daß bei den ungarischen Eisenbahnen insgesamt sich eine sehr zufriedenstellende Einnahmensteigerung von 9 609 312 Kr. ergibt. (Die Stadt- und Straßenbahnen sind hier nicht berücksichtigt.)

Die durchschnittliche Betriebslänge der ungarischen Hauptbahnen betrug 9376,4 km (gegenüber dem Vorjahre + 3 km) und jene der Vizinalbahnen 8684,8 (+ 265,1) km, somit insgesamt 18 061,2 km gegen 17 793,1 km des Vorjahres; es ergibt sich daher eine Vermehrung um 268,1 km.

Übrige europäische Länder.

— **Dampffährverbindung zwischen Schweden und Deutschland.** Der vom Generaldirektor der schwedischen Staatsbahnen Nordström in einem Bericht an den König niedergelegte Vorschlag zu einer Dampffährverbindung zwischen Schweden und Deutschland ist vor einiger Zeit seinem wesentlichen Inhalt nach im „Järnbanebladet" veröffentlicht worden. Bei dem allgemeinen Interesse, das dieser Frage auch in Deutschland entgegengebracht wird, teilen wir aus dem Bericht hier das Wichtigste auszugsweise mit: Es handelt sich eigentlich nur um den Güterverkehr, da die sogen. Kontinentallinie Trelleborg-Saßnitz hauptsächlich dem Personen- und Postverkehr dient und seinen Bedürfnissen genügt. Zwar sind regelmäßige, wohl verwaltete Dampfschiffsverbindungen für den Güterdienst zwischen Schweden und Deutschland vorhanden, aber es fehlt an einer täglichen Verbindung und der Verkehr ist auf die Zeit der offenen Schiffahrt beschränkt. Mit der Entwicklung, die das schwedische Eisenbahnnetz jetzt erreicht hat, und mit der dadurch wesentlich hervorgerufenen Vermehrung der Handelsbewegung muß zugleich die Frage in den Vordergrund treten, wie der Absatz schwedischer Erzeugnisse vermehrt werden kann. Dabei scheint Deutschland das Land zu sein, mit dem in erster Linie der Warenaustausch erleichtert werden muß.

Es wird nun an der Hand statistischer Angaben gezeigt, wie sehr Deutschlands Bedeutung sowohl für Ausfuhr wie für Einfuhr im Verhältnis zu der gesamten Aus- und Einfuhr Schwedens in fortwährendem gleichmäßigen Wachsen sei. Schon die hieraus sich ergebende Verkehrsvermehrung rechtfertige es, eine neue regelmäßige direkte Seeverbindung zwischen den beiden Ländern ins Auge zu fassen. Schnellere und häufigere Verbindungen pflegten stets einen ganz neuen Verkehr hervorzurufen. Es wird nun ein Vergleich zwischen den Ausfuhrziffern Dänemarks und Schwedens nach Deutschland angestellt; beispielsweise habe jenes im Jahre 1901 an lebenden Tieren und Fleischwaren nach Deutschland für 32 000 000 Kr., dieses nur für 418 000 Kr. ausgeführt, obgleich die südlichsten Provinzen Schwedens sich mit Dänemark in den Erzeugnissen der Landwirtschaft und der Viehzucht sehr wohl vergleichen könnten. Da nun die deutsche Industrie sich immer mehr entwickle und die wachsende deutsche Bevölkerung immer mehr zu ihrer Ernährung auf das Ausland angewiesen sei, so sei es offenbar, daß man dort namentlich für Schwedens landwirtschaftliche Erzeugnisse einen viel größeren Markt als jetzt gewinnen könne. Dazu sei aber eine ununterbrochene schnelle und häufigere Verbindung als bisher unbedingt nötig. Auch für die schwedischen Einfuhrhändler würde dadurch die Möglichkeit zu unmittelbarer Verbindung mit den deutschen Fabrikanten und, soweit es sich um Kolonialwaren und ähnliches handle, mit den deutschen Einfuhrhändlern gegeben. Der Güterverkehr zwischen Schweden und Deutschland werde auf den kürzesten und direktesten Weg geleitet, man erhielte eine sehr geeignete Wettbewerbs- und Reservelinie zu der bestehenden über Dänemark. Es bestehe sonach ein dringendes Bedürfnis für eine neue tägliche ununterbrochene Verbindung hauptsächlich für den Güterverkehr.

Dabei müsse sich die Wahl auf eine Dampffährverbindung lenken, bei der die Umladung fortfalle; dadurch gewinne die Schnelligkeit und vereinfache sich die Zollbehandlung für manche Waren, die keine Umladung vertrügen, entstehe erst die Versendbarkeit über See. Das schwedische Eisenbahnnetz werde dadurch nicht nur mit dem deutschen, sondern dem ganzen europäischen Eisenbahnnetz in unmittelbare Verbindung gebracht. In Amerika auf dem Michigan- und Eriesee überwänden Dampffähren größere Entfernungen und schwerere See als auf dem fraglichen Teile der Ostsee.

Nach Ansicht des Berichts kommt zunächst eine Dampffährverbindung nur für den Güterdienst in Frage; doch müßten die Fahrzeuge zur Mitnahme von Personen, z. B. als Begleiter des Guts usw., eingerichtet sein.

Auch über die Bauart des Fährschiffs macht der Bericht schon bestimmte Angaben: es soll 90 m lang werden, zwei Eisenbahngleise führen und auf ihnen 18 Güterwagen übernehmen können; es soll zwei Heckschrauben und eine Bugschraube erhalten, 4,2 m Tiefgang, mit 10 bis 12 Seemeilen Geschwindigkeit laufen. Die Kosten werden auf 1 079 000 Kr. berechnet. Nur ein Fahrzeug würde der Vorsicht halber zunächst beschafft werden, da man wohl annehmen könnte, daß man auch deutscherseits ein Fahrzeug für die Fährverbindung werde beschaffen wollen.

Was nun die Wahl der Häfen anlangt, so kommen nach dem Bericht schwedischerseits nur Malmö und Trelleborg, deutscherseits Saßnitz, Swinemünde, Warnemünde und Travemünde in Frage. Diese seien vom technischen Standpunkt alle vier geeignet; vom Verkehrsstandpunkt aus sei die Verbindung Trelleborg-Saßnitz unbedingt allen anderen vorzuziehen, sobald der Hafen in Saßnitz und die Eisenbahn Saßnitz-Stralsund in einigen Richtungen vervollkommnet seien. Sobald ein zweites Fährschiff als Reserve für die Linie Trelleborg-Saßnitz erforderlich werde, könne man diese versuchsweise zu Fahrten zwischen Malmö und Warnemünde verwenden. Der Bericht erörtert dann die Notwendigkeit gewisser in Trelleborg für den Fährbetrieb erforderlicher Hafenveränderungen, deren Kosten auf 400 000 Kr. berechnet sind. In Saßnitz wären solche Kosten deutscherseits zu bestreiten. Die gesamten Betriebskosten werden einschließlich Tilgung und Verzinsung des Anlagekapitals auf 473 400 Kr. jährlich veranschlagt.

Zur Prüfung der Ertragfähigkeit des Unternehmens werden die Gütermengen ermittelt, die schon bei dem jetzigen Verkehr der Fähre zufallen würden: in der Ausfuhr namentlich Holz- und Steinwaren, Maschinenteile, Tischlereierzeugnisse, feineres Stückgut und vor allem landwirtschaftliche Erzeugnisse. Schon diese Güter würden der Fähre genügende Beschäftigung geben. Übrigens spricht der Bericht schließlich die Meinung aus, daß die Fähre vielleicht namentlich im Anfang mit Verlust arbeiten könne. Sie sei aber bestimmt, dem fühlbaren Mangel in den Handelsverbindungen des Landes mit dem Kontinent abzuhelfen, der in der Abhängigkeit von den Eisenbahnlinien eines anderen Landes als Mittelglied liege. Die direkte Fährverbindung zwischen Schweden und Deutschland müsse daher zustande kommen, auch wenn kein direkter Gewinn daraus herauszurechnen sei. Daher müsse es aber natürlich ein Staatsunternehmen sein, wie ja der Staat schon manche wichtige, aber nicht unmittelbaren Ertrag gebende Eisenbahn gebaut habe. Die Fähre müsse auch schon deshalb in Staatsbetrieb sein, weil ihr Verkehr in der Hauptsache den schwedischen Staatsbahnlinien zugute kommen werde.

Soweit der dem Könige von Schweden erstattete Bericht. Vom schwedischen Standpunkt aus wird man ja den Ausführungen ihre Richtigkeit nicht versagen können, nur möchten wir bezweifeln, daß sich durch die Einrichtung einer Fähre die Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse von Schweden nach Deutschland so sehr würde heben können. Die hauptsächlich in Betracht kommende schwedische Provinz Schonen treibt vorzugsweise Getreidebau; Getreide ist aber kein Gut, das besonders rasche Beförderung verlangt und der Umladung Schwierigkeiten bereitet. Eher ist dies bei Vieh der Fall; unseres Wissens ist aber die Viehzucht Schonens nicht besonders entwickelt, jedenfalls mit der der dänischen Inseln wohl nicht zu vergleichen.

Bei einem Vergleich der Aussichten der geplanten Fährverbindung mit der Fähre Gjedser-Warnemünde drängt sich ferner folgendes auf: Die natürlichen Hauptendpunkte dieser Linie sind Kopenhagen und Berlin, deren Personenverkehr die Fähre ja doch auch wesentlich dient. Kopenhagen ist eine mächtige Handelsstadt mit fast 400 000 Einwohnern, von Gjedser nur 173 km entfernt. Ein solcher Endpunkt fehlt der schwedischen Fähre; Malmö hat nur 60 000 Einwohner, Gotenburg und Stockholm kommen bei der großen Entfernung von Trelleborg weniger in Betracht, beide Städte haben über die Fähren Helsingborg-Helsingör oder Malmö-Kopenhagen und Gjedser-Warnemünde (von den Beltfähren ganz abgesehen) schon jetzt die Möglichkeit des Wagenverkehrs mit Deutschland ohne Umweg.

Uns scheint sonach die Wahrscheinlichkeit, daß eine Fährverbindung Saßnitz-Trelleborg alsbald sich als unmittelbar oder mittelbar lohnend erweisen werde, aus mehrfachen Gründen geringer, als bei Warnemünde-Gjedser. Dennoch verkennen wir keineswegs die wirtschaftliche Bedeutung des neuen Planes. Er ist jedenfalls geeignet, die Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und Schweden von neuem zu beleben. Vermutlich wird seine Verwirklichung auch den noch ausstehenden Beitritt der schwedischen und wohl auch der norwegischen Bahnen zu dem Berner Internationalen Übereinkommen über den Frachtverkehr zur Folge haben.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen** im ganzen Jahre 1903 zeigen gegen das Vorjahr nur eine mäßige Erhöhung; sie betragen mehr gegen 1902 für die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 6 020 000 Fr. oder 0,59 % auf das Kilometer,

Nordbahn 4 265 000 Fr. oder 1,85 %, Westbahn 4 106 000 Fr. oder 0,94 %, Orléansbahn 2 743 154 Fr. oder 0,60 %, Ostbahn 5 040 000 Fr. oder 1,81 %, Südbahn 2 398 000 Fr. oder 1,67 %.

— **Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen.** Das Gesamtergebnis der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1903 ist ungünstiger als das vorjährige. In den letzten Monaten haben sich die Einnahmen verringert, die Ausgaben dagegen bedeutend erhöht, zumeist infolge von Tarifherabsetzungen und Verkehrserleichterungen. Die Menge der beförderten Personen und Güter hat nicht unerheblich zugenommen. Im Dezember betrugen die Einnahmen 8 489 300 Fr., gegen 8 659 414 Fr. im Dezember 1902, die Ausgaben 6 741 500 gegen 5 652 988 Fr., der Überschuß 1 747 800 gegen 3 006 425 Fr. Im ganzen Jahr stellen sich die Einnahmen auf 110 268 599 Fr. gegen 108 636 962 Fr. in 1902, d. i. 1 631 637 Fr. mehr; die Ausgaben auf 67 813 452 Fr., d. i. 5 608 738 Fr. mehr. Der Einnahmeüberschuß für 1903 beträgt 42 455 147 Fr., d. i. fast 4 000 000 Fr. oder etwa 9 % weniger als im Vorjahre. Man begreift, daß die Bundesbahnverwaltung unter diesen Umständen Vorsicht gegenüber weiteren an sie herantretenden Ansprüchen walten läßt. — Die Gotthardbahn, welche noch unter Privatverwaltung ist und weniger Opfer für Verkehrsverbesserungen brachte, vereinnahmte im ganzen Jahre 23 003 766 Fr. gegen 21 344 225 Fr. im Jahre 1902; ihr Einnahmeüberschuß beträgt 10 503 717 gegen 10 026 675 Fr., ist also um etwa 500 000 Fr. oder 5 % günstiger.

— **Direkte Eisenbahn Solothurn-Bern.** Für die Erstellung dieser Linie hat eine zahlreich besuchte Versammlung von Interessenten stattgefunden, welche die Zeit für das längst angestrebte Unternehmen günstig erklärte und ein „Initiativkomitee“ mit der schleunigen Inangriffnahme der nötigen weiteren Schritte beauftragte.

— **Ostalpenbahn.** Der Streit um einen großen Alpendurchstich in den Ostalpen, der übrigens in den nächsten Jahren noch sehr wenig Aussicht auf Verwirklichung hat, dauert in der Schweiz z. Z. sehr lebhaft an. Gegenüber der Kundgebung des Graubünden-Oberländer Verkehrsvereins zu gunsten einer Greinabahn und gegen die Splügenbahn hat das interkantonale Splügenkomitee eine geharnischte Antwort erlassen. Die Angaben zu gunsten des Greina werden im einzelnen zu widerlegen gesucht und schließlich wird gesagt: Diejenigen übernehmen eine schwere Verantwortung, die im gegenwärtigen Augenblick — im Widerspruch mit der einstimmig gefaßten Resolution der am 16. März 1902 stattgehabten, von 150 Teilnehmern, darunter den Vertretern fast sämtlicher Regierungen der Ostschweiz, einer großen Anzahl von ostschweizerischen National- und Ständeräten und anderen Honoratioren besuchten Ragazer Konferenz — Verwirrung und Zwietracht in die Reihen der damals geeinigten Ostschweiz hineinbringen, in einem Augenblick, da sie der Einigkeit so sehr bedarf, um ihrer Prioritätsansprüche nicht verlustig zu gehen und abermals auf Dezennien hinaus auf die Erfüllung ihrer Wünsche verzichten zu müssen.

— **Sommerfahrplan und Verkehrsverbesserungen in der Schweiz.** Im vorigen Sommer hatten die außerordentlich vielen Zugverspätungen und die Überfüllung der Züge Anlaß zu schweren Klagen gegeben, deren Berechtigung auch die Bundesbahnverwaltung anerkannt und als deren Grund sie die neuen Verhältnisse mit verkürzter Fahrzeit bei knappen Anschlüssen und starker Vermehrung der Zahl der Reisenden angab. Der Sommerfahrplan 1904, der vom 1. Mai bis 30. September geht, soll nun diesen Mißständen möglichst Abhilfe bringen. Am 15. d. M. hatten die Bahnverwaltungen dem Eisenbahndepartement und den Kantonsregierungen die Entwürfe vorzulegen, die dann in den Amtsblättern behufs Vorbringung weiterer Wünsche usw. öffentlich bekannt gegeben werden. Wollte man die Übelstände vermeiden, so mußte man die Zahl der Züge vermehren und besonders die zu schwer gewordenen Schnellzüge trennen, d. h. in je zwei Züge zerlegen, von welchen der eine als Expreßzug dem Fernverkehr zwischen größeren Verkehrsmittelpunkten dienen und der andere die bisherige Bedienung auch der wichtigeren Zwischenorte beibehalten könnte. Eine mit zahlreichen Einzelangaben versehene Darlegung der N. Zürcher Ztg. vom 21. d. M. macht die erfreuliche Wahrnehmung, daß die Fahrplananlage der Bundesbahnen nach ihrem Gesamteindruck einen ordentlichen Schritt auf dem Wege zur Gesundung der schweizerischen Fahrplanverhältnisse getan hat, indem sie auf Linien mit starkem Verkehr die Zahl der Personenzüge vermehrt und im Durchgangsverkehr notwendig neue Schnellzüge einlegt und damit dem Ziel der Trennung des Nahverkehrs vom Fernverkehr wenigstens etwas näher rückt. Das Zürcher Blatt zählt 25 solcher, weitere Kreise besonders interessierenden, meist neue Züge betreffenden Verbesserungen auf und schließt, die in der Zentral- und Ostschweiz vorgesehene größere Zahl neuer Züge, insbesondere auch Schnellzüge, lasse für den Sommer 1904 eine zuverlässigere Fahrplanausführung mit weniger Verspätungen erwarten.

— **Simploneröffnung und Mailänder Ausstellung.** Die Mailänder Ausstellung, welche zur Feier der Simplonbahneröffnung stattfinden und hauptsächlich das Verkehrsgebiet betreffen soll, ist laut Berichten aus Mailand zum zweiten Mal verschoben worden. Ursprünglich sollte sie in diesem Jahre, 1904, stattfinden. Infolge der Meldungen über neuerliche Schwierigkeiten beim Tunnelbau reiste der Präsident des Ausstellungskomitees nach Iselle und Brig und kam mit dem Bescheid zurück, die Eröffnung der Simplonbahn im Frühling 1905 sei zwar noch nicht ausgeschlossen, könne aber immerhin nicht zugesichert werden. Wegen dieser Ungewißheit soll nun die Ausstellung auf 1906 verlegt werden. Es heißt, die Verschiebung komme dem Unternehmen zugute, da der Umfang der Ausstellung viel größer werde, als ursprünglich beabsichtigt worden, und die Vorbereitungen in Rückstand seien.

— **Regelung des Eisenbahnverkehres für den Hafen von Genua.** Die vom Minister der öffentlichen Arbeiten eingesetzte Kommission für die Vornahme von Studien über die Eisenbahninteressen des Hafens von Genua hat dem Minister einen Vorbericht unterbreitet über die zu allererst nötigen Maßnahmen im Bahnverkehr vom und zum Hafen von Genua, um den gegenwärtigen Bedürfnissen des Handels gerecht zu werden. Die Kommission behält sich ferner vor, die fortschreitende, voraussichtliche Warenbewegung des Hafens zu prüfen, nach Untersuchung der geologischen und Geländeverhältnisse sich über die zu bauende neue Linie vom Hafen in die Po-Ebene auszusprechen sowie über die bereits ausgearbeiteten Projekte der Einführung des elektrischen Betriebes auf den beiden bestehenden Linien, über den Bau von Drahtseilbahnen für die Kohlenbeförderung usw. ihr Gutachten abzugeben.

Die obenerwähnten, in erster Stelle notwendigen Maßregeln, deren rascheste Ausführung die Kommission dringendst empfiehlt, weil andernfalls bei dem wachsenden Verkehre bald unheilvolle Stauungen unvermeidlich würden, sind zum größten Teile schon vor geraumer Zeit von der Mittelmeerbahn, welche den Bahndienst für Genua leitet, ausgearbeitet und der Regierung vorgelegt worden. Sie sehen vor: die Vergrößerung und Neubeordnung der Ladeplätze von Sampierdarena, der Bahnhöfe von Novi, Ronco, Alessandria und Turin Rangierbahnhof, die Verbindung dieses letzteren mit den beiden von Mailand und Modane kommenden Linien, Sicherheitsanlagen und Vergrößerung der Bahnhöfe auf der Linie Novi-Ronco, Ausbau des zweiten Gleises auf der Strecke Alessandria-Novara, direkte Verbindung der Ladeplätze von Sampierdarena mit der Linie nach Ventimiglia, Einrichtung des Blocksystems auf der Strecke Sampierdarena-Sorone und Erweiterung der Güterbahnhöfe von Mailand. Im ganzen würden für diese Arbeiten, von denen die bedeutendsten bald in Angriff genommen werden sollen, beiläufig weitere 10 000 000 L. nötig sein, nicht inbegriffen die von der Mittelmeerbahn bereits ausgearbeiteten Projekte.

— **Neue Bahn Francavilla-Lecce mit Zweiglinie Novoli-Nardò.** Beim Arbeitsministerium in Rom wurde zwischen der Regierung und den adriatischen Bahnen der Vertrag unterfertigt für den Bau und Betrieb der Linie Francavilla-Lecce mit der Zweiglinie Novoli-Nardò, gegen eine staatliche Beihilfe von 7250 L. für das Kilometer auf 70 Jahre. Die Bahn hat 87 km Länge und durchquert fruchtbare Gefilde der apulischen Halbinsel mit 100 000 Einwohnern; sie stellt die direkte Verbindung zwischen Tarent und Lecce sowie Gallipoli dar. Die neuen Linien müssen längstens innerhalb 3 Jahren fertiggestellt sein. Die Betriebseröffnung dürfte aber schon früher erfolgen.

— **Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Rom Termini und Trastevere.** Es wurde das Gesetz erlassen für den Bau einer Verbindungsbahn zwischen den obigen Bahnhöfen Roms; es bewilligt eine Ausgabe von 5 000 000 L. Der Bau ist innerhalb 4 Jahren fertigzustellen und wird auf unmittelbare Rechnung des Staates ausgeführt nach öffentlicher Ausschreibung.

— **Zeitkarten im Nahverkehr für die niederen Angestellten der sizilianischen Bahnen.** Dem Vorgehen verschiedener ausländischer Verwaltungen folgend, haben die sizilianischen Bahnen, um es ihren weniger besoldeten Angestellten samt Familien zu ermöglichen, im Umkreise der Städte zu wohnen, mit Genehmigung der Regierung um 75 % ermäßigte Zeitkarten mit Gültigkeit von 1 Monat, 1/4, 1/2 und 1 Jahr eingeführt. Auf Antrag des Arbeitsministers hin dürften die beiden großen Netze des Festlandes auch eine ähnliche Maßnahme bald einführen.

— **Reform der spanischen Eisenbahntarife.** Wie der Nordd. Allg. Ztg. unterm 17. d. M. aus Madrid gemeldet wird, erklärte der spanische Finanzminister mehreren Journalisten, er habe den Direktoren der Eisenbahngesellschaften die Vorlage eines Gesetzes über eine Reform der Tarife im Personen- und Frachtenverkehr angekündigt, die mit dem 1. März d. J. in Kraft treten solle. Ob die Durchführung der Tarifreform, wenn überhaupt, bereits zum 1. März d. J. möglich ist, erscheint bei der kurzen Frist mehr als fraglich.

— **Ein Kampf im Eisenbahnwagen auf der North London-Eisenbahn.** Ein ebenso merkwürdiger wie unheimlicher Vorfall ereignete sich in der ersten Januarwoche in einem Zuge der vorgenannten Eisenbahn. Am Abend des 6. d. M. bestieg der Geschäftsreisende F. in der Station Highbury ein Abteil I. Klasse des 10 Uhr-Zuges nach Broadstreet. Als der Zug bereits in Bewegung war, stürzte ein Mann, im Abendanzug (Frack) heißt es, herein und setzte sich F. gegenüber. Einige Minuten saßen die beiden Männer schweigend auf ihren Plätzen und beobachteten sich gegenseitig. Über die weiteren Vorgänge bestehen nun zwei einander widersprechende Aussagen. F. gibt an, daß sein Gegenüber plötzlich einen sogen. „Slogger", ein Bleistück im Gewicht von etwa 3 Pfund mit einem als Handhabe daran befestigten Strick, aus der Tasche zog, ihn damit zweimal rasch nacheinander und ein drittesmal auf den Kopf schlug, als er nach der Zugleine griff. F. faßte den Fremden am Halse, währenddessen er unausgesetzt Hiebe mit dem Slogger und dadurch viele Kopfwunden erhielt. Trotzdem ließ F. nicht los, in der Überzeugung, es gelte hier einen Kampf auf Leben und Tod, und so wurden beide in fester Umklammerung im Abteil hin- und hergeschleudert und beide Fenster eingeschlagen. Endlich gelang es dem F., seinen Gegner zu Fall zu bringen, doch erlahmten, durch den starken Blutverlust geschwächt, bald seine Kräfte, so daß der Unterlegene mit einer gewaltigen Anstrengung sich befreien, die Tür des Abteils aufstoßen und vom Zuge, der mit einer Geschwindigkeit von etwa 30 km fuhr, abspringen konnte; er fiel hierbei aufs Gesicht, überschlug sich, war jedoch noch imstande, bis zum nächsten Signalhaus der Shoreditch Junction zu gelangen. Der Signalwächter glaubte einen Neger auf sich zukommen zu sehen, so war infolge des Falles das Gesicht durch Asche und Schmutz geschwärzt.

Hier nannte der Fremde seinen Namen, A . . . ., erklärte, ein Seemann aus West Ham und unter dem Einfluß von geistigen Getränken aus dem Zuge gefallen zu sein. Bald darauf widerrief er jedoch seine Angabe und änderte sie dahin ab, angegriffen und aus dem Zuge gestoßen worden zu sein. Inzwischen langte F. in der Broad Street-Station, und zwar in einem so hilflosen Zustande an, daß ihn die Beamten stützen und führen mußten und er kaum mehr so viel Kraft besaß, um die fürchterliche Begegnung nur in Umrissen zu schildern. Im Krankenhaus, wohin er sogleich gebracht wurde, ergab die ärztliche Untersuchung neun große Kopfwunden, alle auf derselben Seite, und den Verlust eines halben Ohres.

Ein eigentümlicher Zufall wollte, daß der diensttuende Arzt bald hierauf zu einem neu eingebrachten Verwundeten mit zerschlagenem Gesicht gerufen wurde, der aus dem Zuge gefallen oder gestoßen worden sei. Es war derselbe A . . . ., welcher nach Reinigung und Verbindung der Wunden in Haft genommen wurde.

Seine Verantwortung bestand im wesentlichen darin, daß die Angaben F.s gänzlich unwahr seien, denn er (A . . . .) war der Angegriffene und wollte sich nur mit diesem Dinge (Slogger) wehren, nicht aber den F. töten. Ich war, erzählte er, im Halbschlummer im Abteil und sprang auf, als ich angegriffen wurde. Ich hätte meinen Gegner anfangs leicht bezwungen, wenn ich es gewollt hätte, er gewann aber bald die Oberhand.

Tags darauf (7. d. M.) wurden auf dem Bankett ein scharf geladener Revolver, dann eine goldene Uhrkette und ein kleiner Geldbetrag gefunden. Im Polizeigericht von Worship Street gab der des versuchten Raubmordes Beschuldigte an, daß der Revolver sein Eigentum sei und ihm aus der Tasche gefallen sein müsse. Die Uhrkette gehörte dem F.

Die bevorstehende Gerichtsverhandlung dürfte wohl einiges Licht über dieses rätselhafte Vorkommnis verbreiten. Wahrscheinlich hat man es hier mit der Tat eines Unzurechnungsfähigen zu tun. K—a.

— **Eine unterhöhlte Eisenbahnstation.** Als kürzlich ein Gepäckträger der Caledonian-Eisenbahn in der im Minenbezirk von Lanarkshire gelegenen Station Motherwell einen Handwagen mit Milchkannen über die Inselplattform schob, versank plötzlich der Wagen teilweise und ließ an der Bruchstelle eine große klaffende Öffnung, auf deren Grund altes Zimmerholz sichtbar war, erkennen. Das Beängstigendste ist, daß etwa nur zwei Meter von der Einbruchstelle entfernt die Gleise der Hauptlinie Glasgow-London liegen.

— **Direkter Zugverkehr nach Konstantinopel.** Der infolge des Aufstandes auf der Balkanhalbinsel und der dadurch eingetretenen Unsicherheit im Bahnverkehr angeordnete Wagenwechsel für die Reisenden des Orient-Expreßzuges und der Konventionalzüge in Mustafa-Pascha ist nach Zeitungsmeldungen am 21. d. M. aufgehoben worden. Die Züge verkehren nunmehr wieder direkt.

— **Anlegung eigener Schlösser und Bleie auf den russischen Bahnen durch die Versender.** Daß auf den Eisenbahnen gestohlen wird, ist eine Tatsache, die wohl kaum je ganz aus der Welt geschafft werden wird. Aber es kommt immer darauf an, welchen Umfang das Übel angenommen hat. Wie es scheint, leiden die russischen Eisenbahnverwaltungen ganz besonders unter der Verderbtheit der Menschen. So wurde z. B. vor kurzem noch auf der Nikolaibahn festgestellt, daß eine Kiste, die mit englischem Verschluß versehen war, beraubt war. Als der Empfänger die Sendung auf der Güterstation in Empfang nehmen wollte, stellte man ein Mindergewicht von 36 Pfund fest. Obgleich anscheinend die äußere Verpackung unversehrt, die Umschnürung nicht durchgeschnitten und die Bleie nicht berührt waren, verlangte der Empfänger die Öffnung der Kiste in seiner Gegenwart. Man stellte nun fest, daß der englische Verschluß der Kiste erbrochen und aus ihr mehrere Sachen im Werte von ungefähr 1000 R. gestohlen worden waren. Derartige auffallende Beraubungen kommen nun nicht nur bei Stückgütern, sondern auch bei ganzen Wagenladungen vor. Um in letzterer Beziehung den Versendern annähernd soviel Möglichkeit zu geben, sich zu schützen, wie bei Stückgütern, so soll, wie die „Torg.-Prom. Gas." erfährt, vom Ministerium der Verkehrsanstalten geplant sein, den Versendern zu gestatten, bei der Beförderung von ganzen Wagenladungen die Wagen mit ihren eigenen Schlössern oder Bleien zu verschließen. Diese Maßregel soll gleichzeitig die Fälle der Haftpflicht der Bahnen und die damit verbundenen großen Unkosten vermindern. Zu ihrer endgültigen Entscheidung wird diese Frage dem allgemeinen Konventionskongreß von Vertretern sämtlicher russischen Eisenbahnen übergeben werden.

— **Neue Fahrkarten für die russischen Bahnen.** Folgende Arten von Personenfahrkarten hat das russische Ministerium der Verkehrsanstalten auf den Eisenbahnen einzuführen beschlossen: 1. Fahrkarten für den Lokalverkehr jeder Bahn nach dem allgemeinen Personentarif; 2. Einzelfahrkarten für den direkten Verkehr auf zwei oder mehreren Bahnen; 3. einmalige Fahrkarten für den Nahverkehr zu ermäßigten Vorortarifen; 4. ebensolche Rückfahrkarten; 5. einmalige Kinderfahrkarten für den Lokalverkehr jeder Bahn, sowohl nach dem allgemeinen, als nach den Vororttarifen (für den direkten Verkehr werden nach wie vor Kinderfahrkarten in Form von abgeschnittenen Teilen voller Fahrkarten verabfolgt); 6. Fahrkarten IV. Klasse für den Lokal- und den direkten Verkehr auf denjenigen Bahnen, die einen zeitweisen oder ständigen Verkehr von Arbeitern haben; 7. Ergänzungsfahrkarten für den Verkehr in Schnellzügen; 8. Fahrkarten zu numerierten Plätzen (Platzkarten); 9. Fahrkarten für die Benutzung von Wagenabteilen und 10. Fahrkarten für Reisende, die in den Leichenzügen der Nikolaibahn zu den vorstädtischen Friedhöfen fahren. Die „Pet. Wed." wissen weiter mitzuteilen, daß das Ministerium der Verkehrsanstalten mit den Mustern der neuen Fahrkarten gleichzeitig allen Verwaltungen der Staatseisenbahnen den Auftrag zu sofortiger Bestellung hat zugehen lassen. Diese Anordnung ist eine Folge des Beschlusses des Ministeriums zur Bekämpfung des Unwesens der blinden Reisenden, dem zufolge die Fahrkarten in der Staatsdruckerei zur Anfertigung von Staatspapieren hergestellt und ein ganz besonders netzartiges Muster erhalten sollen, dessen Nachahmung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist. Wir haben bereits in der Nr 92 S. 1386 Jahrg. 1903 d. Ztg. hierüber berichtet.

Fremde Weltteile.

— **Über eine neue sibirische Eisenbahn** wird der Voss. Zeitung geschrieben: Kaum ist der große Überlandweg durch Sibirien an das Chinesische Meer vollendet, so denken die Russen schon an eine neue Verbindung zwischen dem höchsten Norden des europäischen Rußlands und Nordsibirien. Die Versuche, einen Seeweg in diese Gegend zu eröffnen, die Nordenskjöld, Viggins und andere mit solcher Energie unternommen haben, hatten hauptsächlich gegen die Schwierigkeiten, welche das Eis des Karischen Meeres der Schiffahrt entgegenstellt, zu kämpfen. Rußland denkt jetzt, diese Schwierigkeiten zu umgehen, indem es eine Eisenbahn von der Mündung des Ob nach einem Punkte an der Küste des europäischen Rußlands nächst Kap Savorot baut (noch westlich von der Karischen und Jagorschen Straße gelegen, ein Punkt, der vom Westen

her noch leichter zur See zugänglich ist). Die sibirischen Erzeugnisse können dann auf den großen Strömen Sibiriens bis zur Obmündung gebracht werden. Nach dem „Monthly Record" des englischen Geographical vom Januar 1904 hat dieses Projekt bereits eine greifbare Gestalt angenommen. (Unseres Erachtens könnte es sich dann wohl nur um einen Punkt an der Mündung des Petschora handeln. Die Schriftl.)

— **Eisenbahnprojekt von der Küste des Zululandes nach Johannesburg.** Die Regierung von Natal hat, offenbar in der Absicht, sich einen Teil des Durchgangsverkehrs mit dem Randgebiet im Interesse der Entwicklung des Nordens der Kolonie zu sichern, den Bau einer Eisenbahn von der Küste des Zululandes bis zum Witwatersrand-Goldfeld in Vorschlag gebracht. Von Umhlatusi, einem, wie es heißt, leicht zu einem ausgezeichneten Hafen umzuwandelnden Küstenplatz ausgehend, soll die Bahn über Vrijheid nach Ermelo und Johannesburg geführt werden, während die vorhandene Verbindung von Johannesburg in südöstlicher Richtung über Charlestown, Newcastel, Ladysmith und Pietermaritzburg läuft und bei Durban die Küste erreicht. Wie der „Hamb. Korresp." mitteilt, scheint indessen ein anderes Projekt, wonach die Bahn von Umhlatusi auf geradem Wege bis Utrecht geführt werden und dort Anschluß an die Strecke Utrecht Johannesburg erhalten soll, mehr Aussicht auf Verwirklichung zu haben, zumal diese Linie sehr erheblich kürzer sein würde als eine weiter nördlich über Ermelo führende. Jedenfalls zeigt dieses Projekt, daß die Kolonie Natal eifrig bestrebt ist, an der weiteren Erschließung des Zululandes zu arbeiten und sich dadurch eine selbständigere und wirtschaftlich kräftigere Stellung in der südafrikanischen Staatengemeinschaft zu sichern.

— **Im Schnee steckengebliebene Eisenbahnzüge.** Nach Meldungen aus Newyork sitzen unweit von Watertown im Staate Newyork vier Eisenbahnzüge mit 250 Reisenden, die unter Kälte und Hunger leiden, im Schnee fest. Eine Hilfsexpedition ist der Frankfurter Zeitung zufolge auf Schneeschuhen abgesandt worden. Die Schneewehen liegen bis 20 Fuß hoch.

— **Eine neue Eisenbahn in Brasilien.** In einem kürzlich zwischen Brasilien und Bolivia betreffs der Nordgrenze Bolivias abgeschlossenen Vertrage hat sich Brasilien einverstanden erklärt, eine Eisenbahn zur Umgehung der Fälle des Madeiraflusses zu bauen; außerdem hat es Bolivia das Recht zugesichert, dauernd diesen Fluß als Weg nach dem Atlantischen Ozean benutzen zu dürfen. Der von „Railr. Gaz." mitgeteilten Vorgeschichte der geplanten Umgehungsbahn entnehmen wir folgendes. Im nördlichen Teile Bolivias befinden sich mehr als 300 000 Quadratmeilen Land, das von zahlreichen Wasserläufen durchzogen wird, welche sich nahe der Nordgrenze Bolivias vereinigen, um den Madeirafluß zu bilden; dieser fließt dann 900 Meilen (= 1449 km) weiter nördlich in den Amazonenstrom an einer Stelle, die etwa 900 Meilen (= 1449 km) von dessen Mündung entfernt liegt. Dieser nördliche Teil Bolivias ist noch teilweise unentdeckt und spärlich bevölkert. Boden und Klima gestatten den Anbau von Erzeugnissen sowohl der gemäßigten, als der tropischen Zone. Den natürlichen Zugang zu dieser Gegend bilden Amazonen- und Madeirastrom. Der Amazonenstrom ist bis zur Mündung des Madeiraflusses für Ozeandampfer schiffbar, ebenso der Madeirafluß während der Dauer von neun Monaten im Jahre. Schiffe mit 8 Fuß (= 2,44 m) Tiefgang können ihn das ganze Jahr hindurch bis San Antonio, das 600 Meilen (= 966 km) von seiner Mündung entfernt liegt, befahren. Dort beginnen die Fälle des Madeiraflusses, die sich über eine Entfernung von 229 Meilen (= 369 km) erstrecken. Die Untersuchung dieser Fälle und die Erforschung der besten Mittel zu ihrer Umgehung ist im vorigen Jahrhundert mehrfach unternommen worden; im Jahre 1867/68 wurden sogar zwei deutsche Ingenieure, Josef und Franz Keller, von der brasilianischen Regierung zur Untersuchung der Madeirafälle an Ort und Stelle geschickt. Sie schätzten die Kosten für den Bau einer Eisenbahn auf 4 250 000 D. (= 17 000 000 ℳ). Nach einigen mißglückten Versuchen, den Bau einer Eisenbahn herbeizuführen, wurde im Oktober 1877 ein Vertrag zwischen der Bolivian Navigation Company, der in den Jahren 1870/71 gegründeten Madeira und Mamoré Railroad und den Herren P. und T. Collins in Philadelphia für den Bau einer 180 Meilen (= 290 km) langen Eisenbahn abgeschlossen, und im Jahre 1878 wurden drei Dampfer mit Arbeitern, Ingenieuren und Material dorthin geschickt. Die Arbeit wurde sofort begonnen, aber infolge gänzlicher Unerfahrenheit der Bauleiter in tropischen Verhältnissen nicht sehr gefördert; die Arbeiter ließen infolge schlechter Bezahlung und mangelhafter Nahrung die Sache im Stich und suchten so schnell als möglich zu entkommen, so daß die Arbeit schon Ende des Jahres 1878 eingestellt werden mußte. Die Unternehmer schickten nun 60 andere erfahrene Ingenieure dorthin, die aus der Vermessung von 60 Meilen (= 97 km) Bahnlinie die Zuversicht gewannen, daß der Bau einer solchen Eisenbahn vollständig ausführbar sei.

Auf beiden Seiten des Flusses und seiner Nebenläufe wachsen Gummibäume in großer Zahl, und die einzigen Bewohner sind Bolivaner, die Gummi sammeln und ihn auf Kanoes nach San Antonio und von da auf Dampfschiffen nach Para befördern. Trotz der halben Barbarei, in der sie leben, bezeigten sie sich im höchsten Grade großmütig gegen die armen Burschen der Collins-Expedition, die aus Mangel an Pflanzennahrung an Skorbut litten und an Fieber starben. Wenn die Geschichte der Collins-Expedition einst geschrieben wird, so wird sie, wie unsere Quelle meint, dazu beitragen, den amerikanischen Dünkel bedeutend herabzustimmen und die Amerikaner zu der Notwendigkeit zu erziehen, die örtlichen Bedingungen solcher fremden Gegenden zu studieren und ihnen mit Wissen und Urteil gegenüber zu treten.

In dem Kriege zwischen Chile und Bolivia im Jahre 1890 verlor letzteres etwa 35 000 Quadratmeilen Land an der Küste des Stillen Ozeans und alle Seeplätze. Es sieht sich genötigt, alle Waren über die Häfen Chiles und Perus einführen zu lassen und muß dafür hohe Zölle zahlen. So ist zu hoffen, daß es aus dem Kriege betreffs seiner vereinzelten Lage etwas gelernt hat und einsieht, wie wünschenswert es ist, durch den Madeira- und Amazonenstrom einen natürlichen und vernunftgemäßen Ausweg aus seinem Lande zu erhalten. Die Beilegung der Grenzstreitigkeiten zwischen Brasilien und Bolivia deutet auf eine stärkere Politik in beiden Staaten hin und läßt die Hoffnung aufkommen, daß sie imstande sein werden, gemeinsam für die Entwicklung der weiten und reichen Gegenden am Beniﬂuß in Bolivia und Mako Grosso in Brasilien zu arbeiten, die von den Wasserläufen durchzogen werden, die den Madeirafluß bilden, und welche vorteilhaft nur auf dem Wege nach dem Atlantischen Ozean mittels des Madeira- und des Amazonenstromes entwickelt werden können. Wenn nun Brasilien Bolivia das fortdauernde Recht gewährleistet hat, diesen Weg zu benutzen, und wenn es die Eisenbahn um die Madeirafälle bauen und die Flüsse schiffbar machen wird, wie es notwendig ist, so ist die Zukunft der großen inneren Gebiete Bolivias und Brasiliens gesichert.

Rechtspflege.

— **Höhere Gewalt (vis major) im Sinne des österreichischen Haftpflichtgesetzes.** Der österreichische oberste Gerichtshof hat jüngst in einer Entscheidung vom 13. Oktober 1903 sich wie folgt über den Begriff „unabwendbarer Zufall (vis major — höhere Gewalt)" ausgesprochen:

Die Ereignung im Verkehre der mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn, durch welche die von der Beklagten zugestandene Verletzung des Klägers herbeigeführt wurde, bestand in der Entgleisung des Schnellzuges 1 der beklagten Eisenbahn, welche am 16. Januar 1902 auf der Strecke zwischen den Stationen P. und H. erfolgt ist. Wie festgestellt erscheint, hat der an jenem Tage herrschende orkanartige Sturm auf der oberhalb des Bahnkörpers gelegenen Berglehne eine Fichte entwurzelt, hierdurch das Gestein, in welchem die Fichte wurzelte, gehoben und zum Absturze gebracht, welches dann auf das Bahngleis herabkollerte und zwar unmittelbar vor dem Herankommen des Schnellzuges, der infolgedessen trotz aller augenblicklich angewendeten Gegenmittel entgleiste. Die Revisionsschrift gibt nun allerdings zu, daß dem orkanartigen Sturme von der Beklagten nicht vorgebeugt werden konnte, sie vermeint aber, daß der Entwurzelung der Fichte, der Hebung des Gesteins, seinem Abstürzen und dem Herabkollern der Steine auf das Bahngleis dadurch hätte begegnet werden können, daß die beklagte Bahnunternehmung an der kritischen Stelle der Bahnstrecke eine Schutzmauer errichtet und die gefährlichen Bäume und Felsstücke von der Berglehne entfernt hätte .... Allein die Revisionsschrift übersieht, daß im gegebenen Falle der ursächliche Zusammenhang zwischen dem orkanartigen Sturme und der Ereignung im Verkehre der beklagten Eisenbahn — nämlich der Entgleisung des Schnellzuges — festgestellt ist, und daß das Bestehen dieses ursächlichen Zusammenhanges zur notwendigen Folge hat, daß mit Rücksicht auf die im Zeitpunkte der Zugentgleisung bestandenen konkreten Umständen diese Ereignung eben nur als durch einen unabwendbaren Zufall (höhere Gewalt — vis major) verursacht angesehen werden muß. Wenn daher die Revisionsschrift geltend zu machen sucht, daß dann, wenn die Beklagte vor dem Unfalle die oben bezeichneten Vorkehrungen getroffen haben würde, das Auffallen der Steine auf das Bahngleis und infolgedessen die Entgleisung

des Zuges nicht hätte stattfinden können, so wird daran, daß die Entgleisung durch einen unabwendbaren Zufall verursacht wurde, nichts geändert, sondern nur zur Geltung gebracht, daß trotz des unabwendbaren Naturereignisses besondere Umstände vorliegen, welche ein Verschulden der beklagten Eisenbahn an dem Unfalle begründen sollen. Ein solches Verschulden der beklagten Eisenbahn, insbesondere ein solches, welches in der Unterlassung der Sicherung der hier in Betracht kommenden Bahnstrecke gelegen wäre, kann aber weder aus den Ausführungen der Revisionsschrift, noch aus dem Inhalte der vom Kläger angerufenen Vorschriften wirksam abgeleitet werden....

Dr R. L.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Betriebsüberlassungen.

Nebeneisenbahnen: Bad Aibling - Feilnbach und Murnau - Kohlgrub - Oberammergau.

Am 1. Januar 1904 sind die beiden Nebenbahnen Bad Aibling-Feilnbach und Murnau-Kohlgrub-Oberammergau in den Besitz und Betrieb der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München übergegangen.

Die beiden Linien sind normalspurig, werden nach der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns betrieben und dienen dem öffentlichen Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr.

An der 12 km langen Linie Bad Aibling-Feilnbach liegen die Abfertigungsstellen

Bad Aibling E. B.,
Willing,
Berbling,
Dettendorf,
Au b. Aibling,
Lippertskirchen,
Feilnbach

und an der 24 km langen Linie Murnau-Kohlgrub-Oberammergau die Abfertigungsstellen

Murnau E. B.,
Murnau Haltestelle,
Berggeist,
Grafenaschau,
Jägerhaus,
Kohlgrub Ort,
Bad Kohlgrub,
Saulgrub,
Altenau,
Scherenau,
Unterammergau,
Oberammergau.

Über die Abfertigungsbefugnisse der einzelnen Stationen geben die Abfertigungsstellen Aufschluß.

München, den 23. Januar 1904. (218)

Lokalbahn-Aktiengesellschaft.

2. Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehung war der Gesamtverkehr auf den Kolomeaer Lokalbahnen vom 19. bis 22. Januar l. J. eingestellt.

Wien, am 22. Januar 1904. (219)

3. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Die am 10. Juli 1903 wegen Hochwassers auf der Strecke Ziegenhals-Hennersdorf eingetretene Verkehrsstörung wurde am 18. Januar l. J. behoben.

Wien, am 23. Januar 1904. (220)

4. Güterverkehr.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 treten Ausnahmefrachtsätze von Barnim-Grube nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen und den Stationen Groß-Lichterfelde West und Steglitz für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Tonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) — Ausnahmetarif 5 a — in Kraft.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 19. Januar 1904. (221)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Übergangstarif mit der Kleinbahn Breslau-Trebnitz-Prausnitz.

Der seit dem 5. Februar 1903 für einzelne Artikel bestehende Ausnahmetarif für den Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Breslau - Trebnitz - Prausnitz wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 ab auf folgende Artikel ausgedehnt: Getreide aller Art und Mühlenfabrikate, wie im Spezialtarif I genannt, Futtermittel, sämtliche, wie im Spezialtarif III genannt (vergl. auch Spezialtarif für bestimmte Stückgüter, Ziffer 5), Kalk, gebrannter, Spiritus, Zement, Drainröhren und Steine, wie im Spezialtarif III genannt. Sofern diese Artikel in Ladungen von 10 t zur Auflieferung gelangen, werden die Frachtsätze der Station Rosenthal im Übergangsverkehr von und nach der genannten Kleinbahn um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt. Diese Frachtermäßigung kommt in dem Gruppentarif II und in den Wechseltarifen der Gruppe II mit den Gruppen I, III, IV und V zur Einführung.

Breslau, den 21. Januar 1904. (222)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 27. Januar 1904 werden die Stationen Halle a/S. und Teutschenthal des Direktionsbezirks Halle a/S. in den Ausnahmetarif Nr 11 für Düngemittel (Kalidüngesalze) der Tarifhefte 5, erste Abteilung, vom 1. Mai 1900 und 5, zweite Abteilung, vom 1. Mai 1902 aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze gibt unser Verkehrsbureau Auskunft.

Karlsruhe, den 22. Januar 1904. (223)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. treten zu den Tarifheften 2, 3, 4 a, 4 b und 5 die Nachträge XXII, XIII, VI, XVIII und XVII in Kraft. Sie enthalten, außer bereits anderweit bekannt gegebenen Tarifmaßnahmen, hauptsächlich:

a) Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
b) Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der vormaligen Altdamm-Kolberger, Dortmund-Gronau-Enscheder, Eisenberg-Crossener, Kiel - Eckernförde - Flensburger, Main-Neckar-, Ostpreußischen Süd- und Stargard-Cüstriner Eisenbahn sowie für sonstige neu einbezogene Stationen der preußischen Staats- und der Reinickendorf-Liebenwalde-Gr.-Schönebecker Eisenbahn;
c) geänderte Entfernungen und Frachtsätze für eine Anzahl von Stationen der preußischen Staats-, Hohenebra-Ebeleber und Mühlhausen - Ebeleber Eisenbahn;
d) Änderungen und Ergänzungen der bestehenden Ausnahmetarife;
e) sonstige Änderungen und Berichtigungen.

Durch die vorbezeichneten Nachträge werden die Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze aufgehoben im

1. ostdeutschen Privatbahngütertarif, Heft 1 und 3 vom 1. Juni 1900 hinsichtlich des Verkehrs zwischen Station Lauchhammer und den Stationen der Reinickendorf-Liebenwalde-Gr.-Schönebecker Eisenbahn;
2. westdeutschen Privatbahngütertarif, Heft 2 vom 1. März 1896 hinsichtlich des Verkehrs der Stationen der mitteldeutschen Privatbahnen mit den Stationen der ehemaligen Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn;
3. niederdeutschen Verbands-Gütertarif vom 1. November 1902 hinsichtlich des Verkehrs der Stationen der mitteldeutschen Privatbahnen mit denen der ehemaligen Kiel - Eckernförde-Flensburger Eisenbahn;
4. ost - mittel - südwestdeutschen Verbands-Gütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1 Mai 1897 hinsichtlich des Verkehrs der Stationen der mitteldeutschen Privatbahnen mit denen der vormaligen Main-Neckar-Eisenbahn.

Insoweit durch die Nachträge Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die seitherigen niedrigeren Sätze noch bis einschließlich den 14. März d. J. in Geltung.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 22. Januar 1904. (224)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.

In dem am 1. Januar 1904 zur Einführung gelangten Nachtrag VII zum Tarif vom 1. Mai 1900 ist mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 auf Seite 36 in dem Ausnahmetarif Nr 31 für Schweinefett

die Station Paracin mit den Frachtsätzen 174 und 138 nachzutragen.

Breslau, den 24. Januar 1904. (225)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer und oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.

In obige Kohlenverkehre werden vom 25. Januar d. J. ab die Schachtanlage bei Bielschowitz und die Boerschächte als Versandstationen einbezogen. Bis zur Einführung direkter, besonderer Frachtsätze kommen zur Erhebung für Kohlensendungen aus der Schachtanlage bei Bielschowitz die bestehenden Kohlenfrachtsätze von Brandenburggrube ohne Zuschlag und für Kohlensendungen von den Boerschächten die bestehenden Kohlenfrachtsätze von Emanuelsegen unter Einrechnung eines Zuschlages von 0,3 ₰ für 100 kg.

Kattowitz, den 19. Januar 1904. (226)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-Berlin-Stettiner und oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. Januar d. J. werden die Boerschächte und die Schachtanlage Bielschowitz als neue Versandstationen in die oben bezeichneten Verkehre einbezogen. Bis zur Erstellung direkter Frachtsätze sind von den Boerschächten die Frachtsätze von Emanuelsegen zuzüglich 0,3 ₰ für 100 kg anzuwenden. Als Frachtsätze ab Schachtanlage Bielschowitz kommen die Sätze von Zabrze Koksanstalt mit einem Zuschlage zur Anwendung, der bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren ist.

Kattowitz, den 20. Januar 1904. (227)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II (Breslau, Kattowitz und Posen).

Am 25. Januar d. J. wird zum Ausnahmetarif vom 1. Januar 1901 ein Nachtrag III eingeführt, wodurch die Stationen Makoschau-Kunzendorf und Bielschowitz der Neubaustrecke Gleiwitz-Emanuelsegen in den Verkehr einbezogen und neue Frachtsätze von der Schachtanlage Bielschowitz eingeführt werden. Außerdem enthält der Nachtrag einige Ergänzungen und Berichtigungen. Die Frachtsätze für die Stationen Makoschau-Kunzendorf und Bielschowitz gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung. Der Tarifnachtrag ist für 0,15 ℳ bei den beteiligten Dienststellen erhältlich.

Kattowitz, den 19. Januar 1904. (228)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Am 1. Februar d. J. werden die Stationen Bohmte und Dissen-Rothenfelde des Direktionsbezirks Münster in den Ausnahmetarif für Petroleum und Naphtha (Tarifklasse 1) als Empfangsstationen aufgenommen. Über die Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Münster, den 20. Januar 1904. (229)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 27. Januar d. J. wird die bayer. Station Ergoldsbach in den Ausnahmetarif 5 a für Steine des Spezialtarifs III des bayerisch-sächsischen Tarifheftes 1 aufgenommen. Die anzuwendenden Frachtsätze sind bei den Güterverwaltungen zu erfahren.

Dresden, den 23. Januar 1904. (230)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Großh. badische Staatseisenbahnen. Südwestdeutscher Verband.

Nachdem die pfälzische Neubaustrecke Homburg-Scheidt am 1. Januar 1904 dem Betrieb übergeben wurde, gelten ab dem genannten Zeitpunkte die im Nachtrag XIV zum Tarifheft 8 des Verbandsgütertarifs für die Stationen Kirkel-Neuhäusel und Limbach-Altstadt vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze.

Karlsruhe, den 22. Januar 1904. (231)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Zum 15. März d. J. werden nachstehende Tarifsätze, zu deren Beibehaltung ein Bedürfnis nicht mehr vorliegt, aufgehoben: (232)

1.	Enkirch-Sommerau	70,1 km	= 1,40 ℳ
2.	Lehmen-Tr.-Trarbach	55,4 „	= 1,10 „
3.	Lissendorf-Niedermendig	94,0 „	= 1,90 „
4.	Lissendorf-Coblenz	127,0 „	= 2,50 „
5.	Lissendorf-Cöln . .	97,0 „	= 1,90 „
6.	Ulmen-Niedermendig	43,5 „	= 0,90 „

St. Johann-Saarbrücken, 19. Januar 1904.
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. und, soweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die Entfernungen für Aschaffenburg und Gemünden des Berlin-Stettin-hessischen Gütertarifs vom 1. Oktober 1903 in den Gütertarif des oben bezeichneten Verbandes übernommen.

Berlin, den 20. Januar 1904. (233)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif VI und Gruppenwechseltarife IV/VI, VI/VII und VI/VIII.

In das Warenverzeichnis des für den Übergangsverkehr von der Kleinbahn Neheim-Hüsten-Sundern bestehenden Ausnahmetarifs für Wegebaustoffe, Steine und Kalk wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 auch Holz der Spezialtarife II und III (bezw. der Ausnahmetarife 1 und 2) aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt auf Ansuchen das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 16. Januar 1904. (234)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 21. Januar d. J. wird für Asphalterde, rohe, in Ladungen von 10 000 kg von Basel bad. Bahn nach Ludwigshafen a/Rh. transit ein Ausnahmetarif eingeführt.

Nähere Auskunft über die Höhe des Frachtsatzes und die an dessen Gewährung geknüpften besonderen Anwendungsbedingungen erteilen die Stationen.

Karlsruhe, den 19. Januar 1904. (235)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer und Nordostdeutsch-Berlin-württembergischer Verband.

Am 1. Februar d. J. werden die Station Nauen des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin und die Stationen Gransee, Löwenberg i. d. M. und Zehdenick i. d. M. des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin in den direkten Verkehr der obenbezeichneten Verbände aufgenommen. Der Frachtberechnung werden für Nauen die Entfernungen für Spandau unter Zuschlag von 23 km und für Gransee, Löwenberg i. d. M. und Zehdenick i. d. M. die Entfernungen für Schönholz unter Zuschlag von 52 km für Gransee, 40 km für Löwenberg i. d. M. und 54 km für Zehdenick i. d. M. zugrunde gelegt.

Berlin, den 20. Januar 1904 (236)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 D II für Bleikugeln von Berndorf Fabrik nach den Seehäfen zur Ausfuhr seewärts gelten vom 29. Januar d. J. ab auch für Messing in Platten, Streifen, Scheiben und Stangen.

Altona, den 22. Januar 1904. (237)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-belgischer Gütertarif, Heft 1 und 2 vom 1. August 1891.

Die am 1. Februar d. J. durch Nachtrag 1 zum belgisch-bayerischen Gütertarif vom 1. April 1901 eingeführten Bestimmungen und Frachtsätze für die Stationen Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels, Marxgrün, Meiningen, Probstzella und Ritschenhausen der Königlich bayerischen Staatsbahnen gelten auch für den Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen und des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Cöln, den 21. Januar 1904. (238)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und rumänischen Eisenbahnen einerseits; den deutschen; luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, ferner für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den rumänischen Eisenbahnen anderseits. Teil I, Abteilung A vom 10. Oktober 1901.

(Gänzliche Außerkraftsetzung dieses Tarifes.)

Da laut besonderen Verlautbarungen sowohl für den Verkehr zwischen
den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits,
als auch für den Verkehr zwischen
den rumänischen Eisenbahnen einerseits, den österreichischen, ungarischen und deutschen Eisenbahnen anderseits
mit 1. März 1904 je ein neuer Tarif, Teil I, Abteilung A zur Einführung gelangt, tritt der in der Überschrift bezeichnete Tarif, Teil I, Abteilung A samt den Nachträgen I—IV mit 29. Februar 1904 zur Gänze außer Wirksamkeit.

Wien, am 21. Januar 1904. (239)
Privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif Teil II, Heft 1.

(Änderung der „besonderen Bestimmungen über die An-

wendung der Ausnahmetarife 2 B etc.“.)

Mit Gültigkeit vom 15. März 1904 ist die auf Seite 47 des vom 1. November 1901 gültigen Tarifes für den obgenannten Verkehr unter b) vorgesehene Bestimmung wie folgt zu ändern:

„Sendungen nach Brody, Nowosielitza und Podwoloczyska transito, ohne Angabe der endgültigen russischen Bestimmungsstation, werden zu den Ausnahmefrachtsätzen der Gruppe I rücksichtlich der Schnittafel Ia) und zu den Ausnahmefrachtsätzen der Gruppe III rücksichtlich der Schnittafel Ib), somit solche Sätze bestehen, anderenfalls zu den Sätzen der betreffenden regulären Tarifklassen abgefertigt oder auf Umexpedition an der österreichisch-deutschen Grenze verwiesen.“

„Erfolgt die Weiterbeförderung von der österreichisch-russischen Grenzstation nach einer solchen russischen Station, für welche in den Ausnahmetarifen billigere Frachtsätze bestehen, so wird der Frachtunterschied bei Einhaltung der auf Seite 23/24 unter Punkt C I 3 festgesetzten Bestimmungen rückvergütet.“

Wien, am 19. Januar 1904. (240)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.

Wiedereinführung der Ausnahmetarife Nr 4B und 4C für Düngemittel etc.

Die im Elbeumschlagstarife für Westösterreich vom 1. April 1901 beziehungsweise in den Nachträgen I und IV desselben enthaltenen Frachtsätze der Kartierungs-Ausnahmetarife 4 B und 4 C für Düngemittel etc. bleiben unter den im Tarife auf Seite 77 festgesetzten Bedingungen bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904, in Kraft.

Wien, am 20. Januar 1904. (241)
K. k. priv. Österr. Nordwestbahn,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Die Lieferung von 128 m gußeisernen Muffenrohren von 50 bis 70 cm Lichtweite soll vergeben werden, wozu Termin zur Eröffnung der Angebote auf Montag, den 1. Februar d. J., vormittags 11 Uhr, im Zimmer Nr 8 der unterzeichneten Betriebsinspektion (Rheinbahnhof) ansteht.

Die Verdingungsunterlagen können daselbst während der Dienststunden eingesehen oder gegen vorherige Einsendung von 30 ₰ in Marken durch die Post bezogen werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Wiesbaden, den 21. Januar 1904. (242)
Kgl. Eisenb.-Betriebsinspektion 2.

Lieferung von Betriebsmaterialien.

Die Lieferung von Piassavabesen, Reiserbesen, Bindfaden, Holzkohlen, Lampenzylindern, Plomben, Putzcreme und Streichhölzern für das Etatsjahr 1904 soll vergeben werden. Termin hierzu ist auf den 10. Februar 1904, vormittags 10 Uhr, im Direktionsgebäude hier, Zimmer 72, anberaumt. Die Angebote sind postfrei, versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Betriebsmaterialien“ bis zum angegebenen Termin an das Zentralbureau der Eisenbahndirektion in Mainz, Zimmer 51, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen können daselbst eingesehen bezw. gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) daher bezogen werden. Die Materialien, für welche Bedingungen gewünscht werden, sind zu bezeichnen.

Der Zuschlag wird bis zum 9. März 1904 erteilt.

Mainz, im Januar 1904. (243)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Erdarbeiten (rund 2200 cbm) zum Neubau von Mietshäusern mit Kleinwohnungen in Lichtenberg bei Berlin, Frankfurter Chaussee, soll öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Dienstag, den 9. Februar 1904, vormittags 11½ Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns Berlin W., Schöneberger Ufer 1–4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, einzusehen beziehungsweise die Angebotshefte von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist bis 15. April 1904.

Berlin, den 16. Januar 1904. (244)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung des Bedarfs an:

1. Schmieröl, Rüböl, Petroleum, Seifen, Putzwolle, Talg und Verpackungsmaterialien,
2. Farben, Lacken, Firnissen, Chemikalien und Drogen,
3. Eisen und Eisenwaren,
4. Werkzeug, Bürsten und Klempnerwaren,
5. Briketts, Holz und Schmiedekohlen,
6. Brennholz

für das Rechnungsjahr 1904 soll vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen sind zu dem

für Los 1 und 2 am 15. Februar 1904
„ „ 3 „ 16. „ „
„ „ 4, 5 und 6 „ 17. „ „

jedesmal vormittags 10 Uhr anberaumten Verdingungszeitpunkt an die unterzeichnete Abteilung einzureichen.

Angebotnachweisungen und Bedingungen können im diesseitigen Geschäftszimmer II eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ für Los 3, von 50 ₰ für jedes andere Los bezogen werden.

Die geforderten Proben sind spätestens 5 Tage vor dem Verdingungszeitpunkt kostenfrei einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Schöneberg, den 22. Januar 1904. (245)
Kolonnenstraße 31.
Betriebsabteilung der Militäreisenbahn.

Verdingung von A. 34600 m Packleinwand, 61000 kg Hede, 52000 kg Putzlappen, 13600 Stück Putztüchern, 15400 Stück Putzleder; B. 13000 Stück gewöhnlichen Piassavabesen, 3000 Stück Piassava-Weichenbesen, 80000 Stück Reiserbesen und 2000 kg Stuhlrohr für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Königsberg, Halle, Magdeburg und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 12. Februar 1904, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von je 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15. März 1904.

Berlin, den 22. Januar 1904. (246)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von 3929000 kg Mineralschmieröl in 16 Losen für die Königl. Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 13. Februar 1904, nachmittags 1 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 11. Februar 1904 an dasselbe einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 12. März 1904.

Berlin, den 22. Januar 1904. (247)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 300 Stück Kohlenkasten, 400 Stück Kohlenlöffeln, 100 Stück Feuerhaken, 100 Stück Spucknäpfen, 200 Stück Trinkbechern, 300 Stück Trinkgläsern, 300 Stück hölzernen Linealen, 1200 Stück Horn-Signalpfeifen, 200 Stück Hand- (Stall-) Laternen, 200 Stück Schutzbrillen und 150 Stück Sigalhörnern soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 11. k. M., vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 28. Februar d. J.

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg. (248)

Verdingung

der Lieferung von 52200 Porzellan-Isolatoren, 1990 Abspannkonsolen, 30230 Isolatorenstützen, 700 Strebenschrauben, 3450 Doppelwinkelstützen, 450 Isolatorenträgern, 300 Merkzeichen für Kabel, 4000 kg isoliertem Draht, 13000 kg Bronzedraht, 2445 kg Kupferdraht, 280 kg Drahtseilen für Läutewerke und 154000 kg Leitungsdraht für die Direktionsbezirke Hannover, Erfurt, Cassel, Münster und Altona am Freitag, den 12. Februar 1904, vormittags 11 Uhr.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 1 ℳ (nicht in Briefmarken und ohne Bestellgeld) vom Rechnungsbureau, Zimmer 129, hier, Thielenplatz 4, abgegeben.

Die Materialien, für welche die Bedingungen gewünscht werden, sind bei der Anforderung genau zu bezeichnen.

Hannover, den 18. Januar 1904. (249)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 9. 30. Januar 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Der Einspruch der Großen Berliner Straßenbahn gegen die Fortführung der Hoch- und Untergrundbahn.

Die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.

Nachrichten:

Deutschland: Etat der Reichseisenbahnen in der Budgetkommission des Reichstags. — Königliches Handschreiben. — Dienstdauer des Personals auf den preuß. Staatsbahnen. — Unterbringung der Zuggeräte und Werkzeuge in den Gepäckwagen. — Frankierung der Vorbescheide. — Zahl der Lastachsen, die in einem Zuge befördert werden dürfen. — Ausrüstung der Güterwagen mit selbsttätiger Kupplung. — Versuchsfahrten mit Lokomotiven. — Umgrenzung des lichten Raumes der Bahn. — Bezirkseisenbahnräte im Bereich der preuß.-hess. Staatsbahnen. — Vereinfachtes Güterabfertigungsverfahren bei der oldenburg. Eisenbahnverwaltung. — Hamburger Stadtbahnpläne. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Frachtvergünstigung für die Weltausstellung in St. Louis auf den bayer. Staatsbahnen. — Mainkanalisierung und Eisenbahntarife. — Pfälzische E. — Die Akkordarbeit und die 9stündige Arbeitszeit in den Staatswerkstätten Württembergs.

Österreich: Schienenbedarf für die Alpenbahnen. — Die neue Investitionsvorlage. — Wiener Stadtbahn. — Die Fahrgeschwindigkeit auf den österr. Eisenbahnen. — Erhöhung einiger Positionen des Gütertarifs der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Österr. Lloyd und Deutsch-Ostafrikalinie. — Straßenbahnerausstand in Prag.

Übrige europäische Länder: Neue Bahnlinie Verona-Poggio Rusco. — Technisches Staatsbureau für die Prüfung der eingereichten Projekte der neuen direkten Linie Rom-Neapel und der übrigen gesetzlich bestimmten Ergänzungslinien. — Ausbau der kalabrischen Nebenbahnen. — Einnahmen der sizilianischen Bahnen. — Finanzielle Regelung der italienischen Eisenbahnen.

Fremde Weltteile: Besiedelung der von der Bagdadbahn durchzogenen Ländereien. — Formosabahn.

Allgemeines: Kohlenproduktion und Kohlenhandel des Deutschen Reichs in 1903.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Der Einspruch der Großen Berliner Straßenbahn gegen die Fortführung der Hoch- und Untergrundbahn.*)

Aus Mitteilungen der Tagespresse geht hervor, daß bei einer Anfrage der städtischen Verkehrsdeputation in Berlin die Direktion der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft mit einem Einspruch gegen die Fortführung der Untergrundbahn vom Potsdamer Platz nach dem Spittelmarkt geantwortet hat. Dieser Widerspruch wird begründet unter Bezugnahme auf ein Erkenntnis des Reichsgerichts vom 29. März 1898 in Sachen der Stadtgemeinde Cöln gegen die Cölnische Straßenbahngesellschaft. Es ist bei den Erörterungen über den Gegenstand ferner auch noch Bezug genommen worden auf einen anderen Rechtsspruch des Reichsgerichts, nämlich das Erkenntnis vom 12. Mai 1903 in Sachen der Stadtgemeinde Bonn gegen die Rheinisch-Westfälische Bahngesellschaft in Berlin. Es erscheint daher zweckmäßig, auch das letztere im folgenden vergleichend heranzuziehen.

In dem zuerst erwähnten Rechtsstreite, auf welchen sich der Einspruch der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft als auf einen dem in Berlin vorliegenden ganz ähnlichen Fall stützt, handelt es sich um eine Feststellungsklage der Stadt Cöln gegen die Cölnische Straßenbahngesellschaft nach der Richtung hin, daß die Stadtgemeinde auf Grund der zwischen den beiden Parteien und ihren Rechtsvorgängern abgeschlossenen Verträge vom 19. Juli 1882 und vom 24. Mai 1886 in derselben Ausdehnung berechtigt geblieben sei, Straßenbahnen mit elektrischem Betriebe anzulegen und betreiben zu lassen, wie es ihr nach dem Wortlaut jener Verträge für Pferdebahnen zustand. Des weiteren sollte festgestellt werden, daß die beklagte Straßenbahngesellschaft nicht berechtigt sei, der Anlage und dem Betriebe von vier genau bezeichneten elektrischen Bahnlinien seitens der Stadt Cöln zu widersprechen, während dieser Gesellschaft zugleich aus den erwähnten Straßenbenutzungsverträgen die Verpflichtung obliege, für diese von der Stadt Cöln geplanten neuen Linien die Kreuzung und die Mitbenutzung der Gleise innerhalb des Weichbildes Cölns und die Kreuzung ihrer Gleise nach Maßgabe der mit den Vororten Longerich und Rondorf am 20. März 1877, am 19. Februar 1879 und am 1. Dezember 1877 abgeschlossenen Verträge zu gestatten. Das Landgericht Cöln hat dieser Feststellungsklage durch das Urteil vom 24. Februar 1897 in vollem Umfange stattgegeben. In der von der Straßenbahngesellschaft angerufenen Berufungsinstanz dagegen erkannte das Oberlandesgericht Cöln in dem am 26. Oktober 1897 verkündeten Urteil zu Recht, daß von den von der Stadt Cöln projektierten vier elektrischen Bahnlinien nur die eine Linie gänzlich, die drei anderen aber nur teilweise dem Widerspruchsrecht der Straßenbahngesellschaft entzogen seien, und daß ferner die Straßenbahngesellschaft die Kreuzung ihrer in den Vororten belegenen Pferdebahngleise nicht zu gestatten brauche. Anderseits wurde die Berechtigung der Stadt Cöln anerkannt, für die von ihr geplanten Linien innerhalb ihres Weichbildes die Kreuzung und Mitbenutzung der Gleise der Straßenbahn in den Grenzen der bezüglichen Bestimmungen der Verträge vom 19. Juli 1882 und vom 24. Mai 1886 zu beanspruchen. Zugleich wurde die Stadtgemeinde Cöln mit einem Drittel der Kosten belastet. Das Reichsgericht hat die gegen dieses Urteil von der Stadtgemeinde Cöln eingelegte Berufung am 29. März 1898 unter Belastung der Revisionsklägerin mit den Kosten dieser Instanz zurückgewiesen. Dieses Urteil des Reichsgerichts ist nun dasjenige, auf welches der Einspruch der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft gegen die Fortführung der Hoch- und Untergrundbahn besonders Bezug nimmt.

*) Die folgenden eingehenden und sachlichen Darlegungen über die Rechtsentscheidungen, auf die sich der Einspruch stützt, werden den Lesern gewiß willkommen sein. Der Verfasser kommt zu wesentlich den gleichen Schlüssen, wie die von anderer Seite uns zugegangene Äußerung, die in Nr 7 auf S. 102 d. Ztg. mitgeteilt ist. Die Schriftl.

Wenn man den tatsächlichen Grundlagen des Cölner Rechtsstreites auf den Grund gehen will, um zu erkennen, ob und welche Verwandtschaft zwischen den Fällen in Cöln und Berlin besteht, so muß man selbstverständlich außer dem Erkenntnis des Reichsgerichts den Tatbestand und die Entscheidungsgründe des Urteils der Berufungsinstanz heranziehen. Für die vorliegende Frage kommt derjenige Teil des Urteils der Berufungsinstanz in Betracht, welcher von der Zulässigkeit von Konkurrenzlinien gegenüber den einmal genehmigten Pferdebahnlinien der Cölnischen Straßenbahngesellschaft handelt. In dem § 1 des Vertrages vom 19. Juli 1882 hat die Stadtgemeinde Cöln der Straßenbahngesellschaft den Bau und Betrieb von Pferdebahnen in bestimmten Straßenzügen gestattet, dagegen hat sich die Stadtgemeinde in § 3 dieses Vertrages und in einer erweiterten Fassung vom 24. Mai 1886 gewisse Rechte bezüglich der Konzessionierung neuer Linien vorbehalten. Diese Vorbehalte lauten folgendermaßen:

Vertrag vom 19. Juli 1882.

„§ 3. Die Stadtgemeinde Cöln behält sich das Recht vor:

1. andere Pferdebahnlinien zu genehmigen, auch solche, welche von den konzessionierten Linien ausgehen oder in dieselben münden,
2. diesen neuen Unternehmungen die Mitbenutzung der vorhanden Linien bis zu 300 m Länge und die Kreuzung der vorhandenen Linien zu gestatten.

Über die Festsetzung einer von den neuen Unternehmern für diese Mitbenutzung an die Cölnische Straßenbahngesellschaft zu zahlenden Entschädigung und die Regelung des Dienstes entscheidet ausschließlich und endgültig die Stadtverordnetenversammlung."

Abschnitt 1D des Vertrages vom 24. Mai 1886.

„Der in § 3 des Vertrages vom 19. Juli 1882 enthaltene Vorbehalt zu gunsten der Stadt, andere Pferdebahnlinien zu genehmigen usw., erstreckt sich auch auf diejenigen Straßen, auf welchen die der Cölnischen Straßenbahngesellschaft früher und gegenwärtig genehmigten sich befinden, sofern polizeiliche Rücksichten der Aufnahme neuer Linien nicht entgegenstehen. Die Benutzung der Gleise der Straßenbahngesellschaft bezw. des dazu gehörigen Streifens der Straße innerhalb der Gleise wird für jede der unten angeführten Linien auf den zehnten Teil der Linien, mindestens aber auf 300 m festgesetzt."

Im Gegensatz zur ersten Instanz hat nun das Oberlandesgericht in Cöln ausgeführt, daß die Stadtgemeinde Cöln aus den mitgeteilten Vorbehalten kein Recht auf Konzessionierung von Konkurrenzlinien für einen wirklich erheblichen und unmittelbaren Wettbewerb herleiten könne. Der Stadtgemeinde stehe vielmehr nur das Recht auf Genehmigung anderer Pferdebahnlinien zu, mithin solcher Linien oder Straßenzüge, welche verschiedenartig von den der Straßenbahngesellschaft konzessionierten Linien sind. Sonach seien nach einer sachentsprechenden Auslegung des Vertragswillens beider Parteien auch die zu den letzteren Linien in einen unmittelbaren Wettbewerb tretenden Linien, somit alle eigentlichen Konkurrenzlinien von dem zu gunsten der Stadtgemeinde gemachten Vorbehalte ausgeschlossen. Auch diejenigen neuen Pferdebahnlinien, welche von den der Beklagten konzessionierten Linien ausgehen oder in dieselben münden dürfen und denen eine teilweise Mitbenutzung oder Kreuzung der vorhandenen Gleise zu gestatten ist, müssen nach der Fassung des § 3 „andere Linien", dürfen also keine Konkurrenzlinien sein. Das Berufungsgericht erklärt es aber für durchaus möglich, daß Linien, die den gleichen Ausgangs- oder Endpunkt haben, doch gegenseitig nicht in unmittelbare Konkurrenz treten, vielmehr im allgemeinen ganz andere Straßenzüge verfolgen und ganz verschiedenen Zwecken dienen. Auf diese Ausführungen des Berufungsgerichts ist besonders Gewicht zu legen. Sodann läßt nach demselben Urteil die Fassung des Vorbehalts unter 1D keinen Zweifel, daß dieser zu gunsten der Stadtgemeinde erweiterte Vorbehalt sich immer nur auf „andere Pferdebahnlinien" bezieht, mithin wiederum auf solche Linien, die keine Konkurrenzlinien sind. Wenn der Stadtgemeinde aus dem erweiterten Vorbehalt das Recht zustehe, neue Pferdebahnlinien nicht nur mit demselben Ausgangs- und Endpunkte wie die Anlage der Straßenbahngesellschaft zu genehmigen, sondern auch zwischen deren Ausgangs- und Endpunkt an verschiedenen Stellen den neuen Linien auf kürzeren Strecken die Benutzung von Straßen, welche zu den der Gesellschaft konzessionierten Straßenzügen gehören, und auch die teilweise Mitbenutzung der Gleise der Gesellschaft zu gestatten, so sollen und werden solche neuen Linien doch keine Konkurrenzlinien bilden, denn Konkurrenzlinien sind nicht schon dann als vorhanden anzusehen, wenn in irgend einer Beziehung ein gewisser Wettbetrieb gegenüber den Linien der Gesellschaft entstehen kann, zumal ein gewisser Ausgleich geringeren Nachteils immerhin auch durch den infolge der Zuführung von Fahrgästen aus anderer Richtung erwachsenden Vorteil zu erfolgen pflegt; vielmehr erfordert die Annahme einer Konkurrenzlinie einen wirklichen erheblichen und unmittelbaren Wettbewerb durch die neue Konzession.

Diese sämtlichen Ausführungen des Berufungsurteils stützen sich auf den Grundsatz, daß die Stadtgemeinde Cöln sich durch Konzessionierung des Pferdebahnnetzes der Gesellschaft des Rechtes begeben habe, die der Gesellschaft verliehene, mit großen Verpflichtungen belastete Berechtigung durch einseitige Handlungen während der Vertragsdauer zu beeinträchtigen und zu gefährden, weil eine andere Auslegung dem Sinn und Zwecke der abgeschlossenen Straßenbenutzungsverträge widersprechen würde. Aus demselben Grundsatz folge die Notwendigkeit, daß die Stadtgemeinde Cöln noch weniger berechtigt sei, in den der Gesellschaft genehmigten Straßenzügen elektrische Straßenbahnen zu betreiben, da durch diese letzteren den Pferdebahnlinien der Gesellschaft erst recht eine überlegene Konkurrenz gemacht werden würde. Sodann sagt das Urteil, daß bei der Auslegung der Straßenbahnverträge weder die Eigentums- und Besitzrechte an dem Straßenkörper, noch Maßnahmen bezüglich der Gestaltung des letzteren in Betracht kommen, daß es sich vielmehr lediglich darum handelt, wie weit die Beschränkung geht, welche die Klägerin sich selbst bezüglich der Benutzung der Straßen zu gleichartigen Betrieben gezogen hat. Mithin sei die Stadtgemeinde Cöln auf Grund der bestehenden Verträge ganz allgemein in derselben, aber auch nur in derselben Ausdehnung berechtigt, Straßenbahnen mit elektrischem Betriebe anzulegen und betreiben zu lassen, wie ihr dieses Recht für Pferdebahnlinien zustehe. Nach dieser Feststellung spricht sich nun das Berufungsgericht über die Zulässigkeit jeder einzelnen von der Stadt Cöln betriebenen vier elektrischen Straßenbahnlinien aus und gelangt zu der oben erwähnten Beschränkung der Zulässigkeit dieser Linien.

Das Reichsgericht hat in seinem Urteil vom 29. März 1898 die Auffassung des Oberlandesgerichts Cöln als völlig einwandfrei gebilligt und namentlich noch hervorgehoben, daß das Gericht vermöge der Verhandlungsmaxime bei der Auslegung von Verträgen keineswegs an die von der einen oder anderen Partei gewollten Auslegungen gebunden sei, daß vielmehr das Gericht den wahren Sinn der von den Parteien angerufenen Verträge selbständig zu ermitteln habe. Der Begriff der „Konkurrenzlinie" wird auch von dem Revisionsgerichte dahin ausgelegt, daß eine solche Linie eine gleichartige Unternehmung mit unmittelbarem Wettbewerb für die bereits bestehende Linie sei. Diese Begriffsbestimmung in Verbindung mit den tatsächlichen Ausführungen des Berufungsurteils wird zur Entscheidung der Frage führen, ob und inwieweit die Fälle von Cöln und Berlin als ähnliche Fälle bezeichnet werden können.

In dem zweiten Rechtsstreite, in welchem die Rheinisch-Westfälische Bahngesellschaft gegen die Stadtgemeinde Bonn

wegen Zustimmung zur Anlage einer Kleinbahn sowie wegen Feststellung von Rechtsverhältnissen und anderen Ansprüchen geklagt hatte, wies das Landgericht Bonn als erste Instanz die Bahngesellschaft kostenfällig ab. Dagegen hat auf die von der Gesellschaft erhobene Berufung das Oberlandesgericht durch das vom 22. Oktober 1902 verkündete Urteil unter teilweiser Abänderung des Urteils der ersten Instanz für Recht erkannt, daß der Stadtgemeinde Bonn der Betrieb der elektrischen Bahn in der Stadt Bonn vom Bahnhof bis zur Rampe der Rheinbrücke untersagt und die Stadt Bonn für verpflichtet erklärt wird, der klägerischen Gesellschaft denjenigen Schaden zu ersetzen, welcher der letzteren durch den Betrieb dieser Linie entstanden ist und noch entsteht. Die Berufung wurde im übrigen zurückgewiesen und eine entsprechende Kostenverteilung vorgenommen. Sodann wurde zur Entschädigung über die Höhe des Schadenersatzes die Klage an die erste Instanz zurückgewiesen. Die von der Stadtgemeinde Bonn gegen das Berufungsurteil eingelegte Revision wurde durch Urteil des Reichsgerichts vom 12. Mai 1903 in der Art zurückgewiesen, daß die Entscheidung über die Kosten beider Vorinstanzen aufgehoben und dem künftigen Urteil vorbehalten wurde. Die Kosten der Revisionsinstanz dagegen fielen der Stadtgemeinde Bonn zur Last. Aus dem Tatbestand dieses Rechtsstreites möge folgendes hervorgehoben werden.

Von den Rechtsvorgängern der klagenden Bahngesellschaft war mit der Stadtgemeinde Bonn am 22./25. August 1890 über die Herstellung und den Betrieb einer Pferdebahn Bonn-Poppelsdorf und einer Dampfbahn Bonn-Mehlem ein Vertrag abgeschlossen worden, in welchem zwei Linien für die Pferdebahn festgelegt waren. In diesem Vertrage verpflichteten sich die Straßeneigentümer der Gesellschaft gegenüber, während der vierzigjährigen Vertragsdauer auf den betreffenden Straßen im ganzen keine weiteren Konzessionen zur Anlegung einer konkurrierenden Bahnlinie zu erteilen, jedoch mit der Maßgabe, daß die Bahngesellschaft zu gunsten etwaiger künftig neu anzulegenden Bahnen sich gefallen lassen müsse, daß diese neuen Bahnen ihre Bahnanlage durchkreuzen, in dieselbe einmünden oder von ihr auslaufen, und daß ferner diese neuen Linien auf kurze Strecken in denselben Straßen nebeneinander oder sogar in engen Straßen unter Mitbenutzung des alten Gleises geführt werden, wenn und soweit die betreffende Behörde solches für nötig erachtet. Außerdem wurde im § 24 des Vertrages folgendes bestimmt:

> „Sollte in Zukunft eine stehende Rheinbrücke hierselbst errichtet werden, so muß den Unternehmern der Anschluß an das Bahngleis sowie der Betrieb über dieselbe gestattet werden, soweit die Örtlichkeit dies erlaubt und die Stadt Bonn dazu berechtigt ist."

Nachdem nun im Jahre 1894 die Stadtgemeinde Bonn die Errichtung einer festen Rheinbrücke nach Beuel beschlossen hatte, teilte schon im Juni 1895 die Bahngesellschaft der Stadt mit, daß sie für die direkte Verbindungslinie zwischen dem Staatsbahnhof Bonn und Beuel unter Benutzung der festen Rheinbrücke die Konzessionierung beantragt habe. Die sodann im November 1897 von der Gesellschaft beantragte Verbindung ihres Straßenbahnnetzes mit dem Gleis der Rheinbrücke durch einen bestimmten Straßenzug wurde von der Stadt als aus örtlichen Rücksichten ungeeignet abgelehnt. Inzwischen aber hatte die Stadtgemeinde Bonn ihrerseits auf Grund des preußischen Kleinbahngesetzes die staatliche Genehmigung zur Herstellung und zum Betrieb einer Kleinbahn mit elektrischer Kraft vom Staatsbahnhof Bonn bis zum Ende der Brückenrampe in Beuel nachgesucht und am 11. März 1898 erhalten. Den Straßenzug zur Verbindung des Bonner Staatsbahnhofs mit der Rheinbrücke hat die Stadt Bonn durch Anlage neuer Straßen bezw. durch Änderung bestehender Straßen gewonnen. Die Bahngesellschaft wollte nun denselben von der Stadt für deren eigene Bahnlinie gewählten Straßenzug auf Grund des oben erwähnten § 24 auch für die Verbindung ihres Straßenbahnnetzes mit der Rheinbrücke benutzen, wurde aber von der Stadt auf eine andere, weniger günstige Linie verwiesen. Diese Verhältnisse führten zur Klage der Bahngesellschaft gegen die Stadtgemeinde.

In dem Berufungsurteil hat das Oberlandesgericht Cöln den Vertragswillen der Parteien aus dem im August 1890 abgeschlossenen Vertrage bezüglich des § 24 dahin ausgelegt, daß der Bahngesellschaft ohne Ausschluß anderer Unternehmer das Recht gewährt ist, eine Fahrbahn über die Rheinbrücke zu betreiben und zu diesem Ende einen geeigneten, nach billigem Ermessen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse einerseits und der rechtlichen Verfügungsgewalt der Stadt anderseits zu bestimmenden Anschluß ihres Bahnnetzes an die Brückenlinie zu verlangen. Es wird also der Bahngesellschaft der Betrieb bezw. der Mitbetrieb über die Rheinbrücke und der Anschluß an das Brückengleis zugestanden. Die fernere Vertragsbestimmung, daß während der Dauer des Vertrages die Stadt Bonn verpflichtet ist, auf den betreffenden Straßen im ganzen keine weiteren Konzessionen zur Anlegung einer konkurrierenden Bahnlinie zu erteilen, wird dahin verstanden, daß den der Gesellschaft konzessionierten Linien im ganzen keine Konkurrenz gemacht werden darf. Die von der Stadt Bonn gebaute elektrische Bahnlinie auf der Strecke zwischen dem Staatsbahnhof Bonn und der Rheinbrücke wird aber vom Berufungsgericht ausdrücklich als eine nicht erlaubte Konkurrenzlinie anerkannt, so daß der Stadtgemeinde Bonn dieser Konkurrenzbetrieb untersagt werden mußte. Nach den Gründen wird einer Linie „im ganzen" Konkurrenz gemacht, wenn sie durch den Betrieb einer anderen, dasselbe Ziel verfolgenden und denselben Verkehrszwecken dienenden Linie in den bisherigen Grundlagen gedeihlichen Betriebes erheblich beeinträchtigt wird. Im einzelnen wird ferner auf Grund der örtlichen Verhältnisse die Wesentlichkeit und der unmittelbare Wettbewerb der fraglichen Konkurrenzlinie festgestellt und zugleich hervorgehoben, daß der Verkehr der städtischen Linie eine um so schärfere Konkurrenz gegenüber dem Pferdebetrieb der nach dem Rhein führenden Linie der Gesellschaft mit sich bringt. Auch die der Gesellschaft vertragsmäßig auferlegte Duldung der Konkurrenz neuer Linien auf kurze Strecken trifft nach den tatsächlichen Verhältnissen nicht zu. Es ist nach dieser Darstellung klar, daß es sich auch hier, wie im Rechtsstreit Cöln, um die Frage eines gleichartigen unmittelbaren Konkurrenzbetriebes handelt. Das Reichsgericht hat in seinem die Revision zurückweisenden Erkenntnisse vom 12. Mai 1903 ausgeführt, daß die von dem Oberlandesgericht Cöln ausgesprochene Vertragsauslegung rechtlich einwandfrei ist. Die tatsächliche Würdigung des Falles sei selbstverständlich dem Revisionsgerichte entzogen.

Hiernach kommt es also immer auf die tatsächliche Würdigung der im Vertrage ausgesprochenen Willensmeinung der Vertragschließenden an. Es ist deshalb nicht angängig, aus der Auslegung eines bestimmten Vertrages allgemeine Regeln für die Kennzeichnung von Konkurrenzlinien ohne weiteres abzuleiten. Wenn aber in einem einzelnen Falle genauere Bestimmungen über den Ausschluß von solchen Linien und deren Art fehlen, so kann immer nur die Gleichartigkeit und der unmittelbare Wettbewerb des späteren Betriebes als für den Konkurrenzbegriff ausschlaggebend angesehen werden.

Die den beiden Rechtsfällen von Cöln und Bonn zugrunde liegenden Verträge sind nichts anderes als Straßenbenutzungsverträge, welche den betreffenden Unternehmern für die Vertragsdauer das Recht gewähren, die bestimmt bezeichneten städtischen Straßenzüge in einer genau vorgeschriebenen Weise für die Anlage und den Betrieb von Pferdebahnlinien mitzubenutzen. Diese Mitbenutzung städtischer Straßenzüge hat nach dem unwiderleglichen technischen Begriff der „Straßenbahn" in solcher Weise zu geschehen, daß der allgemeine Straßenverkehr durch den Bau und den Betrieb der Bahnanlage nicht behindert wird. Die Schienenanlage, auf welcher die Straßenbahnwagen verkehren, muß deshalb mit ihrem Zubehör derart in die Ober-

fläche der Straße versenkt sein, daß die Schienenoberkante genau in die Straßenoberfläche fällt. Deshalb findet sich auch in allen Straßenbahnverträgen ohne Ausnahme die ausdrückliche Bestimmung, daß die Querschnitte der Straßenbahnschienen einen unmittelbaren Anschluß der Straßenfahrbahn an die Schienen und die dauernde Erhaltung dieses Anschlusses ermöglichen müssen, damit eben der übrige Straßenverkehr über die Bahnanlage hinweg unbehindert stattfinden kann. Die Wesentlichkeit dieser Vertragsbestimmung ergibt sich unter anderem aus der strengen Aufsicht, welche die städtischen Verwaltungen über die Straßenbahngesellschaften in bezug auf die tadellose Lage der Schienenfahrbahn in der Straßenfläche führen. Mit dem technischen Begriff der „Straßenbahn“ ist es ganz unvereinbar, daß die Schienenfahrbahn etwa aus der Straßenfläche herausragt oder gar unter der letzteren liegt, da sonst der übrige Straßenverkehr durch die Bahnanlage ganz oder teilweise behindert sein würde. Werden dagegen auf öffentlichen Straßen, und zwar ausnahmslos auf deren seitlichen, meist unbefestigten Banketten, Bahngleise derart verlegt, daß die Schienenfahrbahn über der Straßenfläche liegt, so spricht man nicht von „Straßenbahnen“, sondern von „Nebenbahnen“ oder „nebenbahnähnlichen Kleinbahnen“, auch wird in bezüglichen Straßenbenutzungsverträgen diese Art der Gleislage stets ganz genau bezeichnet. In technischer Beziehung sei hervorgehoben, daß die „Straßenbahnen“ wegen der ihnen wesentlichen Art des Gleiseinbaues in die Straßenfläche ohne Ausnahme einteilige oder mehrteilige Rillenschienen verwenden, während bei den nicht in die Straßenfläche eingebauten Gleisanlagen ausschließlich die symmetrischen Vignolschienen zur Verwendung gelangen. Für den Begriff der „Straßenbahn“ ist sonach der Gleiseinbau in die Straßenfläche, durch welchen eine Störung des übrigen Straßenverkehrs vermieden wird, ein wesentliches Merkmal. Nicht wesentlich dagegen ist für diesen Begriff die Betriebsart, d. h. die Anwendung von tierischer oder mechanischer Zugkraft. Dies ergibt sich auch aus dem Cölner Rechtsstreite, in welchem der Stadt Cöln, wie schon oben hervorgehoben, das Recht zugesprochen worden ist, neben dem Netz der Straßenbahngesellschaft eigene Straßenbahnen mit elektrischem Antrieb in demselben Umfange anzulegen, wie es der Stadtgemeinde Cöln für Pferdebahnlinien vertragsmäßig zustand. Daß nebenher der elektrische Betrieb für konkurrenzfähiger erklärt worden ist, als der Pferdebetrieb mit seiner geringeren Geschwindigkeit, beruht nur auf einer Würdigung der tatsächlichen Verhältnisse. Mit dem Begriff der „Straßenbahn“ aber hängt diese größere Konkurrenzfähigkeit in keiner Weise zusammen.

Wir kommen nun zu der weiteren Frage, ob etwa das preußische Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 an diesen Begriffen und an den privatrechtlichen Verpflichtungen der einen Straßenbenutzungsvertrag abschließenden Parteien irgend etwas geändert hat. Diese Frage müssen wir unbedingt verneinen, da es gewiß nicht darauf ankommen kann, daß seit Erlaß des Kleinbahngesetzes nicht mehr wie früher der Straßeneigentümer, sondern der Wegeunterhaltungspflichtige der eine Vertragschließende ist. Das Wesentliche dieser Frage liegt darin, daß das Kleinbahngesetz der Willensfreiheit der vertragschließenden Teile keine Schranke setzt, und daß die staatliche Genehmigung zum Bau und Betrieb der Kleinbahn unter dem ausdrücklichem Vorbehalte der Rechte Dritter erfolgen muß. In dem Bonner Rechtsstreite ist sogar, wie wir oben mitgeteilt haben, der Stadt Bonn trotz der ihr auf Grund des Kleinbahngesetzes erteilten staatlichen Konzession der Betrieb ihrer als Konkurrenzlinie für eine Linie der Straßenbahngesellschaft erklärten Bahnlinie vom Staatsbahnhof bis zur Rheinbrücke gerichtlich untersagt worden, weil in dem Straßenbenutzungsvertrage der Betrieb einer „im ganzen“ konkurrierenden Linie ausdrücklich für unzulässig erklärt war. In dieser Beziehung führt auch das Reichsgericht in durchaus zutreffender Weise aus, daß das Kleinbahngesetz keinerlei Bestimmung des Inhalts kenne, daß derjenige, welchem auf Grund eines Vertrags, mithin eines speziellen Rechtstitels, ein besonderes Verbietungsrecht des Betriebs einer Kleinbahn gegenüber einem Dritten zusteht, durch die diesem Dritten erteilte staatliche Genehmigung an der Geltendmachung seines vertraglichen Verbietungsrechts behindert sein soll. Die Herbeiführung der staatlichen Genehmigung der fraglichen Kleinbahnstrecke war ein Akt des freien Willensentschlusses der Stadtgemeinde Bonn. Wenn diese Stadtgemeinde hierbei vertragswidrig vorging, so hat sie die ihr durch das vertragswidrige Verhalten erwachsenden Rechtsnachteile sich selber zuzuschreiben. Die Klage der Bahngesellschaft gegen die Stadtgemeinde Bonn war auf einen derartigen privatrechtlichen Titel gestützt und hat nur die Geltendmachung eines privatrechtlichen Anspruchs zum Gegenstande; das Kleinbahngesetz berührt diese privatrechtlichen Ansprüche in keiner Weise. Es liegt nun klar auf der Hand, daß in ganz gleicher Weise bezüglich jeder anderen aus einem Straßenbenutzungsvertrage hervorgehenden privatrechtlichen Verpflichtung zu folgern sein wird. Verpflichtet sich der Wegeunterhaltungspflichtige einem Straßenbahnunternehmer gegenüber zu der Hintanhaltung von Konkurrenzlinien, so kann dieser privatrechtlichen Verpflichtung nicht der § 7 des preußischen Kleinbahngesetzes entgegengehalten werden, nach welchem durch Ergänzungsbeschluß unter Ausschluß des Rechtsweges die Zustimmung des Unterhaltungspflichtigen ergänzt werden kann; denn diese Ergänzung der Zustimmung durch die zuständige Verwaltungsbehörde (Kreisausschuß, Bezirksausschuß, Provinzialrat bezw. auf Beschwerde im letzteren Falle das Ministerium der öffentlichen Arbeiten) kann zwar erfolgen, sie muß aber nicht erfolgen. Nach der Ausführungsanweisung zu § 7 des Kleinbahngesetzes vom 13. August 1898 ist die Ergänzung der Zustimmung des Wegeunterhaltungspflichtigen ganz in das pflichtmäßige Ermessen der zuständigen Behörde gestellt. Die Prüfung der Ergänzungsanträge durch diese Behörde ist keineswegs auf die Angelegenheit der von dem Unterhaltungspflichtigen erhobenen Forderungen beschränkt, sie hat sich vielmehr auch darauf zu erstrecken, ob nach Lage des Falles ausreichender Anlaß vorliegt, zwangsweise in das Verfügungsrecht des Unterhaltungspflichtigen einzugreifen. Verneint die zuständige Behörde diese letztere Vorfrage, so kommt es selbstverständlich auf die Art der Forderungen weiterhin gar nicht mehr an. Die Sache liegt also keineswegs so, daß unter der Geltung des Kleinbahngesetzes der Wegeunterhaltungspflichtige gar keinen Einfluß mehr darauf hat, ob trotz einer von ihm eingegangenen privatrechtlichen Verpflichtung Konkurrenzlinien für bereits bestehende Straßenbahnlinien gebaut und betrieben werden sollen. Der Wegeunterhaltungspflichtige hat durchaus das Recht, in der mündlichen Verhandlung vor der Enteignungsbehörde seine Anträge unter Hinweis auf seine privatrechtliche Verpflichtung zu stellen und zu begründen. Nur in den allerseltensten Fällen und bei einer kaum denkbaren Lage der Verhältnisse wird dann die Enteignungsbehörde geneigt sein, dem Gegenantrage des dritten Wettbewerbers stattzugeben. Die 10jährige Praxis unter der Geltung des Kleinbahngesetzes zeigt denn auch, daß ein zwangsweiser Eingriff in das Verfügungsrecht des Wegeunterhaltungspflichtigen nur sehr schwer durchzusetzen ist; ein solcher Eingriff ist bislang noch in keinem einzigen Falle versucht worden und noch weniger gelungen. Sonach erscheint es nicht zutreffend, daß der § 7 des Kleinbahngesetzes ohne weiteres die in einem unter der Geltung des Kleinbahngesetzes abgeschlossenen Straßenbenutzungsvertrage etwa enthaltene Konkurrenzklausel für den Wegeunterhaltungspflichtigen unverbindlich mache. Diese privatrechtliche Verpflichtung des Wegeunterhaltungspflichtigen besteht vielmehr trotz des § 7 unverändert fort, und es würde gegebenenfalls nur in Betracht kommen, ob ein trotz der Abwehrversuche des Wegeunterhaltungspflichtigen erfolgender Ergänzungsbeschluß ihm gegenüber als höhere Gewalt zu gelten habe. Praktisch ist indessen ein solcher Fall kaum denkbar, vielmehr wird der Wegeunterhaltungspflichtige bei gutem Willen immer einen

derartigen Ergänzungsbeschluß hintanhalten können. Soweit also die privatrechtlichen Ansprüche Dritter in Betracht kommen, ist es mindestens für die Praxis des Verkehrslebens gleichgültig, ob die Straßenbenutzungsverträge für die Anlage von Straßenbahnen vor oder nach dem Erlaß des preußischen Kleinbahngesetzes abgeschlossen sind.

Es müssen deshalb in allen privatrechtlichen Beziehungen die unter dem Kleinbahngesetz abgeschlossenen Straßenbahnverträge der Städte Berlin und Charlottenburg genau ebenso beurteilt werden, wie die vor Erlaß des Kleinbahngesetzes abgeschlossenen Straßenbahnverträge von Cöln und Bonn. Wir beziehen uns nun besonders auf den Vertrag der Stadtgemeinde Berlin mit der Großen Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft und der Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft vom 2. Juli 1897/19. Januar 1898, welcher nach § 1 zugleich eine neue Fassung der alten Pferdebahnverträge aus dem Jahre 1880 darstellt. Auch in diesem Vertrage handelt es sich um eine vertragsmäßig festgestellte Mitbenutzung städtischer Straßen für bestimmte Verkehrslinien, wobei es rechtlich gleichgültig ist, ob der Betrieb durch Pferde oder durch elektrische Kraft erfolgt. In dieser Richtung sind also die alten Pferdebahnverträge genau ebenso zu bewerten, wie die neuen Verträge, welche sich auf die Umwandlung des Pferdebetriebes in elektrischen Betrieb beziehen. Wesentlich aber für die Art der Benutzung städtischer Straßen zur Ausübung des Straßenbahngewerbes ist die Bestimmung des § 2 der als Anlage zum Vertrage beigefügten „Allgemeinen Bedingungen für die Anlage von Straßeneisenbahnen in Berlin bezw. über die Anlage elektrischer Straßenbahnen", nach welcher weder durch das Profil der Schienen, noch durch die Konstruktion der Gleise oder durch die Anlage der Bahn überhaupt das Fahren anderer Fahrzeuge über die Bahnanlage hinweg in irgend einer Weise erschwert werden darf. Über den entsprechenden Einbau der Bahngleise in die Straßenfläche ist eine ganze Reihe von Bestimmungen getroffen, nach welchen sich der ganze Vertrag unzweifelhaft nur auf „Straßenbahnen" nach den oben von uns erläuterten Begriffen bezieht. Folgerichtig beziehen sich deshalb auch alle in dem Vertrage enthaltenen privatrechtlichen Verpflichtungen beider Parteien nur auf Straßenbahnen, so daß der Vertragswille beider außer allem Zweifel steht. Für die Beurteilung etwaiger Konkurrenzlinien kommt § 30 in Betracht. Danach müssen sich die Gesellschaften auf Verlangen des Magistrats, ohne daß ihnen daraus Ansprüche an die Stadtgemeinde erwachsen, einen Anschluß fremder Bahnen, sodann die Kreuzung und die Mitbenutzung ihrer Anlagen — letztere jedoch nur auf kurze, insgesamt 400 m auf je einer Linie des jeweiligen Fahrplans nicht übersteigende Strecken — gefallen lassen. Dieses Mitbenutzungsrecht gilt bei einer von mehreren Linien befahrenen Strecke nur für eine vom Magistrat zu bestimmende Linie als erschöpft. Jeder fremde Unternehmer dagegen darf für jede seiner Linien nur ein Mitbenutzungsrecht auf insgesamt 400 m Bahnlänge den Gesellschaften gegenüber in Anspruch nehmen. Der mitbenutzende Unternehmer hat den Gesellschaften volle Schadloshaltung zu gewähren und insbesondere auch zu den Kosten der Unterhaltung und zu der Amortisation des zur Herstellung der gemeinschaftlich benutzten Anlagen aufgewandten Anlagekapitals beizutragen. Bei drei genau bezeichneten Strecken sind ausnahmsweise mehr als 400 m für die Mitbenutzung zugelassen.

Wollte nun gegebenenfalls die Stadtgemeinde Berlin Konkurrenzlinien gegen die Linien der beiden Gesellschaften anlegen und betreiben lassen, so würde nach dem Vorbild der Verhandlungen in dem Cölner und Bonner Rechtsstreit zunächst der Vertragswille der Parteien aus § 30 des Vertrages zu ermitteln und sodann festzustellen sein, ob eine vertragswidrige, gleichartige und unmittelbare Konkurrenz vorliegt oder nicht. Ist ein solcher Wettbewerb beabsichtigt, so würde er, wie die obigen Erkenntnisse ausführen, nach den Grundsätzen des code civil von Recht und Billigkeit unzulässig sein. Dagegen wird ein Wettbewerb, der von einem nicht gleichartigen Betriebe ausgeht, von dem Straßenbenutzungsvertrage nicht betroffen. Bei diesem nicht gleichartigen und nicht unmittelbaren Konkurrenzbetriebe kann von einer Verletzung des Grundsatzes von „Recht und Billigkeit" nicht die Rede sein. Darin, daß in den Begründungen der Erkenntnisse im Cölner und Bonner Rechtsstreite eine Anzahl von Bestimmungen des code civil über Recht und Billigkeit bei der Auslegung von Verträgen zur Anwendung kommen mußten, während für die Auslegung der Berliner Straßenbahnverträge das damals noch geltende „Allgemeine preußische Landrecht" in Betracht käme, ist kein grundsätzlicher Unterschied zu finden, da die für unseren Fall wichtigen Bestimmungen über Treu und Glauben in den beiden Gesetzgebungen, wie auch im heutigen Bürgerlichen Gesetzbuch im wesentlichen zu derselben Auffassung führen.

Für die endgültige Entscheidung über die Berechtigung der Regreßansprüche der Großen Berliner Straßenbahn ist nun die Frage zu beantworten, ob die Anlage und der Betrieb der Berliner Elektrischen Hoch- und Untergrundbahn, beruhend auf dem Vertrag der Stadt Berlin mit der Siemens & Halske-Kommanditgesellschaft vom 18./25. Juni 1895, als eine gleichartige und unmittelbare Konkurrenz gegenüber den Linien der Großen Berliner Straßenbahn anzusehen ist. In dieser Beziehung ist nun folgendes zu beachten. Der oben eingehend besprochene Straßenbenutzungsvertrag der Stadtgemeinde Berlin mit der Großen Berliner Straßenbahn spricht nur von „Straßenbahnen" mit in die Fahrbahn ohne Behinderung des übrigen Straßenverkehrs eingelegten Schienen, während es sich bei der Hoch- und Untergrundbahn um eine völlig verschiedenartige Bahnanlage handelt. Diese Hoch- und Untergrundbahn hat einen eigenen, von der Straßenfahrbahn ganz unabhängigen, in erheblicher Höhe über der Straße oder in beträchtlicher Tiefe unter ihr belegenen Bahnkörper; sie schließt sich auch bei der Feststellung ihrer Linienführung keineswegs grundsätzlich und überall den bestehenden Straßenzügen an. Während ferner die Straßenbahn ihre Haltestellen, ihre Linienführung, ihre Kreuzungen jederzeit in einfachster Weise nach ihrem jeweiligen geschäftlichen Interesse abändern kann, ist die Hoch- und Untergrundbahn auf ihre ursprüngliche Anlage für alle Zeiten angewiesen und hat überhaupt im allgemeinen durchaus den Charakter einer Vollbahn im direkten Gegensatze zu dem Begriff der Straßenbahn. Ebensowenig wie von einer gleichartigen, kann auch von einer unmittelbaren Konkurrenz gesprochen werden, da ja die Ausgangs- und Endpunkte der Hoch- und Untergrundbahn keineswegs dieselben sind, wie die der Straßenbahn, und die Hochbahn ganz anderen Verkehrszwecken dient, wie die Straßenbahn. Es handelt sich bei der Hoch- und Untergrundbahn nicht wie bei der Straßenbahn um die Vermittlung des Verkehrs von Haus zu Haus innerhalb der betreffenden Straßenzüge, sondern immer um eine Beförderung auf längere Strecken mit verhältnismäßig sehr wenig zahlreichen Haltestellen. Liegen aber andere Verkehrszwecke vor, so kann eben im Sinne des Cölner Prozesses von einer unmittelbaren Konkurrenz beider Bahnsysteme nicht die Rede sein. Es sei noch darauf hingewiesen, daß in dem Bonner Erkenntnis nicht einmal das über die Rheinbrücke führende Straßenbahngleis als gleichartig mit den übrigen Straßenbahngleisen im Sinne des Straßenbenutzungsvertrages anerkannt worden ist, obgleich dieses Brückengleis die unmittelbare Fortsetzung des eigentlichen Straßenbahngleises in derselben Höhenlage darstellt.

Was ist denn nun der Straßenbahn einerseits und der Elektrischen Hoch- und Untergrundbahn anderseits gemeinsam? In dieser Beziehung liegen nur die beiden rechtlich ganz unwesentlichen Merkmale vor, daß beide Bahnsysteme die gleiche Betriebskraft anwenden und daß die beiden staatlichen Genehmigungen auf Grund des preußischen Kleinbahngesetzes erteilt worden sind. Diese letztere Gleichartigkeit ist um so unwesentlicher, als jeden Augenblick durch Entscheidung des Staatsministeriums die Unterstellung der Hoch- und Untergrundbahn unter das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 verfügt werden kann. Es

würde also rechtsirrtümlich sein, wenn man von einer gleichartigen und unmittelbaren Konkurrenz der Hoch- und Untergrundbahn gegenüber der Straßenbahn im Sinne der mehrfach angezogenen Erkenntnisse und des Berliner Straßenbenutzungsvertrages sprechen wollte. Die Konkurrenz, welche hier vorliegt und sich früher oder später entwickeln wird, ist nur vergleichbar mit demjenigen Wettbewerb, welchen überall in der Welt die neueren technischen Einrichtungen gegenüber den älteren Beförderungsmitteln aufnehmen. Sollte ein solcher Wettbewerb ausgeschlossen werden, so müßte dieser Ausschluß durch eine ausdrückliche privatrechtliche Verpflichtung in dem Straßenbenutzungsvertrage ausgesprochen sein. Wenn wir aber den Hochbahnvertrag ansehen, so finden wir im § 2 desselben bezüglich der Benutzungsart der städtischen Straßen und Plätze die Bestimmung, daß die Benutzung im wesentlichen darin bestehen soll, daß die Unternehmerin Stützen und Pfeiler, welche bestimmt sind, die Bahn und die Bahnhöfe nebst Zubehör zu tragen, aufstellt und die so angelegte Bahn betreibt. Vergleicht man diese Bestimmungen mit den eingehenden Bestimmungen der Straßenbahnverträge über die Anlage des Bahnkörpers in der Straßenoberfläche, so ergibt sich ohne weiteres die völlige Ungleichheit beider Bahnanlagen und beider Betriebe. Jedenfalls ist auch der Betrieb der Hoch- und Untergrundbahn „kein Straßenbahngewerbe“ im Sinne der alten und neuen Straßenbahnverträge. Für die Anlage der Hoch- und Untergrundbahn kommen also die aus den Straßenbahnverträgen sich ergebenden privatrechtlichen Verpflichtungen der Stadt Berlin nach keiner Richtung hin in Betracht. Wer die Straßenbahn als gleichartig mit der Hoch- und Untergrundbahn anerkennen wollte, müßte folgerichtig auch zu dem Schlusse kommen, daß der Magistrat der Stadt Berlin berechtigt sei, auf Grund des § 4 des Straßenbahnvertrages die Neuanlage von 150 km (doppelgleisig für eingleisig gerechnet) Hoch- oder Untergrundbahn an Stelle der Straßenbahn von der Großen Berliner Straßenbahn-Gesellschaft zu verlangen, welche Leistung von dieser Gesellschaft während der Vertragsdauer auszuführen sein würde. Eine solche Forderung würde von der Straßenbahngesellschaft jedenfalls energisch zurückgewiesen werden, obgleich sie sicherlich nicht weniger unbegründet wäre, als die vermeintlichen Regreßansprüche gegen die Städte Berlin und Charlottenburg. Aus unseren gesamten Ausführungen ergibt sich sonach, daß weder das Erkenntnis des Reichsgerichts im Cölner Rechtsstreit vom 29. März 1898, noch das Erkenntnis des Reichsgerichts im Bonner Rechtsstreit vom 12. Mai 1903 zur Begründung des Einspruchs und der Regreßansprüche der Großen Berliner Straßenbahn-Gesellschaft wegen der Zulassung der Hoch- und Untergrundbahn verwertet werden kann. Die von der Großen Berliner Straßenbahn-Gesellschaft ausgehende Bezugnahme auf die reichsgerichtlichen Entscheidungen ist sonach unzutreffend.

—n—

Die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.

In der französischen Abgeordnetenkammer hat wieder einmal eine Verstaatlichungsdebatte stattgefunden, so langwierig, wie es seit Jahren nicht der Fall gewesen. Immerhin hat sie die Sachlage geklärt und gezeigt, daß in absehbarer Zeit wenigstens ein kleines Ergebnis der langjährigen Bemühungen zu erwarten ist. Die großen Verstaatlichungspläne sind, um es kurz zu sagen, bestimmter als in den letzten Jahren zurückgewiesen worden; aber wahrscheinlich wird dem unter verkümmerten Bedingungen bisher verhältnismäßig sehr ungünstig dagestandenen kleinen Staatsbahnnetz, welches noch nicht den zwölften Teil aller französischen Eisenbahnen umfaßt, durch Einverleibung gewisser einzelner Linien eine bessere Lage geschaffen. Der Verkehrsminister Marujouls hat viel deutlicher seine Gegnerschaft gegen eine größere Verstaatlichungsaktion erklärt, als sein Vorgänger, der stark sozialistische Baudin. Ähnlich der Finanzminister Rouvier und die ganze jetzige Regierung, obwohl merkwürdigerweise in ihr der Marineminister Pelletan sitzt, der früher als Abgeordneter der leidenschaftlichste Verfechter der Verstaatlichung war. Gerade aus sozialistischen Gründen und Rücksichten auf die Wähler hat sich vor ein paar Jahren die Kammer schon einmal für die Verstaatlichung der Westbahn und der Südbahn ausgesprochen. Die Sache wurde dann mit weiteren Erhebungen, Kommissionen usw. auf die lange Bank geschoben. Jetzt lag äußerlich die Sache so: Sie kam vor das Parlament in der Form eines aus parlamentarischen Anregungen hervorgegangenen Gesetzvorschlages auf Rückkauf der Netze der Westbahn und der Südbahn, der vor anderthalb Jahren der Kreditkommission überwiesen und von dieser angenommen war. Der Berichterstatter Klotz hatte zwei dem Rückkauf günstige Berichte erstattet. Die Westbahn umfaßt diejenigen Linien, die von Paris ausgehend den Nordwesten Frankreichs, die Strecken Paris-Amiens Dieppe, Paris-Rouen-Hâvre, Paris-Cherbourg, Paris-Granville und Paris-Angers-St. Malo-Brest mit den dazwischen gelegenen Nebenlinien ausfüllen, die Südbahn das Gebiet nördlich der Pyrenäen, die Strecken Bordeaux-Bayonne-Irun mit Anschluß an die spanische Nordbahn, Bayonne-Tarbes-Toulouse, Bordeaux-Toulouse-Carcassonne und Perpignan-Port Vendres mit Anschluß an die spanischen Mittelmeerbahnen sowie Carcassonne-Cette-Montpellier mit Anschluß an das Eisenbahnnetz der Provence. Das Staatsbahnnetz wird hauptsächlich durch die Westbahn begrenzt und beeinflußt, die Südbahn grenzt bei Bordeaux ebenfalls an die Staatsbahn. Die Westbahn zählt 5794 km, die Südbahn 3733 km, die Staatsbahn 2916 km. Würden erstere beiden verstaatlicht, so würde die französische Staatsbahnverwaltung über ein Netz von etwa 12500 km, d. i. annähernd ein Drittel der Eisenbahnen des Landes, verfügen. Seit langen Jahren sind viele Verstaatlichungspläne in Frankreich fehlgeschlagen. Das bestehende, im Jahre 1878 geschaffene Staatsbahnnetz ist nur ein Verlegenheitserzeugnis; es wurde ohne System aus einer Reihe kleinerer, notleidend gewordener Linien zusammengesetzt.

Die jetzigen Kämpfe in der Kammer eröffnete wieder der eifrigste Gegner der Privatbahngesellschaften, Abg. Bourrat. Seine Beweisführung geht dahin, daß die Gesellschaften, durch die staatliche Zinsgewähr gedeckt, kein Interesse an Verbesserungen und Fortschritten hätten, sondern mit dem Gelde des Staats bezw. der Steuerzahler unbekümmert drauf los wirtschafteten; daß der Staat seinerseits finanziell so viel drauf zahlen müsse, daß er besser jetzt schon die Eisenbahnen auf eigene Rechnung übernähme, als erst am Ablauf der Konzessionen. Die Westbahn und die Südbahn sollen zuerst verstaatlicht werden, weil sie dem Staat am meisten schulden und ihn für die Zukunft am meisten belasten. Wir fügen ein, wie man wohl die Gegensätze zwischen dem preußischen Staatsbahn- und dem französischen Privatbahnsystem kurz so zu kennzeichnen pflegt: der preußische Staat zieht in der Gegenwart großen Nutzen aus den Staatsbahnüberschüssen; der französische benutzt die Eisenbahnen als große Sparbüchse, indem er stark draufzahlt, um in 50 bis 60 Jahren von jetzt ab die ganzen Eisenbahnen laut der Konventionen umsonst in seinen Besitz zu bekommen, nur gegen Ersatz des rollenden Materials und der Vorräte. Die Verstaatlichungsfreunde in Frankreich behaupten aber, diese Zukunftsspekulation sei auch finanziell verfehlt, weil bis dahin der Staat mindestens mehr Opfer bringe, als er schließlich an Wert einheimse. Übrigens hat auch bei den jetzigen Erörterungen der Minister Marujouls eine Äußerung getan, die nicht für das französische System spricht. Er sagte nämlich u. a.: „Man muß eine gewisse Kühnheit haben, um vorauszusehen, was in 50 Jahren kommen wird, und wenn man die alten Kutschen durch die Eisenbahnen mit der bekannten Schnelligkeit ersetzt gesehen hat, kann man sich fragen, ob in 50 Jahren die gegenwärtigen Eisenbahnen nicht aus der Mode gekommenes altes Eisenzeug sein werden.“

Die Einzelberechnungen, die Herr Bourrat und seine Gegner aufstellten, anzuführen, kann man sich um so eher versagen, als sie in geradezu lächerlicher Weise voneinander abweichen und sich entgegenstehen. Herrn Bourrat wurde vorgeworfen, daß er alles verwirrt und u. a. ein Ergebnis der Ostbahn mit dem der Westbahn verwechselt habe. Minister Marujouls erklärte glattweg die meisten Angaben Bourrats für falsch und bemerkte: „Alle Welt hat im Laufe dieser Erörterung sich einen Begriff machen können von den unentwirrbaren Schwierigkeiten, im einzelnen den Berichten mit ihren verwickelten Statistiken und Tilgungstabellen zu folgen. Jedermann hat sehen können, wie leicht es ist, mit denselben Belegstücken das Für und Wider aufrecht zu erhalten und die Zahlen in dem Sinne des Satzes sprechen zu machen, die man verteidigt.“ Man wird dabei an die zornig-tolle Steigerung erinnert, die einmal ein berühmter englischer Staatsmann auf-

stellte: lie, damned lie, statistic (Lüge, verdammte Lüge, Statistik). Es mag nur noch erwähnt sein, daß Bourrat und seine Freunde wiederum auf die guten Erfolge des Staatsbahnwesens in Deutschland hinwiesen; dagegen behauptete ein Gegner kühl, auch dort habe es „Mißrechnungen" (mécomptes) ergeben. Bourrat seinerseits stellte die kühne Behauptung auf, Deutschland habe viel mehr Kanäle als Frankreich. Wenn ein Hauptargument der Verstaatlichungsgegner in Frankreich, daß man mit dem Staatsbahnsystem mitten in den sozialistischen Staat hineinsteuere, für Deutschland so gar nicht paßt, so führen dazu allerdings die Franzosen mit einigem Recht an, daß in Deutschland sehr viel mehr Staatsansehen und Staatssinn herrsche, als in Frankreich. In Frankreich, sagen sie, würden die Staatsbahnen der Tummelplatz aller Begehrlichkeiten sein. In dieser Beziehung wird folgende bezeichnende, wennschon nicht allzu ernst zu nehmende Berechnung aufgemacht: Zur Zeit betragen die Gesamteinnahmen der großen französischen Bahnnetze 1877 Millionen Franken, die Ausgaben 758 Millionen, es bleibt ein Überschuß von 619 Millionen, aus dem die Schuldzinsen usw. bestritten werden können und der bei den bestgestellten Bahnen (Nord-, Orléans- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) noch eine Dividende über die verbürgte Mindestverzinsung übrig ließe. Nach der Verstaatlichung würde die Eisenbahnerorganisation durch parlamentarische Einflüsse ihr Programm durchsetzen können, welches ihr Kongreß im Jahre 1898 fast einstimmig angenommen habe. Es enthält Forderungen, deren Erfüllung 510 Millionen jährlich kosten würde. Ziehe man diese 510 Millionen vom gegenwärtigen, 619 Millionen betragenden Überschuß ab, so blieben nur noch 109 Millionen, denen ein Zinserfordernis von 580 Millionen gegenüberstehe. Für den Fehlbetrag von 571 Millionen würden die Steuerzahler aufzukommen haben. Das mag phantastisch sein, aber die Neigung bei den „Volksvertretern", durch weiteste Bewilligungen die Gunst des Volkes zu gewinnen, ist wohl in Frankreich größer als bei uns. Tadelte doch jetzt selbst der Minister Maruéjouls ganz unverblümt diese Schwäche, indem er den Beschluß der Abgeordnetenkammer, den sie kurz vor den letzten Neuwahlen zu gunsten des Rückkaufs der West- und der Südbahn gefaßt, einen übereilten nannte. Anderseits ward der Verstaatlichung entgegengehalten, daß sie der Regierung das Heer von etwa 300 000 Eisenbahnangestellten und -Arbeitern anheimgebe. So spielen sehr wesentliche politische Gründe in die ganze Frage hinein. Die Westbahn besonders ist übrigens schon lange das Schmerzenskind unter den französischen Bahnen gewesen. Als vor etwa fünf Jahren die Klagen im Lande über Unfälle, Verspätungen und Unzulänglichkeit des Bahndienstes allgemein waren, betrafen sie am meisten die Westbahn. Nun konnte angeführt werden, daß sich seither auf ihr vieles gebessert habe.

Minister Maruéjouls betonte von vornherein, er sei keineswegs der Anwalt der Privatbahngesellschaften, sondern ihr „Kontrolleur", und zwar ein zugleich fester und höflicher Kontrolleur. Der Rückkauf würde den Staat nichts gewinnen und nichts verlieren machen. An Stelle der Garantien würde er gleich hohe Jahreszahlungen zu leisten haben, nur allein die Aktionäre und Obligationäre würden davon Vorteil haben, indem ihre Forderung durch den Staat sicherer verbürgt würde. Sehr lebhaft wandte sich der Minister gegen die Beschuldigung, daß die Eisenbahngesellschaften durch ungenügende Versorgung die nationale Sicherheit gefährdeten, und daß besonders die Südbahngesellschaft bei den letzten Manövern nicht genug Wagen habe stellen können. Er verglich die betreffende Angabe Bourrats mit den Schwindeleien des Tartarin von Tarascon und erklärte, die Südbahn sei völlig auf der Höhe ihrer Aufgabe gewesen. Anderseits gibt der Minister zu, daß das gegenwärtige Staatsbahnnetz in einer mangelhaften Lage (situation défectueuse) ist; es stehe unter der Unterdrückung, unter dem Joch der anderen Gesellschaften. Es sei gebildet aus der Vereinigung verschiedener kleiner, in Verfall befindlicher Netze und Rumpfstücke. Da sei es kein Wunder, daß es sich schwierig entwickelt habe, zumal die von ihm bedienten Gegenden sich nicht durch lebhaften Handelsverkehr auszeichnen. Der Staat sei ebenso fähig, eine gute Eisenbahnverwaltung zu führen, wie die Gesellschaften, und der Minister glaube, daß alle Staaten ein Interesse daran haben, ein Staatsbahnnetz zu besitzen, das in Wettbewerb mit den anderen Gesellschaften treten könne. Selbst wenn die Kammer den Rückkauf beschlösse, würde der Senat niemals zustimmen, und es könnte sich wieder das klägliche Schauspiel ergeben, wie bei der Unfallversicherung, wo die betreffenden Vorlagen 23 Jahre lang zwischen den beiden Vertretungskörperschaften hin und her wanderten. So gab denn Herr Maruéjouls seinen Vermittlungsvorschlag bekannt, der in einem Vergleich zwischen der Staatsbahn, der Westbahn und der Orléansbahn beruht. Schon seit einem Jahre hat der Minister deshalb Verhandlungen mit den genannten Gesellschaften gepflogen, welche auf einen besseren Zugang der Staatsbahnen in Paris — unverzügliche Überlassung der Bahnhöfe von Montparnasse und Vaugirard —, ferner auf Überlassung gewisser Linien an die Staatsbahn und auf Tarifsicherungen beruhen. Auf diese Weise wäre, so sagte er, zu schaffen „ein großes Netz, welches in das Syndikat der großen Gesellschaften eintreten, dort leben und von Macht zu Macht unterhandeln könnte". West- und Orléansbahn erscheinen zu solchen Abmachungen bereit. Die Kammer nahm den Vorschlag freundlich auf, und so dürfte wohl auf diesem Wege eine vorläufige Lösung der langwierigen Streitfrage erfolgen.

Vorstehendes war bereits gesetzt, als die Morgenzeitungen vom 28. d. M. folgende Nachricht brachten:

Bei der fortgesetzten Beratung der Anträge betreffend Rückkauf der Südbahn und der Westbahn erklärt Finanzminister Rouvier, das Interesse des Landes erfordere es, daß der Betrieb der Bahnen in Privathänden unter der Kontrolle des Staates bleibe. Redner verliest Stellen aus einer Schrift, in welcher das Staatsbahnsystem Preußens verurteilt und das französische Privatbahnsystem gepriesen wird. (Bewegung.) Rouvier schließt, der Rückkauf der Bahnen würde außerordentliche Budgetforderungen nötig machen, und er könne es nicht verantworten, dem Lande eine solche abenteuerliche Politik zuzumuten. (Beifall auf mehreren Bänken.) Doumer (radikal) wünscht die Verweisung aller Anträge an eine Kommission zur Prüfung. Der Minister der öffentlichen Arbeiten solle der Kommission das Ergebnis seiner Verhandlungen mit der Orléans-Eisenbahn und der Westbahn betreffend die Verbesserung des Staatsbahnnetzes mitteilen. Die Kammer beschließt die Verweisung an eine Kommission.

Das franz. Ministerium scheint in der Frage nicht einig zu sein.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Etat der Reichseisenbahnen in der Budgetkommission des Reichstages.** In den Sitzungen vom 22. und 26. d. M. wurde zunächst über die einmaligen Ausgaben verhandelt. Referent war der Abg. Bebel, der indessen mit seinen verschiedenen Streichungsanträgen nicht durchdrang. Wir heben aus den zahlreichen Einzelheiten nur einige Punkte von allgemeinem Interesse hervor. Abg. Schlumberger behauptete, die Lokomotiven der Reichsbahnen seien zu alt und kosteten zu viel an Reparaturen. Staatsminister Budde gab dies zu; daraus erkläre sich die große Mehrforderung für Lokomotiven im neuen Etat. Auf eine Bemerkung des Abg. Dr Beumer über Mängel der Verpflegung in den internationalen D-Zügen erklärte der Minister die Berechtigung solcher Klagen, die er aus eigener Wahrnehmung bestätigen könne. Er werde nicht verfehlen, auf die betreffende Gesellschaft einzuwirken; ein Monopol gebe es hier nicht, auch im Speisewagenbetrieb könne sich der Wettbewerb geltend machen; er gewähre hier keine langfristigen Verträge, sondern halte an kurzen, halbjährigen Kündigungsfristen fest. Gegenüber den Klagen über mangelnde Beleuchtung und Reinlichkeit in den D-Zügen betonte er, daß die Beleuchtung sich schon gebessert habe und noch weiter bessern werde. Auf den Vorwurf des Mangels an Reinlichkeit sei er nicht gefaßt gewesen, er tue nach dieser Richtung das Mögliche. Zur allgemeinen Heiterkeit erzählte der Minister folgenden Fall einer Beschwerde über zu große Reinlichkeit. Ein Reisender habe auf dem Bahnhof Zoologischer Garten von seiner Familie Abschied nehmen wollen und den Kopf durch das Fenster, d. h. durch die Scheibe gesteckt. Als er dafür 5 ℳ zahlen mußte, habe er sich darüber beschwert, daß die Scheibe so klar gewesen sei, daß er sie gar nicht gesehen habe. Deshalb fühle er sich nicht schuldig. Gegenüber einer Klage des Abg. Singer (Soz.) erklärte der Minister weiter, zunächst sorge er für die großen Strecken, auf denen der Reisende stundenlang im Zuge sitze; aber auch die Nebenstrecken und die unteren Klassen würden nicht vergessen werden. Des weiteren verbreitete sich der Minister über die Beleuchtungsarten der Züge in Preußen. Er freue sich der allgemeinen Anerkennung des Strebens und guten Willens der Verwaltung, zu tun, was möglich sei.

Auf die Klage über mangelnde Beleuchtung der Tunnel, schlechte Kupplung der Wagen und den Wunsch eines sozialdemokratischen Abgeordneten auf Beseitigung der IV. Klasse und Herabsetzung des Tarifs der III. auf den der IV. Klasse erwiderte der Minister folgendes: „Über die Beleuchtung der Tunnel besteht die Vorschrift, daß bei einer 2 Minuten dauernden Fahrt durch einen Tunnel beleuchtet werden muß, im Reichslande bei noch kürzerer Zeit. Die Luxuszüge in England dürfen nicht verglichen werden mit unseren D-Zügen,

welche für die Reisenden I. bis III. Klasse die gleichen Bequemlichkeiten bieten. Man darf nicht generalisieren. In alten Wagen lassen sich nicht alle wünschenswerten Änderungen treffen. Das Publikum möge nicht ungeduldig werden; die Verwaltung tut, was sie kann. Die Kupplung bei den Personenzügen — nicht den D-Zügen — läßt wohl hier und da zu wünschen übrig. Der Versuchszug Berlin-Cöln, der vom nächsten Monat ab fährt, hat amerikanische Kupplung. Was die IV. Wagenklasse anbetrifft, so habe ich nicht die Absicht, sie zu beseitigen. Der Wagen IV. Klasse, wie er heute eingerichtet ist, hat sehr große Vorteile, besonders für Reisende mit Traglasten. Er ist, wie die Statistik beweist, sehr beliebt. Ich habe eingeführt, daß nunmehr auch die Züge Cöln-Straßburg die IV. Klasse bis an das Endziel führen, ein Fortschritt, der im Elsaß sehr begrüßt worden ist. Die Abschaffung der IV. Klasse erscheint mir als ein schwerer sozialer Fehler."

Weiter kam die Beseitigung der Übergänge in Schienenhöhe zur Sprache. Es sind deren nicht weniger als 50 auf den Reichsbahnen in neuerer Zeit beseitigt. Aus den Bewilligungen sind die von 4 200 000 ℳ für Beschaffung von 18 Lokomotiven und 792 Güterwagen hervorzuheben. Der Minister hatte hierzu erläuternd bemerkt, daß die Bahnen 1871 ohne Betriebsmittel übernommen seien und die Aufwendungen hierfür fortwährend, noch weit mehr aber die Leistungen der Betriebsmittel gestiegen seien.

Beim außerordentlichen Etat wurden die Raten für die Vollbahn Metz-Chateau-Salins, Rangierbahnhof Straßburg, Bahnhof Colmar u. a. mit einigen Streichungen bewilligt. An die Forderungen für Bahnhof Metz, der im ganzen 29 000 000 ℳ kosten soll, von denen 4 800 000 ℳ dem Landesverteidigungsfonds zur Last fallen, knüpfte sich eine Erörterung, in deren Verfolg die volle Jahresrate von 4 000 000 ℳ bewilligt wurde, nachdem über die Höhe der Generalkosten und die Notwendigkeit der Regierung, sich unter Umständen durch Verträge über die zunächst bewilligten Summen hinaus zu binden, von ihren Vertretern erläuternde Erklärungen gegeben waren.

Auf eine Anfrage gab der Minister über seine Stellung zur Frage der elektrischen Schnellbahnen nähere Auskunft. Die Sache befinde sich erst im Stadium der Vorbereitungen. Die Reichsbahnen hätten sich an den Versuchen noch nicht beteiligt. Die bisherigen Versuche seien von einer Studiengesellschaft gemacht worden, an denen auch die preußische Staatseisenbahnverwaltung und weiter mehrere Elektrizitätsgesellschaften sich à fonds perdu beteiligt hätten. Es komme bei den Erwägungen das Prinzip der Schwebebahn wie auch der einschienigen sogen. „Reiterbahn" in Betracht. Der Minister verbreitete sich sodann über die interessanten Ergebnisse der elektrischen Schnellfahrten, betonte aber, daß man doch über die Versuche noch nicht hinausgekommen sei. Er könne nicht die Verantwortung übernehmen, allgemein die Reisenden auf solchen Bahnen zu befördern. Es sei auch noch durchaus unklar, ob wirtschaftlich die Schnellbahnen ausführbar seien. Unrichtig aber sei es, daß er die Schnellbahnen abgelehnt habe. Soweit sei die Prüfung noch gar nicht, daß er eine solche Stellung einnehmen könne. Mit Verstand und Vorsicht würden die Versuche weitergeführt. Andere Versuche mit elektrischen Bahnen würden auch gemacht, und auf der Strecke Berlin-Groß-Lichterfelde habe der Versuch, von Kleinigkeiten abgesehen, sehr günstige Ergebnisse gehabt. Die preußische Verwaltung habe verschiedene Eisen im Feuer und werde zur Zeit den möglichsten Nutzen aus den Ergebnissen ziehen.

Auf den von einer Seite ausgesprochenen Wunsch, über die Ergebnisse der Versuche eine schriftliche Darlegung zu erhalten, äußerte der Minister Bedenken, im Reichstage eine solche Denkschrift vorzulegen, weil er als Chef der Reichseisenbahnen mit der Sache nichts zu tun habe, und weil ferner zunächst das preußische Abgeordnetenhaus die Stelle sei, der er erforderlichenfalls eine Darstellung geben müsse, falls es verlangt werde. Übrigens sei noch sehr wenig zu berichten, und die wenigen Erfahrungen seien geistiges Eigentum der Studiengesellschaft.

Sodann wurden weiter u. a. bewilligt zur Verlegung der Bahnstrecke Straßburg-Mitte Rhein bei Kehl (dritte Rate) 1 000 000 ℳ, zur Herstellung des dritten und vierten Gleises zwischen Woippy und Hagendingen sowie zum weiteren Ausbau der Stationen Woippy und Maizières (erste Rate) 200 000 ℳ, zum zweigleisigen Ausbau der Strecke Bettenburg-Esch (erste Rate) 290 000 ℳ, zur Ausführung genauer Vorarbeiten für die Herstellung einer Bahnverbindung Saarburg- oder Rieding-Drulingen-Adamsweiler 128 000 ℳ sowie zum Bau von Mietswohnungen für Beamte und Arbeiter 400 000 ℳ.

Abg. Leinenweber (natl.) sprach den Wunsch auf Ankauf der Pfälzischen Bahnen durch das Reich und Einbringung einer entsprechenden Vorlage noch im Laufe der Session aus. Abg. Gröber (Z.) hielt diese Frage für gänzlich unvorbereitet und durchaus nicht zur Sache gehörig. Der Vorsitzende Dr Stockmann schloß sich diesen Bedenken an. Damit wurde die Verhandlung abgebrochen.

— **Königliches Handschreiben.** Aus Anlaß des Ablebens des Staatsministers v. Maybach ist an Frau Professor Robert Hausmann, die Tochter des Verstorbenen, das nachstehende Königliche Handschreiben ergangen:

„Ihre Meldung von dem Hinscheiden Ihres Vaters, des Staatsministers v. Maybach, hat Mich mit inniger Teilnahme erfüllt, und spreche Ich Ihnen wie den übrigen Hinterbliebenen Mein wärmstes Beileid aus. Was der Verewigte auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens für das Vaterland geschaffen, gehört der Geschichte an; sein lauterer Charakter, sein eiserner Fleiß und seine umfassenden Kenntnisse, welche er in seiner langen Dienstlaufbahn in so hervorragender Weise betätigt hat, sichern ihm einen Ehrenplatz unter den leuchtenden Vorbildern altpreußischer Beamtentreue. Ich aber werde dem Heimgegangenen stets ein dauerndes und warmes Gedenken bewahren.

Wilhelm, I. R."

— **Dienstdauer des Personals auf den preußischen Staatsbahnen.** Über die tägliche Dauer des planmäßigen Dienstes des Eisenbahnpersonals auf den preußischen Staatsbahnen ergibt sich aus einer dem preußischen Abgeordnetenhause übermittelten Übersicht für 350 371 Beamte und Arbeiter folgendes: Bis acht Stunden täglich waren 30 598 Beamte beschäftigt, acht bis neun Stunden 35 544, neun bis zehn Stunden 106 868, zehn bis elf Stunden 85 745, elf bis zwölf Stunden 67 109, zwölf bis dreizehn Stunden 13 227, dreizehn bis vierzehn Stunden 7144, vierzehn bis fünfzehn Stunden 3371 und fünfzehn bis sechzehn Stunden 1767. Weiter werden noch Angaben veröffentlicht über die planmäßigen Ruhetage für 228 445 Beamte. Von diesen erhalten monatlich mehr als zwei Ruhetage 138 409, zwei Ruhetage monatlich 72 753, anderthalb Ruhetage 10 412, einen Ruhetag im Monat 6871 Beamte.

— **Unterbringung der Zuggeräte und Werkzeuge in den Gepäckwagen.** Nachdem die süddeutschen Eisenbahnverwaltungen sich dahin geeinigt haben, daß die Signalmittel zur Zugsicherung und Zugdeckung in einem besonderen, im Gepäckwagen mitzuführenden Holzkasten untergebracht werden, bestimmt ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, daß in gleicher Weise auch bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen vorzugehen ist, da die Gepäckwagen über den engeren Bahnbereich hinaus laufen und es von der größten Wichtigkeit ist, daß das Zugpersonal bei eingetretenen Unfällen die für die Zugdeckung notwendigen Signalmittel ohne weiteres Suchen stets an derselben Stelle im Gepäckwagen vorfindet. Es heißt dann weiter: „Die Beschaffung der Holzkasten ist alsbald nach der von der Eisenbahndirektion in Berlin zu überweisenden Zeichnung für alle Gepäck- und vereinigten Post- und Gepäckwagen zu bewirken, die Kosten sind auf Titel 9 zu verrechnen. Die Kasten sind im Gepäckraum an einer Langwand, nahe an der Schiebetüröffnung nach dem Zugführerabteil zu aufrecht zu befestigen. Im Gepäckraum der Güterzuggepäckwagen, die mit Ofen versehen sind, soll jedoch der Kasten möglichst entfernt von diesem angebracht werden, da die Fackeln trocken und kühl aufbewahrt werden sollen. Für Züge ohne Gepäckwagen sind die Kasten lose mitzuführen. Alle Kasten sind zu verschließen und zu plombieren. Jeder Kasten enthält: 1 Behälter mit 3 Signalfackeln, 1 Fackelstiel und 1 Schachtel sturmsicherer Streichhölzer, 2 rote Signalfahnen, 2 Signallaternen mit roten Blenden, 2 Päckchen mit je 6 Knallkapseln. Da die vorhandenen Signallaternen für Rüböl beleuchtung eingerichtet sind, Rüböl jedoch schnell versagt und daher zu befürchten ist, daß die Laternen nicht jederzeit dienstbereit sind, so sind die Laternen für Lichtpatronen einzurichten, was mit geringer Änderung ausführbar ist. Außer den beiden Lichtpatronen in den Laternen sind noch 10 Lichtpatronen in Umhüllung im Kasten mitzuführen. Dem Vernehmen nach haben einige Direktionen die Laternen der Zugbeamten so abändern lassen, daß sie rot geblendet werden können, und glauben demnach der besonderen Signallaternen entbehren zu können. Dies würde jedoch nur angängig sein, wenn die Laternen der Zugbeamten bei allen deutschen Bahnen rot geblendet werden können, da sonst der Fall eintreten könnte, daß überhaupt keine rot geblendeten Signallaternen zur Stelle wären. Bis auf weiteres sind daher die besonderen Signallaternen mitzuführen. Der im Gepäckwagen mitzuführende Werkzeugkasten ist im Gepäckraum auf einem Konsol so hoch zu lagern, daß unter ihm noch Gepäckstücke gestapelt werden können. Besonders geeignet für die Anbringung der Konsole erscheint die Langwand zwischen Schiebetür und Zugführerabteil. Bei den vierachsigen Gepäckwagen und bei den Güterzuggepäckwagen kann der Werkzeugkasten auf dem Hundeabteil gelagert werden. Die übrigen im Gepäckwagen mitzuführenden Inventarienstücke sind nach wie vor in den hierfür bestimmten Fächern und Schränken unterzubringen. Die Türen sind dem Beschluß des Personenwagenausschusses vom 3./4. März 1903 entsprechend mit der Angabe des Inhalts zu versehen."

— **Frankierung der Vorbescheide.** Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Königlichen Eisenbahndirektionen besagt folgendes: „Nach den hier gemachten Wahrnehmungen werden Vorbescheide auf Eingaben und Beschwerden, die nicht sogleich sachlich erledigt werden können, in einzelnen Fällen frei, in anderen unfrankiert übersandt. Es gibt mir dies Anlaß, die Königlichen Eisenbahndirektionen auf die Bestimmungen in § 1 über die geschäftliche Behandlung der Postsendungen in Staatsdienstangelegenheiten hinzuweisen. Hiernach sind die Postsendungen an andere Empfänger als Königliche Behörden frankiert abzusenden, wenn sie ausschließlich im Staatsinteresse erfolgen. Bei Vorbescheiden auf Anträge, Anfragen, Reklamationen und Beschwerden von Privatpersonen kann als Regel angenommen werden, daß sie vorwiegend zur Wahrung des Ansehens der Verwaltung erteilt werden. Sie sind daher fortan allgemein frankiert — unter Verwendung des Stempels fr. lt. Av. 21 — abzulassen. Soweit im Einzelfalle ausnahmsweise lediglich das Interesse des Empfängers in Frage kommen sollte, sind solche Bescheide als portopflichtige Dienstsache zu bezeichnen."

— **Zahl der Lastachsen, die in einem Zuge befördert werden dürfen.** Zur Behebung von Zweifeln weist der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten in einem Erlaß an die Königlichen Eisenbahndirektionen darauf hin, daß die in § 23 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen und der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands festgesetzte Begrenzung in der Stärke der Züge sich nicht auf Lastachsen, sondern nur auf Laufachsen bezieht. Für die Stärke der Züge an Lastachsen ist also innerhalb der durch die Betriebsordnung und die Bahnordnung gezogenen Grenzen der Zugstärke lediglich die für die Beförderung der Züge zu Gebote stehende Zugkraft maßgebend, wobei aber, wie der Minister in Anlehnung an frühere Erlasse wiederholt hervorhebt, auf eine möglichste Einschränkung in der Verwendung von Vorspannlokomotiven hinzuwirken ist.

— **Ausrüstung von Güterwagen mit selbsttätiger Kupplung.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat genehmigt, daß die zehn offenen Güterwagen, die in der Hauptwerkstatt Tempelhof mit Janney-Kuppelköpfen versehen werden, nach einem ihm vorgelegten Entwurf ausgerüstet werden und von der Ausrüstung von Wagen mit Eastman- und Gould-Köpfen abgesehen wird. Des weiteren ist der Herr Minister damit einverstanden, daß bei zehn offenen Güterwagen Umsteckköpfe in der Normallage nach einem gleichfalls vorliegenden Entwurf angebracht werden. Wegen Ausrüstung von Wagen mit Winkelschwenkköpfen bleibt die Entscheidung vorbehalten.

— **Versuchsfahrten mit Lokomotiven.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten macht durch einen Erlaß vom 17. d. M. die Königlichen Eisenbahndirektionen auf einen im Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens (Neue Folge, XLI. Band, 1. Heft 1904) veröffentlichten, vom Baurat Courtin in Karlsruhe verfaßten Aufsatz über Versuchsfahrten mit der $^2/_5$-gekuppelten badischen Schnellzuglokomotive aufmerksam. Wie daraus hervorgeht, hat auf den Strecken Mannheim-Basel und Heidelberg-Basel bei zwölf für einen Schnellzugdienst eingestellten Lokomotiven die durchschnittliche Monatsleistung einer Lokomotive 10 880 km betragen. Der Dienst ist dabei so geregelt, daß die Lokomotive die ganze Strecke durchfährt, während die Mannschaft an ihrem Stationsorte Offenburg wechselt.

— **Umgrenzung des lichten Raumes der Bahn.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat neuerdings im Verfolg früherer Erlasse die Königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, unbeschadet der persönlichen Verantwortlichkeit der Bahnmeister für die ständige Erhaltung des ordnungsmäßigen Zustandes der Bahn Bestimmung darüber zu treffen, innerhalb welcher Fristen und in welcher Weise regelmäßige Prüfungen über die Freihaltung der Gleise bis zur vorgeschriebenen Umgrenzung des lichten Raumes durch die Bahnmeister vorzunehmen sind. Zu diesen Prüfungen werden in der Regel sogenannte Profilwagen zu benutzen sein, und der Minister gibt anheim, die zur sachgemäßen Durchführung der Prüfung etwa noch erforderlichen derartigen Wagen derart herzurichten, daß die Normalprofile aus Brettern und Latten usw. zusammengefügt und auf vorhandenen Kleinwagen abnehmbar befestigt werden, so daß die Kleinwagen ihren sonstigen Verwendungszwecken nicht dauernd entzogen werden. Eine solche Herstellungsweise wird nur geringfügige Kosten verursachen, die aus den Mitteln der gewöhnlichen Unterhaltung zu bestreiten sind. Die Bahnmeister sind anzuweisen, die Prüfungsbefunde unter Bezeichnung der geprüften Gleise in ihrem Tagebuche zu vermerken; über das Prüfungsergebnis braucht aber nur berichtet zu werden, wenn Arbeiten zur Beseitigung von Profilbeschränkungen auszuführen sind, die bestimmungsgemäß der Genehmigung der Betriebsinspektion unterliegen.

Die rechtzeitige und sachgemäße Prüfung durch die Bahnmeister ist von den bautechnischen Direktionsmitgliedern und den Vorständen der Betriebsinspektionen sowie deren Vertretern gelegentlich ihrer Prüfungsreisen durch Einsicht in die Tagebücher der Bahnmeister zu überwachen. Es erscheint aber geboten, außer dieser Prüfung durch die Bahnmeister auch durch die höheren Beamten zeitweise Prüfungen vorzunehmen, und werden die Direktionen angewiesen, das weitere hierzu zu veranlassen. Auch für diese Prüfungen werden zweckmäßig Profilwagen zu benutzen sein; damit aber diese Wagen durch eine Lokomotive bewegt werden können, ist es notwendig, das Profil nicht auf Kleinwagen, sondern auf alten Arbeitswagen anzubringen, was gleichfalls nur geringfügige Kosten erfordern wird.

— **Bezirkseisenbahnräte im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Zeitungsmeldungen zufolge haben die Ressortminister beschlossen, den Handwerkskammern versuchsweise eine Vertretung in den Bezirkseisenbahnräten einzuräumen in der Weise, daß für jeden Bezirkseisenbahnrat von einigen besonders bezeichneten Handwerkskammern ein Mitglied und ein stellvertretendes Mitglied gewählt wird.

— **Vereinfachtes Güterabfertigungsverfahren bei der oldenburgischen Eisenbahnverwaltung.** Dem Vorgehen der preußischen Staatseisenbahnverwaltung hat sich nun auch die Direktion der oldenburgischen Staatsbahnen angeschlossen; sie wird das vereinfachte Verfahren ebenfalls am 1. Februar in Kraft treten lassen, und zwar sowohl im Binnenverkehr wie im Verkehr mit Stationen der preußischen Staatsbahnen.

— **Hamburger Stadtbahnpläne.** Die Bürgerschaft lehnte die Vorlage des Senats, nur eine Hoch- und Untergrundbahn als Stadtbahn zu wählen, fast einstimmig ab.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. M. in 6 Arbeitstagen 119 101 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 19 850 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 111 813 und auf den Arbeitstag 18 636 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. M. auf den Arbeitstag 1214 und im ganzen 7288 Doppelwagen oder 6,5 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte entfiel auf den 16. d. M. und betrug 20 369 Wagen gegen 18 005 am 17. Januar 1903.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 20 315 Doppelwagen zu 10 t gegen 18 189 Doppelwagen vom 16. bis 22. Januar 1903 und nach dem Dortmunder Hafen 110.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 17 427 offene Wagen gegen 15 434 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 1993 oder 12,9 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Frachtvergünstigung für die Weltausstellung in St. Louis.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen gibt ihren sämtlichen Güterabfertigungsstellen bekannt, daß nach Mitteilung des Reichskommissars dieser Ausstellung bei den bisher nach St. Louis abgesandten Ausstellungsgütern die volle Fracht berechnet worden sei, obwohl den Sendungen die vom gedachten Reichskommissar ausgestellten Zulassungsscheine beigefügt, die Güter als Ausstellungsgegenstände kenntlich gemacht und die Frachtbriefe mit dem Vermerke versehen waren, daß die Sendungen durchweg aus Ausstellungsgut bestehen. Zur Hintanhaltung dieser Vorkommnisse wird gedachten Dienststellen die seinerzeit für diese Ausstellung eingeräumte Frachtvergünstigung ausdrücklich in Erinnerung gebracht; sie werden veranlaßt, etwa bereits erhobene Mehrfrachten zurückzuvergüten. Hierbei nimmt die Generaldirektion gleichzeitig Veranlassung, zu wiederholen, daß die fragliche Frachtvergünstigung sich nicht nur auf Frachtgut-, sondern auch auf Schnellzugeilgut- und gewöhnliche Eilgutsendungen, und zwar auch auf Gegenstände erstrecke, die keine eigentlichen Schaustücke sind, aber für die Zwecke der Ausstellung, z. B. zur Auf-

stellung und Aufbewahrung der Schaustücke, zur Ausschmückung der Ausstellungsgebäude, zur Herstellung der Repräsentationsgebäude usw. gebraucht werden.

— **Mainkanalisierung und Eisenbahntarife.** Im Finanzausschuß der bayerischen Kammer wurden die Fragen der Schiffahrtsabgaben auf den Flüssen und der Mainkanalisierung erörtert. Der Verkehrsminister erklärte: 1. daß Preußen eine Änderung des Gesetzes, welches Schiffahrtsabgaben verbietet, nicht beabsichtige; 2. betreffs der Mainkanalisierung werde weiter verhandelt. Man könne es Preußen nicht verdenken, wenn es hinsichtlich der Gestaltung der Eisenbahntarife gewisse Garantien fordere. Er habe jedoch die Meinung, daß Preußen die Sache in bundesfreundlichem Sinne fördern werde.

Dem Abg. Dr Pichler, der den Wunsch ausdrückte, daß Bayern auf seine Tarifhoheit nicht verzichten solle, erwiderte der Minister, daß es zweifelhaft sei, ob es möglich sein würde, ohne jedes tarifarische Zugeständnis zu einem Staatsvertrag mit Preußen zu kommen. Die hessische Regierung habe es mangels Interesses abgelehnt, zu den Kosten der Mainkanalisierung beizutragen.

— **Die pfälzischen Eisenbahnen** vereinnahmten im Dezember 1903: 2 362 696 ℳ, d. i. 127 456 ℳ mehr als im Dezember 1902; die Jahreseinnahme stellt sich nunmehr auf 30 614 636 ℳ, d. i. 807 002 ℳ mehr. Die Betriebsrechnung der pfälzischen Eisenbahnen für 1903 schließt mit einem Aktivrest von 1 102 386 Mark (im Vorjahre 638 047 ℳ) ab; nach Abzug der vertragsmäßig dem Staate zukommenden Zinsrückvergütung und einer Dotierung der Pensionskasse in doppeltem Betrage der bisherigen Dotierung kann eine Vorzugsdividende von 1 % (im Vorjahre 2/3 %) zur Verteilung an die Aktionäre kommen. Alsdann erhalten die Ludwigsbahn 10 %, die Maxbahn 6 1/3 % und die Nordbahn 5 % gegen vorjährige 9 2/3 %, 6 1/6 % und 4 2/3 %.

— **Die Akkordarbeit und die 9stündige Arbeitszeit in den Staatswerkstätten Württembergs.** Die volkswirtschaftliche Kommission der württembergischen Abgeordnetenkammer behandelte den Antrag des sozialdemokratischen Abgeordneten Tauscher, die Regierung zu ersuchen: 1. die Akkordarbeit in den Staatswerkstätten abzuschaffen oder doch auf das allernotwendigste Maß zu beschränken; 2. nach dem Vorgang der bayerischen und badischen Regierung den Neunstundentag ohne Ermäßigung des Taglohns in tunlichster Bälde einzuführen. Wie wir einem Bericht in der Schwäb. Kronik entnehmen, machte der Präsident der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Staatsrat v. Balz, eingehende Mitteilungen über die Gesichtspunkte und Grundsätze, die in den staatlichen Eisenbahnwerkstätten hinsichtlich der Akkordarbeit und täglichen Arbeitszeit maßgebend sind, und wies nach, daß man auf die Akkordarbeit nicht verzichten könne, ferner, daß die tägliche Arbeitszeit im ganzen nur 9 Stunden 35 Minuten betrage. Wollte man die Akkordarbeit ganz aufheben und den verlangten 9stündigen Arbeitstag ohne Verminderung des Taglohnes einführen, so würde dies schon in den Eisenbahnwerkstätten ganz beträchtliche einmalige und dauernde Mehraufwendungen verursachen. Einmalig wären 2 215 000 ℳ, fortlaufend 675 000 ℳ mehr nötig. Die Schilderungen, die der Abg. Tauscher seinerzeit im Plenum in bezug auf Arbeits- und Lohnverhältnisse vorgebracht habe, seien offenbar irrtümlich. Finanzminister Dr v. Zeyer schloß sich für die in seinem Geschäftskreis in Betracht kommenden Betriebe diesen Ausführungen in der Hauptsache an; er hob noch hervor, daß ein Teil dieser Betriebe (Hüttenwerke) auch mit dem Wettbewerb zu rechnen habe, was hinsichtlich der Arbeiterverhältnisse immerhin einigermaßen mit in Betracht zu kommen habe. Ein Beschluß wurde nicht gefaßt.

Österreich.

— **Der Schienenbedarf für die Alpenbahnen.** In naher Zeit dürfte die Ausschreibung der Schienenlieferung für die Alpenbahnen erfolgen. Die gesamte Schienenmenge für die im Investitionsgesetze sichergestellten Bahnen, insbesondere die Tauernbahn, die Karawankenbahn und die Pyhrnbahn, beziffert sich auf rund 30 000 t. Von dieser Schienenmenge wird voraussichtlich etwa die Hälfte im laufenden Jahre zur Bestellung gelangen. Die Vergebung ist bisher auch aus dem Grunde noch nicht erfolgt, weil die Wahl des Schienenprofils noch nicht feststeht. Die österreichischen Eisenbahnlinien haben in der großen Mehrzahl der Fälle die leichteren Schienen im Gewicht von 34 kg für das laufende Meter Bahngleis. Nur auf einzelnen Strecken, wie beispielsweise auf Teilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und einer Teilstrecke der Staatsbahnen bei St. Pölten, ist die schwerere Schiene verlegt, die ein Gewicht von 44 kg für das Meter hat. Es wurde nun angeregt, daß für die neuen Alpenbahnen, welche kunstreiche Bauten mit großen Steigungen darstellen, für die ganze Strecke oder die wichtigsten Teilstrecken das schwere Schienenprofil gewählt werden soll.

— **Die neue Investitionsvorlage.** Wie verlautet, ist es noch nicht feststehend, ob man sich zu einer Investitionsvorlage entschließt, welche von vornherein die ganzen Erfordernisse für einen mehrjährigen Zeitraum deckt, oder ob man es vorzieht, je nach dem Fortschritte der Bauten und den hierbei gewonnenen Erfahrungen die Kredite allmählich in mehreren Teilen anzufordern. Zu gunsten einer alle Bedürfnisse umfassenden großen Investitionsvorlage wird geltend gemacht, daß dann die vollständige Durchführung der staatlichen Eisenbahnbauten gesichert sei und die Arbeiten einen ungestörten Fortgang nehmen können, was dem großen Plan vom technischen Standpunkte aus nur zum Vorteile gereichen könne. Überdies werde es der Industrie erwünscht sein, für Jahre hinaus das staatliche Bauprogramm zu kennen und sich für dieses einzurichten. Gegen eine derartige Investitionsvorlage wird insbesondere ausgeführt, daß der Voranschlag für den künftigen Bedarf beim Bau der Alpenbahnen sicherer werde ermittelt werden können, wenn man sich über die technischen Schwierigkeiten vollständig klar sein werde, die man nur allmählich mit dem Fortschritte der Bauten in ihrem ganzen Umfange zu beurteilen in der Lage sein werde.

— **Wiener Stadtbahn.** Man hat in der letzten Zeit viel über die Wiener Stadtbahn gesprochen und geschrieben. Infolge der ungünstigen Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn — diese leidet bisher an einem nicht unerheblichen Betriebskostenabgang — wurden aus den Kreisen des Publikums zahlreiche Vorschläge gemacht, welche auf eine Besserung des Verkehrs und der Einnahme abzielen. Die Voraussetzungen, von denen manche der Antragsteller ausgingen, stimmen allerdings nicht immer mit der Wirklichkeit überein. Eine Bahn für Sonntags-Nachmittagsausflüge wurde die Stadtbahn genannt, obwohl sie an Werktagen durchschnittlich 80 000 Fahrgäste befördert und die Zahl der beförderten Personen, welche im Jahre 1902: 34 000 000 betragen hat, im Jahre 1903 trotz des scharfen Wettbewerbs der elektrischen Straßenbahnen gegen 31 000 000 erreichen wird.

Allerdings hat der bisherige Betrieb der Stadtbahn trotz des unleugbaren Nutzens für die Bevölkerung und die Entwicklung der von ihr durchzogenen Stadtteile in finanzieller Hinsicht kein befriedigendes Ergebnis geliefert. So wünschenswert eine Verbesserung der Betriebsbilanz der Stadtbahn zweifellos ist, so darf man doch nicht wegen des bisherigen Betriebskostenabgangs, den die Wiener Stadtbahn mit so vielen anderen in den Anfangsstadien der Entwicklung befindlichen Verkehrsanstalten ähnlicher Art teilt (es sei nur an die Anfänge der Berliner Stadtbahn erinnert, deren Ertrag übrigens noch heute kaum 0,5 % erreicht), über die ganze Anstalt, ihre Anlage und Betriebsweise den Stab brechen. Die Sorge um die möglichste Beseitigung des Betriebskostenabgangs der Stadtbahn wird wohl nirgends so lebhaft empfunden, wie bei der Staatseisenbahnverwaltung. Die auf dieses Ziel gerichteten Bestrebungen waren ihrer Erfüllung schon sehr nahe gerückt. Auf Grund der Erfolge in den Jahren 1899—1901, welche eine stetige Verminderung des Betriebsabgangs von rund 500 000 Kr. auf etwa 150 000 Kr. aufwiesen, durfte schon für das Jahr 1902 das Verschwinden des Abgangs erwartet werden. Leider hat die durchgeführte Umgestaltung der Wiener Straßenbahnen auf elektrischen Betrieb und der Ausbau des elektrischen Straßenbahnnetzes, welches die Stadtbahnlinien umklammert, einen so empfindlichen Wettbewerb geschaffen, daß darunter die Entwicklung des Stadtbahnverkehrs schwer gelitten hat. Es wird voraussichtlich noch einiger Jahre bedürfen, um die organische Gliederung des Verkehrs zwischen den beiden zum Teil gleiche, zum Teil verschiedene Verkehrszwecke verfolgenden Verkehrsanstalten herbeizuführen, und es hieße an der Zukunft Wiens verzweifeln, wenn man nicht annehmen wollte, daß, sobald einmal das elektrische Straßenbahnnetz durch den auf kurze Entfernungen sich abwickelnden Verkehr gesättigt sein wird, auch eine Besserung der Betriebsergebnisse der Stadtbahn eintreten werde.

Hand in Hand mit diesem Entwicklungsprozesse müssen von der Verwaltung die Bemühungen fortgesetzt werden, durch eine möglichst zweckmäßige und wirtschaftliche Betriebsweise die Höhe des jetzigen, den Ertrag aufzehrenden Betriebskoeffizienten herabzumindern. Eines der wichtigsten für diesen Zweck in Betracht kommenden Mittel wäre die Einführung des elektrischen Betriebs auf den inneren Stadtbahnlinien. Die Erwägung dieser Betriebsänderung wird allerdings teils durch verkehrstechnische, teils durch betriebstechnische, teils durch betriebsökonomische Umstände beeinflußt. Alle diese Gesichtspunkte erfordern die reiflichste und eingehendste Erwägung und Prüfung, und es ist ja bekannt, daß die staatliche Eisenbahnverwaltung von den Elektrizitätsgesellschaften Vorschläge für die technische Durchführung der Umgestaltung der Stadtbahn auf elektrischen Betrieb eingefordert hat, deren Vorlage im Laufe der nächsten Zeit zu gewärtigen ist.

— **Die Fahrgeschwindigkeit auf den österreichischen Eisenbahnen.** Die Fahrordnung der österreichischen Schnell- und Personenzüge ist auf Grund einer Höchstgeschwindigkeit von 85 km in der Stunde erstellt. Für einzelne Linien mit besonders günstigen Verhältnissen ist unter Beobachtung besonderer Bestimmungen auch eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km zugelassen. Da aber deren Anwendung im allgemeinen nur auf ebenen Strecken sowie auf Strecken mit Steigungen bis 5 ‰ (1 : 200) und günstigen Krümmungsverhältnissen (Bögen mit 650 m Halbmesser) möglich ist, so kann diese Fahrgeschwindigkeit bei den ungünstigen Bodenverhältnissen auf österreichischen Bahnen nur in wenigen Strecken angewendet werden. Die Durchschnittsgeschwindigkeit stellt sich bei einzelnen Schnellzügen (Sommer 1903) einiger Hauptstrecken der österreichischen Bahnen wie folgt:

Wien-Krakau	48,9	bis	59,9	km	in	der	Stunde
Krakau Lemberg	50,2	„	58,4	„	„	„	„
Wien Ö. N.-W.-B.-Tetschen .	53,7	„	57,6	„	„	„	„
Wien K. F.-N.-B.-Bodenbach	48,7	„	56,4	„	„	„	„
Wien St.-E.-G.-Bodenbach .	53,1	„	54,0	„	„	„	„
Wien K. F.-J.-B.-Prag . . .	55,2	„	59,7	„	„	„	„
Wien K. F.-J.-B.-Eger . . .	46,3	„	61,3	„	„	„	„
Wien K. E.-B.-Salzburg . .	44,3	„	61,4	„	„	„	„
Wien K. E.-B.-Passau . . .	48,2	„	57,8	„	„	„	„

— **Erhöhung einiger Positionen des Gütertarifs der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hatte mit Rücksicht darauf, daß das Reinergebnis des Jahres 1902 unter dem Betrage von 200 Kr. für die Aktie erheblich zurückgeblieben war, auf Grund der bezüglichen Konzessionsbestimmungen beim Eisenbahnministerium um Erhöhung einzelner Positionen des Gütertarifs nachgesucht. Das Eisenbahnministerium vertagte die Erledigung des Gesuches bis zur Entscheidung des Schiedsgerichtes in einer gleichartigen Angelegenheit. Nachdem der Schiedsspruch vor kurzem ergangen war, genehmigte, wie das Wolffsche Telegraphenbureau meldet, das Ministerium die erbetene Gleichstellung der Tarife für sperrige Güter, Spiritus und Zucker mit dem gleichartigen gegenwärtigen Tarif der österr. Staatsbahnen. Die auf der Nordbahn bei einigen dieser Artikel bisher für die Ausfuhr bestehenden Begünstigungen bleiben so lange aufrecht, als diese auch von den Staatsbahnen festgehalten werden. Die übrigen Anträge der Gesellschaft, welche sich auf Zement und auf Kohlen für Wien sowie auf Normaltarife für Güter der Klasse A und B bezogen, wurden abgelehnt.

— **Österreichischer Lloyd und Deutsch-Ostafrikalinie.** Der Österreichische Lloyd unterhielt bis zu Neujahr jährlich eine sechsmalige Schiffsverbindung nach Ostafrika, die vom 1. d. M. ab im Interesse der Förderung der österreichischen Ausfuhr in eine zwölfmalige umgewandelt wurde. Dies veranlaßte die deutsche Ostafrikalinie zur vorläufigen Einrichtung einer Wettbewerbslinie nach Indien, um durch diese Bedrohung des Lloyd auf einer seiner wichtigsten alten Linien die Einstellung oder mindestens Einschränkung seiner Ostafrikafahrten zu erzwingen. Gleichzeitig versucht jedoch die Deutsch-Ostafrikalinie zu einer gütlichen Vereinbarung mit dem Lloyd bezüglich der Afrikafahrten zu gelangen. Zu diesem Zwecke ist der Hauptinteressent der Deutsch-Ostafrikalinie kürzlich in Wien gewesen, um mit den Vertretern des Lloyd zu verhandeln. Indessen ist es bei diesen Besprechungen zu einer Annäherung nicht gekommen. Inzwischen hat sich die Verwaltung des Österreichischen Lloyd durch eine Vereinbarung mit den großen Zuckerfabriken Österreichs und Ungarns die Beförderung der Zuckersendungen von Triest nach Indien unter Zugestehung ermäßigter Frachtraten für längere Zeit gesichert und hierdurch dem Wettbewerb der Deutsch-Ostafrikalinie rücksichtlich des wichtigsten Ausfuhrartikels vorgebeugt.

Die niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer beschäftigte sich in ihrer letzten Sitzung mit den einschlägigen Bestrebungen der Deutsch-Ostafrikalinie. Bei den Beratungen wurde darauf hingewiesen, daß aus dem zu erwartenden Tarifkampfe und der hierdurch eintretenden Erniedrigung der Frachtraten allerdings für die österreichische Ausfuhr vorübergehende Vorteile in der Verfrachtung sich ergeben werden. Führe aber dieser Wettkampf zu einer dauernden Schwächung der nationalen Schiffahrtsgesellschaft, dann würde schließlich die österreichische Ausfuhr schwer geschädigt werden. Da der nationalen Schiffahrt im Ausfuhrverkehre auch eine wichtige repräsentative Rolle zukomme, müßte ein Zurückdrängen des Lloyd aus seinem neuen Verkehrsgebiete in Ostafrika durch eine reichsdeutsche Linie das Ansehen österreichischen Unternehmungsgeistes im Auslande nachteilig beeinflussen. Auch würde die Schwächung des Lloyd die Bestrebungen zur Erneuerung des Schiffsparkes für den indischen Verkehr, der von der Industrie als eine dringende Notwendigkeit bezeichnet wird, nachteilig beeinflussen, da naturgemäß eine Gesellschaft, die infolge außergewöhnlicher Umstände den Verkehr mit Verlust zu betreiben gezwungen ist, auch in bezug auf das Schiffsmaterial sich Beschränkungen auferlegen müßte. Aus diesen Gründen wurde es bei den erwähnten Beratungen als wünschenswert bezeichnet, daß der Lloyd durch das verfrachtende Publikum in dem drohenden Kampfe tatkräftigste Unterstützung finde und die Regierung bei der bevorstehenden Erneuerung des Lloydvertrages diese Verhältnisse in reifliche Erwägung ziehe. Der Antrag, eine diesbezügliche Eingabe an die Regierung zu richten, wurde angenommen.

— **Straßenbahnerausstand in Prag.** Die Angestellten der elektrischen Bahn Prag-Lieben-Vysocan haben kürzlich ihre Tätigkeit eingestellt und nach einer Beratung dem Eigentümer der Bahn ihre Forderungen übermittelt. Der Betrieb der Bahn wurde eingestellt.

Übrige europäische Länder.

— **Neue Bahnlinie Verona-Poggio Rusco.** Zwischen den Behörden der Provinzen Verona und Bologna und der venetianischen Gesellschaft für Nebenbahnen wurde in Padua der Vertrag für den Bau und Betrieb einer Linie von Poggio Rusco nach Verona abgeschlossen. Die auf 70 Jahre zu leistende Beihilfe beträgt 12 000 L. für das Kilometer. Diese Linie bildet die Fortsetzung der bereits bestehenden und von den adriatischen Bahnen betriebenen Strecke Bologna-Poggio Rusco und verwirklicht somit die kürzeste Verbindung zwischen Verona und Bologna.

— **Technisches Staatsbureau für die Prüfung der eingereichten Projekte der neuen direkten Linie Rom-Neapel und der übrigen gesetzlich bestimmten Ergänzungslinien.** Der Minister der öffentlichen Bauten hat in seinem Ministerium ein eigenes technisches Bureau errichtet zur Prüfung der Projekte für die neue direkte Linie Rom-Neapel und der übrigen Ergänzungslinien, deren Bau durch das Gesetz vom Jahre 1902 beschlossen wurde, um bald in der Lage zu sein, dem Parlament bestimmte Vorschläge darüber zu unterbreiten. Für den Bau und Betrieb der ersteren Linie hat auch eine belgische Gesellschaft ein Projekt eingereicht, in welchem der elektrische Betrieb der Linie mittels Tangentialsystem vorgesehen ist. Auch die Mittelmeerbahn hat ein Projekt für elektrischen Betrieb der Linie ausgearbeitet. Über die endgültige Konzessionserteilung wird an dieser Stelle berichtet werden.

— **Ausbau der kalabrischen Nebenbahnen.** Die Gesellschaft für Bau und Betrieb der Nebenbahnen, welche sich mit Sitz in Rom bildete, hat bei der Regierung die Ermächtigung nachgesucht zur Ausarbeitung der Projekte für die auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1902 zu bauenden Nebenlinien in Kalabrien. Es handelt sich um folgende Linien: 1. Verlängerung der bestehenden Strecke Cosenza-Pietrafitta bis Rogliano, unter Umbau der ganzen Linie auf Schmalspur; 2. schmalspurige Bahn von Cosenza nach Paola, welche mit der bestehenden vollspurigen Linie Sibari-Cosenza eine weitere Verbindung zwischen der Jonischen und Thyrrhenischen Küste des Landes bilden soll; die bestehende Linie wird durch Einlegung einer dritten Schiene für das Rollmaterial der Schmalspurbahn befahrbar gemacht; 3. Schmalspurbahn Lagonegro (Station der Linie Sicignano-Lagonegro)-Castrovillari-Spezzano (Station der Linie Sibari-Cosenza) mitten in der Halbinsel verlaufend. Die Schmalspur darf nicht weniger als 0,95 m breit sein.

— **Einnahmen der sizilianischen Bahnen.** Auch die sizilianischen Bahnen hatten im Halbjahre Juli-Dezember 1903 eine bedeutende Steigerung der Einnahmen zu verzeichnen, hauptsächlich infolge der günstigen Verkehrslage des Landes und der ermäßigten Tarife für die Ausfuhr der süditalienischen Landesprodukte. Sie vereinnahmten in jenen 6 Monaten 6 640 000 L. (+ 294 000 L.) bei einer Betriebslänge von 1100 km. Die Kilometereinnahme stieg von 5770 auf 6037 L.

— **Finanzielle Regelung der italienischen Eisenbahnen.** Unter diesem Titel hat der Präsident der außerordentlichen Königlichen Kommission für die Regelung des Eisenbahnwesens, Deputierter Saporito, den ersten Band des Berichts veröffentlicht, in welchem er die finanziellen Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes für die Gesellschaften und den Staat auf Grund der gegenwärtigen Konventionen ausführlich darlegt. Seit Beginn der Konventionen (1885) bis 1. Juli 1901 konnte die Mittelmeerbahn durchschnittlich ihren Aktionären eine Dividende von 5,15 ₰ auszahlen. Sie sammelte außerdem in dieser Zeit einen Reservefonds von 15 000 000 L. an. Die Südbahn, welche bei Übernahme des Betriebes der Adriatischen Eisenbahnen ein Privatvermögen von 15 000 000 L. besaß, zahlte in den Jahren 1886/1904 eine Dividende für den Betrieb auf Staatsrechnung von durchschnittlich 6,53 ₰ und unter Hinzurechnung der Ein-

nahmen aus dem Privatvermögen von 6,85 %. Sie sammelte ferner in dieser Zeit eine Reserve an von 8 000 000 L. und vermehrte das Privatvermögen auf 19 000 000 L. Die Gellschaft der Sizilianischen Eisenbahnen zahlte vom 1. Juli 1886/1901 eine mittlere Dividende von 6,63 % und schuf einen Reservefonds von 6 000 000 L. Weniger günstig für die Mittelmeer- und Südbahn waren die beiden letzten Betriebsjahre. Die erstere verteilte für 1901 bis 1902 nur 3 % Dividende, erhöhte jedoch ihren Reservefonds auf 16 000 000 L.; die Südbahn brachte in 1901 bis 1902 6 % Dividende zur Verteilung und vermehrte ihren Reservefonds um 300 000 L. und ihr Privatvermögen um weitere 900 000 L. Die Ferrovia Sicula hingegen konnte 7 % Dividende zur Verteilung bringen bei gleichzeitiger Erhöhung ihres Reservefonds um 400 000 L. Diesen Ergebnissen gegenüber zeigt der Bericht des Referenten Saporito den äußerst unbefriedigenden Erfolg für die Staatsfinanzen. Die Eisenbahnschuld stieg von 3 619 000 000 L. auf 5 826 000 000 L. und der Reingewinn für den Staat betrug jährlich 49 000 000 L., gleich 0,84 % des angelegten Kapitals. Überdies ist der Staat zum Teil mithaftbar für den Fehlbetrag in den Baukassen und für die Hälfte des Fehlbetrags von 250 000 000 L. in den Beamten-Pensionskassen. Von den übrigen Daten des Berichts ist noch zu erwähnen, daß während dieser 17 Jahre die Bruttoeinnahmen der Hauptlinien von rund 203 000 000 L. auf 286 000 000 L. anstiegen und diejenigen der Nebenlinien von 2 762 500 L. auf 18 792 593 L. Die Kilometerzahl stieg für die Hauptlinien von 8608 auf 9697, für die Nebenlinien von 621 auf 3065. Inzwischen dauert die Ungewißheit an, ob nach Ablauf der Konventionen am 30. Juni 1905 der Staatsbetrieb den Privatbetrieb ablösen oder der letztere auf Grund neuer Verträge erneuert werden wird. Der Bautenminister Tedesco hat für die kommende Parlamentssession mehrere Gesetzentwürfe vorbereitet, welche die Neuregelung des Betriebes der Staats- und Privatbahnen im allgemeinen betreffen. Bei dem Gesetz für den Staatsbetrieb hat der Minister ganz besonders die Möglichkeit der Übernahme der gegenwärtig von den großen Privatgesellschaften betriebenen Eisenbahnen durch den Staat ins Auge gefaßt. Ein Präzedenz für den Staatsbetrieb wird aber durch die Einbringung des Gesetzentwurfs keineswegs geschaffen. Wie Eingeweihte behaupten, soll übrigens der Minister für das endgültige Studium des Eisenbahnproblems die Sommerferien bestimmt haben.

Fremde Weltteile.

— **Besiedelung der von der Bagdadbahn durchzogenen Ländereien.** Wie aus Konstantinopel gemeldet wird, hat die türkische Regierung beschlossen, eine besondere Kommission nach Anatolien zu senden, um an der Linie der Bagdadbahn Ländereien zu bestimmen, die zur Ansiedlung aller Einwanderer aus dem Reiche dienen sollen.

— **Formosabahn.** Der Bau der Bahn, die die Insel Formosa von Norden nach Süden durchlaufen soll, schreitet, wie das „Archiv f. E." meldet, rüstig vorwärts. Im Süden waren, von Takao ausgehend, Mitte des Jahres 1903: 107 km im Betrieb (bis Kagi); man hofft, in diesem Jahre noch bis Unrin nördlich vorzudringen. Im Norden beginnt die Bahn in Kilung und soll bis Ende dieses Jahres bis Sansako gefördert werden. Das 15 km lange Stück Chuko-Bioritzu, das schon Ende März hatte fertiggestellt sein sollen, konnte erst im Mai dem Verkehr übergeben werden. Schwierige Geländeverhältnisse, vor allem Erdrutsche, haben den Bau verzögert. Wenn keine außergewöhnlichen Umstände eintreten, sollten am Ende des Jahres 1903 im ganzen 291 km im Betrieb sein, so daß noch 104 km an der Gesamtlänge fehlen würden. Eine schnellere Förderung des Baues ist nicht möglich, da für die Zeit bis 31. März 1904 nur noch 2 822 424 Yen zur Verfügung stehen und der japanische Reichstag eine Mehrforderung von 2 500 000 Yen abgelehnt hat.

Allgemeines.

— **Kohlenproduktion und Kohlenhandel des Deutschen Reiches im Jahre 1903** zeigen wieder eine teilweise ganz erhebliche Steigerung. Es wurden insgesamt gefördert und gewonnen: an Steinkohlen 116 664 376 t (gegen 107 448 534 t im Vorjahre) (davon entfallen 77 979 104 t auf Rheinland-Westfalen und 30 126 923 t auf Schlesien), an Braunkohlen 45 955 558 t (43 313 122 t), an Koks 11 509 259 (9 202 796) t und an Briketts und Naßpreßsteinen 10 476 170 (9 214 226) t. Besonders bemerkenswert ist die Steigerung der Koksgewinnung, die wieder eine Folge der lebhafteren Beschäftigung der Eisenindustrie ist. Die Einfuhr an Steinkohlen betrug im Jahre 1903: 6 766 513 t (6 425 658 t im Vorjahre), die an Braunkohlen 7 962 123 (7 882 010) t und an Koks 432 819 (362 488) t. Die Ausfuhr an Steinkohlen belief sich auf 17 388 149 (16 101 141) t, die Ausfuhr an Koks auf 2 525 136 (2 182 383) t und an Preß- und Torfkohlen, Feueranzündern auf 895 145 (697 799) t. Auch diese Zahlen weisen durchweg eine Zunahme auf. Ein beträchtliches Anwachsen zeigt die Steinkohleneinfuhr aus Großbritannien und die Ausfuhr von Steinkohlen nach Belgien und den Niederlanden. Am größten war die Steinkohlenausfuhr nach Österreich-Ungarn in Höhe von 5 658 974 t. Stark zugenommen hat weiter der Kokshandel mit Belgien und die Ausfuhr von Koks nach Frankreich.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Januarsitzung des Vereins, in der der Ministerialdirektor Wirklicher Geheimer Rat Schroeder den Vorsitz führte, hielt der als Gast anwesende Oberleutnant Taubert vom 2. Westfälischen Feldartillerie-Regiment Nr 22, kommandiert zur Kriegsakademie, einen Vortrag über „die sibirische Eisenbahn und ihr Anschlußgebiet in Ostasien". Nach einigen einleitenden Worten über die immer mehr hervortretende politische und wirtschaftliche Bedeutung Ostasiens schilderte der Vortragende, der die sibirische Bahn sowohl wie die durch sie Europa näher gerückten Gebiete des fernen Ostens aus eigener Anschauung kennt, Bau und Betrieb des neuen Verkehrsweges, seine wirtschaftlichen Grundlagen und Aussichten und hob dabei die bewundernswerte Tatkraft hervor, mit der Rußland in verhältnismäßig kurzer Zeit dieses Werk ins Leben gerufen hat. Einzelne Punkte der Strecke wurden unter Vorführung von Lichtbildern besonders besprochen, so die mit den größten Schwierigkeiten verbundene Umgehung des Baikalsees und der Endpunkt der Eisenbahn, die völlig neugeschaffene Hafenstadt Dalny. Im weiteren wurde an der Hand eines Lageplans das chinesische Eisenbahnnetz näher erläutert, wie es sich unter den mannigfaltigen Bestrebungen der Mächte, insbesondere aber im Hinblick auf die weitausschauenden Pläne Rußlands entwickelt. Angesichts der augenblicklichen Krisis in Ostasien schloß der Vortragende mit einer Darstellung von Land und Leuten der Mandschurei, ihren Bodenschätzen und ihrer Bedeutung für Rußland sowie mit einigen Worten über die Lage Koreas.

Dem mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrage folgte noch eine Mitteilung des Geheimen Regierungsrats Professor Dr Reuleaux über die Herstellung hohler Eisenbahnachsen, insbesondere über die Frage, inwieweit Deutschland und Amerika an der Erfindung dieses Fabrikationsverfahrens beteiligt sind.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 18. d. M. ist auf der Strecke Jägerndorf-Ziegenhals der durchgehende Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachten- und Postverkehr sowie auch der Schnellzugverkehr und am 19. d. M. auf der Strecke Röwersdorf-Hotzenplotz der normale Verkehr wieder aufgenommen worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Februar d. J. wird an der Linie Dembica-Rozwadów-Przeworsk zwischen den Stationen Sobów-Zbydniów in Kilometer 82,596 die Personenhalte- und Ladestelle Grębów eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Am 1. Februar d. J. wird der an der Bahnstrecke Münster i. W.-Osnabrück gelegene Personenhaltepunkt Natrup-Hagen für den unbeschränkten Gepäck-, Leichen-, Tier- und Güterverkehr eröffnet werden. Privatdepeschenverkehr ist ebenso wie die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 7 — Inser.-Nr 199 — d. Ztg.).

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 7 vom 16. Januar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag auf Er-

gänzung der Abschnitte I und II des arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses (abgesandt am 20. Januar d. J.).

Nr I 17 vom 20. Januar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der belgischen Staatsbahn auf Änderung der Festsetzungen hinsichtlich der den Fahrscheinen aufzudruckenden Ordnungsnummern (Ziffer 3 Absatz 4 der „Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen" usw.) (abgesandt am 21. Januar d. J.).

Nr I 20 vom 24 Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die neue Übersichtskarte zu den Fahrscheinverzeichnissen vom 1. Juni 1904 (abgesandt am 26. Januar d. J.).

Nr I 21 vom 21. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau auf Änderung des Artikels 19 Ziffer 3 (2) des Übereinkommens zum Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 25. Januar d. J.).

Nr I 23 vom 1. Januar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Einbezug der Regionalbahnen Saignelégier-La Chaux-de-Fonds und Saignelégier-Glovelier in den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 25. Januar d. J.).

Nr II 17 vom 19. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Änderung der Anlage V des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 25. Januar d. J.).

Nr III 19 vom 18. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Firmenänderung (abgesandt am 25. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Einrichtung einer Zollabfertigungsstelle am Bahnhofe Trier West.

Vom 15. März d J. ab wird an dem Bahnhofe Trier West eine besondere Zollabfertigungsstelle eröffnet, dagegen die Zollabfertigung auf Trier Hauptbahnhof eingestellt. Von dem genannten Tage ab können daher unter Zoll- oder Steuerkontrolle stehende Wagenladungen für Trier nach Trier Hauptbhf. zur Zoll- oder Steuerabfertigung daselbst nicht mehr abgefertigt werden.

Durch diese Maßnahme treten geringfügige Frachterhöhungen nur in einzelnen Fällen für die bisher auf Trier Hauptbhf. abgenommenen Wagenladungen ein, und zwar nur dann, wenn die Zoll- etc. Abfertigung an der Grenze oder auf einer vor Trier gelegenen Binnenstation nicht möglich ist oder von dem Empfänger nicht gewünscht wird.

Sollen auf Bahnhof Trier West zollamtlich abgefertigte Wagenladungen auf Trier Hauptbhf. zur Entladung bereit gestellt werden, so gelangen für diese Überführung die niedrigeren Frachtsätze des Umkartierungstarifs der preußisch-hessischen Staatsbahnen an Stelle der gewöhnlichen Frachtsätze zur Anwendung.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen. (250)

St. Johann-Saarbrücken, 25. Jan. 1904.
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 ab werden die an der Strecke Falkenburg i.Pm.-Polzin - Gramenz gelegenen Stationen Alt-Hütten, Alt-Valm, Bärwalde i. Pm., Bramstädt, Collatz, Flackenheide, Gersdorf, Klebow, Lucknitz, Lübgust, Paatzig und Teschendorf Kr. Dramburg in den Ausnahmetarif 1 (Holztarif) und in den Ausnahmetarif 10 (Getreide usw.) einbezogen. Über die Höhe der Ausnahmefrachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbureau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 23. Januar 1904. (251)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

Teil II, Heft 6 vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1904 gelangen für Tuffsteine und Traß bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Ausschluß von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

	Tuffsteine (ausgenommen Kunsttuffsteine)	Traß (ausgenommen sizilianischer [Puzzolanerde])
Von	nach Németbogsán, Station der k. ungar. Staatsb.	
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen	
Stationen der k. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken		
Kruft . . .	289	360
Plaidt . . .	288	359

München, den 23. Januar 1904. (252)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Binnen- und südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Vom 1. Februar 1904 ab gelten die in den Ausnahmetarifen 27 des Binnen-Gütertarifs, des südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs, Hefte 1 und 4, und in dem Mannheimer Transittarif für Getreide von Mannheim, Rheinau, Karlsruhe Hafen, Kehl, Ludwigshafen a/Rh., Speyer Hafen und Straßburg nach Basel (Reichsb.), Basel-St. Johann und Basel (Bad. B.) transit Westschweiz vorgesehenen Frachtsätze auch für den Verkehr mit der schweizerischen Station Laufen.

Straßburg, den 21. Januar 1904. (253)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Zum Berlin-Stettin-sächsischen Gütertarif tritt am 1. Februar 1904 der Nachtrag V in Kraft, der im wesentlichen neben verschiedenen Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife Entfernungen und Frachtsätze für die sächsische Station Chemnitz-Altendorf enthält. Durch diesen Nachtrag werden die Ausnahmetarife D für Dextrin usw. und D 1 für Kartoffelstärkefabrikate am 1. April 1904 aufgehoben. Abdrücke dieses Nachtrags sind durch die beteiligten Stationen zu beziehen.

Dresden, den 26. Januar 1904. (254)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr und deutsch-niederländischer Verband.

Für die Gegenstände, die im rheinisch-westfälisch-niederländischen Verkehr und im deutsch-niederländischen Verbande zu der vom 1. Mai bis 30. November 1904 in St. Louis stattfindenden Weltausstellung aufgegeben werden, wird bei der Hinbeförderung die halbe tarifmäßige Fracht berechnet, sofern von dem Versender eine Bescheinigung des für die Ausstellung bestimmten Reichskommissars darüber beigebracht wird, daß die betreffenden Gegenstände für die Ausstellung bestimmt sind. Ebenso wird für die Gegenstände, welche ausgestellt und nicht verkauft worden sind, bei der Rückbeförderung die halbe tarifmäßige Fracht berechnet, sofern sie von dem zur Sicherung des zollfreien Wiedereingangs nach Deutschland durch den Reichskommissar ausgefertigten Rücksendungsnachweis begleitet sind. Diese Frachtermäßigungen werden auch bei Beförderung der Ausstellungsgüter von ihrem ursprünglichen Aufgabeort nach einer Sammelstelle und auch dann gewährt, wenn die Rücksendung direkt nach dem ursprünglichen Aufgabeort stattfindet; sie treten auch für Gegenstände ein, die auf der im Jahre 1903 in Dresden veranstalteten Städte-Ausstellung ausgestellt gewesen sind, in St. Louis weiter ausgestellt und nach Schluß der Ausstellung an die Eigentümerinnen, die verschiedenen deutschen Städte, zurückgesandt werden. Endlich werden sie für solche dem Reichskommissariat gehörenden, im Auslande unverkauft gebliebenen Ausstellungsgegenstände gewährt, die nach Schluß der Ausstellung nicht nach dem früheren Ausgangsort, sondern zum Zweck des Verkaufs an hierzu besser sich eignende andere Orte in Deutschland gesandt werden.

Näheres ist bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Elberfeld, den 28. Januar 1904. (255)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag I zum norddeutsch-sächsischen Tarifhefte Nr 1 in Kraft. Der Nachtrag enthält außer den im Wege der Bekanntmachung bereits durchgeführten Neuerungen im wesentlichen Entfernungen für neuaufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Münster, der Westfälischen Landeseisenbahn, der

Teutoburger Waldeisenbahn und der sächsischen Staatseisenbahnen, geänderte Entfernungen für die Station Münster i/W. des Direktionsbezirks Münster, ferner Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 4 und 11 a (Düngekalk und Rohzucker an Raffinerien), einen neuen Ausnahmefrachtsatz für Rohpetroleum von Wietze-Steinförde nach Hainsberg, neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes E für Eisen und Stahl usw. von Coswig i/S., Freiberg i/S. und Potschappel, neue und geänderte Frachtsätze der Ausnahmetarife F, M und N im Verkehre mit den Stationen Eger, Franzensbad und Hof der sächsischen Staatseisenbahnen. Außerdem wird die Station Chemnitz-Altendorf in die Ausnahmetarife 8, 9, 9 S, E, E 1, E 2, H und K einbezogen. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes D für Kartoffelstärkefabrikate usw. im Verkehre von Oberneukirch bleiben nur noch bis mit 31. März d. J. in Kraft. An Stelle dieser Ausnahmesätze werden vom 1. April 1904 an die höheren Frachtsätze des Spezialtarifes I angewendet. Soweit im Verkehre mit den aus dem thüringisch-hessisch-sächsischen auf den norddeutsch-sächsischen Verkehr (Tarifheft 1) übergehenden Stationen Ennigerloh, Freckenhorst und Westkirchen der Westfälischen Landeseisenbahn Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere bis mit 31. März 1904 in Wirksamkeit. Die Bestimmungen und Tarifkilometer für die aus dem Direktionsbezirke Münster in den Direktionsbezirk Essen übergegangenen Stationen Bottrop Nord, Kirchhellen und Osterfeld Nord des Direktionsbezirks Münster werden am 1. März 1904, dem Zeitpunkte ihrer Übernahme in den rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Gütertarif (Heft 1), aufgehoben. Abdrücke des Nachtrages können von den Verwaltungen der Endbahnen und durch Vermittlung der beteiligten Stationen käuflich bezogen werden. Endlich wird noch bekannt gegeben, daß die Station Chemnitz-Altendorf am 1. Februar d. J. auch in die Ausnahmetarife 9, 9 S, E, E 1, E 2, H und K des norddeutsch-sächsischen Tarifheftes Nr 2 einbezogen wird, und daß die in demselben Tarifhefte enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes D für Kartoffelstärkefabrikate usw. am 31. März 1904 ebenfalls außer Gültigkeit treten.

Dresden, den 28. Januar 1904. (256)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande, Tarifheft 5, tritt am 1. Februar 1904 vorläufig bis 29. Februar 1904 ein direkter Frachtsatz für die Beförderung von Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen) sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich bis 2,5 m lang, von Leskowitz (k. k. St. B.) nach Pirna von 81 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 28. Januar 1904. (257)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ab 1. Februar 1904 gelten im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande — Verkehr mit Österreich — die für die Station Kappel i. Sachsen vorgesehenen direkten Frachtsätze in folgender Weise auch für die Station Chemnitz-Altendorf: a) Tarifhefte 1, 2 und 3: für Eilgut zuzüglich 2 ₰, für Stückgut und Güter der übrigen Klassengut- und Ausnahmetarife zuzüglich 1 ₰ für 100 kg; b) Tarifhefte 4 und 5 und Anhang zu Tarifheft 5: für Güter der in diese Tarifhefte und den Anhang fallenden Ausnahmetarife gelten die gleichen Frachtsätze, die für die Station Kappel i. Sachsen bestehen; die Frachtsätze des Tarifheftes 5 (Holz) jedoch vorläufig nur bis 29. Februar 1904.

Dresden, am 28. Januar 1904. (258)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Frachtbegünstigung für die Weltausstellung in St. Louis 1904.

Die nach den Bekanntmachungen vom 20. März und 17. Juni v. J. gewährten Frachtermäßigungen werden unter den daselbst aufgeführten Bedingungen auch bei Beförderung der Ausstellungsgüter von ihrem ursprünglichen Aufgabeorte nach einer Sammelstelle und auch dann gewährt, wenn die Güter nach Schluß der Ausstellung nicht nach der Sammelstelle, sondern direkt nach dem ursprünglichen Aufgabeorte zurückgesandt werden.

Die Frachtermäßigung tritt auch für die Gegenstände ein, die auf der im vorigen Sommer in Dresden veranstalteten Städteausstellung ausgestellt gewesen sind, in St. Louis ausgestellt und nach Schluß der Ausstellung an die Eigentümerinnen, also an die verschiedenen deutschen Städte, zurückgesandt werden.

Ferner wird die Frachtbegünstigung auch für solche dem Reichskommissariat gehörenden, im Auslande unverkauft gebliebenen Ausstellungsgegenstände gewährt, die nach Schluß der Ausstellung nicht an den früheren Ausgangsort, sondern zum Zwecke des Verkaufs an hierzu besser sich eignende andere Orte in Deutschland gesandt werden.

Berlin, den 21. Januar 1904. (259)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der preußischen Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Teil II, Heft 9 des Verbandsgütertarifes vom 1. Februar 1898.)

Ab 10. Februar 1904 werden für die Beförderung von Schleifholz unter 2,5 m Länge bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von Stankau transit (für Sendungen von Stationen der Lokalbahn Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg) nach direkten Stationen der k. pr. und gr. hess. Eisenbahndirektion Mainz direkte Frachtsätze eingeführt, welche nach Gustavsburg 1,18 ℳ, nach Stockstadt a. M. 1,04 ℳ und nach Waldhof 1,22 ℳ für 100 kg betragen.

München, den 21. Januar 1904. (260)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Februar d. J. treten in Kraft:

a) Nachtrag IV zum Gütertarif, Teil II, Heft 1,
b) Nachtrag I zum Seehafen-Ausnahmetarif, Teil II, Heft 2,
c) Nachtrag III zum Gütertarif, Teil II, Heft 3 und
d) Nachtrag I zum Seehafen-Ausnahmetarif, Teil II, Heft 4.

Die Nachträge enthalten u. a. Änderungen und Ergänzungen bestehender Ausnahmetarife sowie einen neuen Ausnahmetarif für Schwefeläther in dem unter a bezeichneten Nachtrage. Soweit Frachterhöhungen und Beschränkungen eintreten, bleiben die seitherigen Tarifsätze noch bis zum 15. März 1904 bestehen.

Abdrücke der Nachträge sind bei den Endverwaltungen und den beteiligten Stationen zum Preise von 25 ₰ = 30 Heller (zu a), 20 ₰ = 25 Heller (zu b), 15 ₰ = 20 Heller (zu c), 10 ₰ = 12 Heller (zu d) erhältlich.

Cöln, den 26. Januar 1904. (261)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr mit den k. bayer. Staatseisenbahnen.

In den nachstehenden Gütertarifen:

schlesisch-süddeutscher Güterverkehr, Heft 1 und 2,
Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Güterverkehr,
rheinisch-Nassau-bayerischer Güterverkehr,
hessisch-bayerischer Güterverkehr,
pfälzisch-bayerischer Güterverkehr und
Saarbrücken-bayerischer Güterverkehr

erhalten die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 14a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien folgende Zusätze:

1. nach dem 2. Absatz unter 2c:
„Die seit dem 1. September 1903 ausgeführten Mengen Verbrauchszuckers sind auf Grund des Abfertigungsbuches (Muster 8 der Ausführungsbestimmungen zum Zuckersteuergesetz) zu trennen nach Farinen und anderen, nicht raffinierten Nachprodukten (Spalte 12 des Musters 8) einerseits und raffinierten Zuckersorten anderseits."
2. nach dem 2. Absatz unter 2e:
„Bei den seit 1. September 1903 ausgeführten Sorten Verbrauchszucker wird für 1 t Farins oder anderer nicht raffinierter Nachprodukte 1 t Rohzucker und auf 1 t raffinierter Zuckersorten $1^1/_9$ t Rohzucker gerechnet."

München, den 22. Januar 1904. (262)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.

Tarif vom 1. November 1900.

Auf der Teilstrecke Amberg-Haselmühle der Lokalbahn Amberg-Lauterhofen wird der Zuschlag von 6 ℳ für 10 000 kg aufgelassen.

München, den 26. Januar 1904. (263)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Tarif (Teil II, Abt. A) vom 1. Februar 1898.

Auf Seite 72 sind unter Spezialtarif I b folgende, ab 3. Februar l. J. gültige Schnittsätze nachzutragen:

		Franken für 100 kg
Heufeld	Pino	2,90 (47)
	Chiasso	3,15 (47)
	Peri	1,64 (47)

(47) Nur gültig für Schwefelsäure (Vitriolöl) nach Italien.

München, den 25. Januar 1904. (264)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande, Tarifheft 5, treten am 1. Februar 1904 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904, neue, ermäßigte Frachtsätze für die Beförderung von Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen) sowie

Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2,5 m lang, von Tachau (K. K. St. B.) nach verschiedenen sächs. und preuß. Stationen in Kraft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4.

Dresden, am 28. Januar 1904. (265)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.

Tarif vom 1. November 1900.

Auf Seite 6 und 7 des Nachtrags V vom 1. Januar 1904 ist bei den Stationen der Lokalbahnstrecke Bayreuth-Hollfeld die Bemerkung „Gültig vom Tage der Betriebseröffnung" anzubringen.

München, den 24. Januar 1904. (266)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 5 vom 1. Januar 1895 betreffend.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1904 kommen für Eisenblechsendungen in Wagenladungen von Annathal-Rothau (B. E. B.) und Neudeck (K. K. Ö. St. B.) nach einigen Stationen in Tirol direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, am 26. Januar 1904. (267)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Zum Tarife vom 1. Oktober 1898 für den Verkehr zwischen Graslitz oberer Bahnhof einer- und sächsischen Stationen sowie Gera (Reuß) Preuß. Staatsb. anderseits tritt am 10. Februar d. J. der Nachtrag VI in Kraft, der u. a. Frachtsätze für die neu eröffnete Station Chemnitz-Altendorf enthält. Abdrücke des Nachtrags sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen sowie durch Vermittlung der Stationen zu erhalten.

Dresden, den 27. Januar 1904. (268)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Zum 1. Februar d. J. wird die Station Witterschlick des Eisenbahndirektionsbezirks Cöln mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Kottenforst in die Tarifhefte A 1—4 aufgenommen.

Elberfeld, den 22. Januar 1904. (269)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. treten ermäßigte Entfernungen zwischen den Stationen Kremmen, Schwante, Vehlefanz und Velten des Direktionsbezirks Berlin und verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster in Kraft. Über die Höhe der Entfernungen gibt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion Auskunft.

Hannover, den 25. Januar 1904. (270)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif II.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 wird zum Gruppentarif II der Nachtrag 3 herausgegeben. Er enthält außer den bereits durchgeführten Änderungen und Ergänzungen und den durch die anderweite Bezirksabgrenzung vom 1. April 1903 bedingten Tarifänderungen für eine Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Posen abgekürzte Entfernungen. Durch diesen Nachtrag werden ferner die Ausnahmesätze für Gießerei-Roheisen nach Siegersdorf und Waldenburg i. Schl. ob. und unt. Bahnhof vom 15. März 1904 ab aufgehoben, auch wird im Direktionsbezirke Kattowitz die Ladestelle Schmiederschacht beseitigt. Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. März 1904 ab.

Abdrücke des Nachtrags 3, der außerdem noch einige sonstige Änderungen und Berichtigungen enthält, können von den Verkaufsstellen des Tarifs zum Preise von 0,55 ℳ für das Stück bezogen werden.

Breslau, den 26. Januar 1904. (271)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppen III/V, IV/V, V/VI, V/VII und V/VIII sowie rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. treten widerruflich in den oben genannten Tarifen für den Übergangsverkehr mit Stationen der Kleinbahnen des Kreises Jerichow I ermäßigte Frachtsätze für die Staatsbahn-Übergangsstationen Burg bei Magdeburg, Loburg und Gommern, und zwar für

a) Holz, wie in den Ausnahmetarifen 1 und 2 genannt,
b) Rüben und deren Rückstände, wie im Ausnahmetarif 2 Ziffer 4 genannt,
c) Düngemittel, wie in den Ausnahmetarifen 2, 3, 4, 4a, 4b und 4c genannt,
d) Brennstoffe, wie in den Ausnahmetarifen 2 und 6 genannt,

bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg in Kraft.

Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 22. Januar 1904. (272)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Der durch Nachtrag 2 zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg aufgehobene Reexpeditionstarif b des Lokaltarifs der ehemaligen Ostpreußischen Südbahngesellschaft (für russischen Zucker von Königsberg i/Pr. nach Pillau) wird mit Gültigkeit vom 25. Januar 1904 wieder in Kraft gesetzt. (273)

Königsberg i/Pr., den 23. Januar 1904.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.

Teil II, Heft 1.

Am 1. Februar d. J. gelangen mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens bis Ende 1904, direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 46 für Zinkerze von Királyháza U. St. E. nach oberschlesischen Stationen zur Einführung. Nähere Auskunft erteilen die betreffenden Dienststellen.

Breslau, den 26. Januar 1904. (274)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden im Übergangsverkehr zwischen den Stationen der Bromberger Kreisbahnen einerseits und den Stationen der preuß.-hessischen Staatseisenbahnen sowie Station Hamburg der Lübeck-Büchener Eisenbahn anderseits für die Artikel Düngemittel, Futtermittel des Spezialtarifs III einschl. Kleie, Rüben und Rübenschnitzel, Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts, Kartoffeln, Wegebaustoffe, gebrannte Steine, Holz der Spezialtarife II und III, Torfstreu, Getreide und Mehl in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die staatsbahnseitig zur Erhebung kommenden Abfertigungsgebühren widerruflich um den Betrag von 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Bromberg, den 25. Januar 1904. (275)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Februar d. J. werden die Stationen Eckartshausen-Ilshofen und Sulz a. Neckar der württembergischen Staatsbahn in den Tiertarif des Verbandes aufgenommen. Die Abfertigungsstellen erteilen Auskunft.

Cöln, den 23. Januar 1904. (276)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr.

(Gruppen VI/VII.)

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Dortmund D. G. E. und Eving in die Ausnahmetarife 5c für Basalt usw. und 9 für Eisenbahnschienen usw. aufgenommen.

Näheres durch die beteiligten Dienststellen.

Essen, den 23. Januar 1904. (277)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Baden.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Bischweiler in Baden in den Kohlentarif Nr 5 aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen. (278)

St. Johann-Saarbrücken, 25. Januar 1904.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-österreich.-ungarischer Kohlenverkehr.

Tarifheft I und III.

Am 1. März 1904 wird zum Tarifheft I und III je ein Nachtrag I eingeführt, wodurch neue Stationen in den Tarif einbezogen, die Frachtsätze im Verkehr mit einzelnen Stationen abgeändert und Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs vorgenommen werden. Soweit Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Tarifsätze noch bis 14. April 1904 in Geltung.

Abdrücke beider Nachträge sind bei den beteiligten Dienststellen zum Preise von je 15 ₰ = 18 Hellern erhältlich.

Kattowitz, den 22. Januar 1904. (279)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-niederdeutscher Güter- und westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Der im Verkehr mit Stationen der Crefelder Eisenbahn zu gunsten der letzteren bis zum 31. März d. J. einschließlich zur Berechnung gelangende Frachtzuschlag von 1 ℳ für jeden verwendeten Wagen wird bis zum 31. März 1907 einschließlich weiter erhoben.

Essen, den 23. Januar 1904. (280)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verbands-Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen der pfälzischen Eisenbahnen: Kirkel-Neuhäusel und Limbach-Altstadt in das Tarifheft B 2 (Mainz-Pfalzbahn) einbezogen.

Der Tarifberechnung sind bis auf weiteres die Entfernungen für Homburg i. d. Pfalz zuzüglich
für Kirkel-Neuhäusel = 10 km,
„ Limbach-Altstadt = 5 „
zugrunde zu legen.
Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.
Frankfurt a/M., den 25. Jan. 1904. (281)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 10. August 1902 für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet.

Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag VII in Kraft, enthaltend Frachtsätze für den Eisenerzversand von Station Nieder-Ohmen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Preis 0,10 ℳ.
Essen, den 23. Januar 1904. (282)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach den Reichseisenbahnen.

Vom 1. Februar d. J. ab wird die elsässische Station Steinburg für den Versand von Steinkohlen in den Kohlentarif Nr 9 aufgenommen.
Die Frachtberechnung erfolgt vorläufig nach den Sätzen des Rohstofftarifs. (283)
St. Johann-Saarbrücken, 25. Jan. 1904.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterr.

Für Asbestpappen-Abfälle treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im a) Kartierungswege, b) Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen a)	b)
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Vöcklabruck	229 ₰	109 ₰
Von Aussig-Landungsplatz nach Vöcklabruck	232 ₰	109 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Vöcklabruck	224 ₰	104 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Vöcklabruck	251 ₰	131 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive ad a 10 ₰, ad b 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.
Wien, am 23. Januar 1904. (284)
Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

2. Lieferfristen.

K. k. österr. Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Aufhebung von temporären Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen rücksichtlich der Stationen Jägerndorf k. k. St.-B., Olmütz k. k. St.-B. und Olmütz K. F.-N.-B.

Die wegen außerordentlicher Verkehrsverhältnisse im Juli 1903 rücksichtlich des Güterüberganges in den Stationen Jägerndorf k. k. St.-B, Olmütz k. k. St.-B. und Olmütz K. F.-N.-B. eingeführten temporären Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen werden mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 wieder aufgehoben.
Olmütz, im Januar 1904. (285)
Im Namen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:
K. k. Staatsbahndirektion Olmütz.

---

3. Verdingungen.

1800 t inländische Braunkohlen zur Dampfkesselheizung sollen verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.
Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 16. Februar d. J., vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufer Nr 1, stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 14. März 1904.
Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg. (286)

Verdingung der Lieferung von Betriebsmaterialien.

Gruppe 1.
11 000 kg Holzkohlen,
11 000 „ Torfkohlen,
1 400 000 Stück Torf,
12 000 „ Reiserbesen,
3 000 „ Piassavabesen.

Gruppe 2.
20 000 m Lampendocht,
60 000 Stück Lampenzylinder,
22 000 Schachteln Streichhölzer.

Gruppe 3.
1 800 kg gewöhnlicher Bindfaden,
600 „ Plombenschnur.

Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 13. Februar d. J., vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Angebotbogen sind gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ — nicht in Briefmarken — für jede Gruppe von unserem Zentralbureau zu beziehen.
Münster i/W., den 23. Januar 1904. (287)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Rechnungsjahr 1904 für die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, Cassel, Erfurt, Münster i/W. und Hannover, und zwar:
240 100 m Siederöhren und 25 200 m eiserne Leitungsröhren.
Eröffnung der Angebote am Mittwoch, den 17. Februar d. J., vormittags 11 Uhr.
Zuschlagsfrist bis 15. März 1904.
Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 50 ₰ vom Rechnungsbureau, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben. Die Kosten sind von auswärts mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr (nicht in Briefmarken) einzusenden.
Hannover, den 29. Januar 1904. (288)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung des Bedarfs an:
1. Schmieröl, Rüböl, Petroleum, Seifen, Putzwolle, Talg und Verpackungsmaterialien,
2. Farben, Lacken, Firnissen, Chemikalien und Drogen,
3. Eisen und Eisenwaren,
4. Werkzeug, Bürsten und Klempnerwaren,
5. Briketts, Holz und Schmiedekohlen,
6. Brennholz

für das Rechnungsjahr 1904 soll vergeben werden.
Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen sind zu dem
für Los 1 und 2 am 15. Februar 1904
„ „ 3 „ 16. „ „
„ „ 4, 5 und 6 „ 17. „ „
jedesmal vormittags 10 Uhr anberaumten Verdingungszeitpunkt an die unterzeichnete Abteilung einzureichen.
Angebotnachweisungen und Bedingungen können im diesseitigen Geschäftszimmer II eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ für Los 3, von 50 ₰ für jedes andere Los bezogen werden.
Die geforderten Proben sind spätestens 5 Tage vor dem Verdingungszeitpunkt kostenfrei einzusenden.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Schöneberg, den 22. Januar 1904. (289)
Kolonnenstraße 31.
Betriebsabteilung der Militäreisenbahn.

Für den Neubau von Miethäusern mit Kleinwohnungen in Lichtenberg b/Berlin — Frankfurter Chaussee — sollen die Kunstschmiedearbeiten öffentlich vergeben werden.
Angebote sind bis zum Dienstag, den 23. Februar 1904, vormittags 11½ Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.
Angebothefte sind in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.
Zuschlagsfrist: bis 15. April 1904.
Berlin, den 22. Januar 1904. (290)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

Abfälle von Wagendecken usw. 1000 kg, Achswellen 27 500 kg, Dreh- und Bohrspäne 490 000 kg, Eisenblechschrott 93 000 kg, Eisenschrott 130 000 kg, Glasbrocken 5000 kg, Gußeisen 308 000 kg, Kupferabfälle 11 000 kg, Martinkernschrott 200 000 kg, Radreifen 333 000 kg, Radscheiben 128 000 kg, Radsterne 39 500 kg, Rotguß- und Messingspäne 20 000 kg, Siederohrenden 35 000 kg, Schmelzeisen 70 000 kg und Stahlschrott 126 500 kg.
Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbureau, Zimmer 5, in Malstatt-Burbach, Sophienstraße, eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.
Versiegelte, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien“ versehene Gebote sind bis zum 9. Februar 1904, vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.
Ende der Zuschlagsfrist 19. Februar 1904. (291)
St. Johann-Saarbrücken, 23. Jan. 1904.
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 10. 3. Februar 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Neuere Untersuchungen über die Gütertarife der nordamerikanischen Eisenbahnen.

Die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.

Die Eisenbahnen in der ersten Beratung des Etats im preußischen Abgeordnetenhause.

Nachrichten:

Deutschland: Eisenbahnangelegenheiten in der Budgetkommission des Reichstags. — Ständige Tarifkommission. — Überwachung des Reiseverkehrs. — Praktische Sozialpolitik bei den preuß.-hess. Staatsbahnen. — Hamburger Stadtbahnfrage. — Sonderzüge in Bayern mit ermäßigten Preisen. — Beleuchtungseinrichtungen bei den württembergischen Staatsbahnen. — Seehafenausnahmetarife.

Österreich: Der 60. Geburtstag des Eisenbahnministers. — Entwicklung der österr. Lokalbahnen in 1903. — Stand der Eisenbahnbauten. — Die neue Schnellzugverbindung Wien-Berlin. — Tariferhöhungen auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Diebstahl auf der Wien-Aspangbahn.

Ungarn: Vergrößerung des Fahrparks der Staatsbahnen. — Einbruch in ein Bahnmagazin.

Übrige europäische Länder: Belgisches Eisenbahnbudget. — Strafrechtliche Verfolgung des Pariser Stadtbahnunglücks. — Eisenbahner-Organisation und -Widerstandskasse in der Schweiz. — Linksufrige Zürichseebahn. — Einnahmen der russ. Privatbahnen. — Eine Neuerung im russ. Güterverkehr.

Fremde Weltteile: Schiffahrtsunternehmungen der Chinesischen Ostbahn. — — Ein neues Eisenbahnprojekt im britischen Sudan. — Schmalspurbahn Swakopmund - Windhuk. — Lokomotiv- und Wagenbau in den Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1903.

Allgemeines: Entwurf einer Lokomotive zur Beförderung von Zügen mit großer Fahrgeschwindigkeit. — Der Kohlenbedarf Berlins.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Neuere Untersuchungen über die Gütertarife der nordamerikanischen Eisenbahnen.

Die Gütertarife der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika sind in der letzten Zeit wieder besonders lebhaft bei uns erörtert worden. Als unter dem ersten Eindruck der großen Trustbildungen — des Schiffahrtstrust, des Stahltrust usw. — ängstliche Gemüter besorgten, daß uns die amerikanische Gefahr nun wirklich auf den Leib rückte, daß es nicht mehr lange dauern werde, bis die Vereinigten Staaten auch Handel und Schiffahrt und die gesamte Industrie des Deutschen Reichs ihrer Botmäßigkeit unterworfen hätten, da glaubten viele Leute eine der Ursachen der Überlegenheit der Amerikaner auch in den Gütertarifen ihrer Eisenbahnen entdeckt zu haben. Und wenn auch meines Wissens bisher kaum jemals ernstlich die Forderung aufgestellt ist, daß es nunmehr die Aufgabe der deutschen Staatsbahnen sei, ihre Gütertarife nach amerikanischen umzugestalten, so ist es doch mehr als einmal, ganz neuerdings noch in dem Jahresbericht der Essener Handelskammer für 1903, deutlich ausgesprochen, daß die deutsche Industrie ohne eine Unterstützung durch die Eisenbahnen auf die Dauer den Wettbewerb mit der amerikanischen nicht aushalten könne und daß unsere deutsche Tarifpolitik sich die der amerikanischen Eisenbahnen als Muster vorhalten müsse. — Einige neuere Veröffentlichungen über amerikanische Gütertarife bieten Gelegenheit, uns einmal wieder Rechenschaft darüber zu geben, wie es auf diesem Wirtschaftsgebiet in den Vereinigten Staaten in Wahrheit aussieht. Ich habe mehrfach, auch in dieser Zeitung, zu dieser Frage das Wort genommen, und werde es nicht ganz vermeiden können, einiges zu wiederholen, was ich bereits an anderer Stelle gesagt habe, mich aber im wesentlichen auf die Erörterung der neuesten Veröffentlichungen beschränken.

I.

Das Bundesverkehrsamt, das sich schon so mancherlei Verdienste erworben hat, indem es etwas mehr Licht über die amerikanischen Eisenbahnen verbreitete, hat in seinem vorletzten, am 15. Dezember 1902 dem Kongreß vorgelegten Jahresbericht (Sixteenth Annual Report of the Interstate Commerce Commission) die Mitteilung gemacht, daß es eine Übersicht über die Entwicklung des Eisenbahnwesens in den Vereinigten Staaten bis zum Jahre 1902 herausgeben werde. Dieses Werk soll unter dem Titel: Railways in the United States in 1902 erscheinen und fünf Bände umfassen. Davon sind der 2., 4. und 5. vor kurzem veröffentlicht. Der vierte behandelt das öffentliche Recht der Eisenbahnen in den Einzelstaaten, der fünfte die Eisenbahnbesteuerung (Verfasser Professor Henry C. Adams); ich werde vielleicht später einmal über diese beiden inhaltreichen Bände berichten. Der zweite Band hat den Titel: A forty-year review of changes in freight tariffs, d. h. also: Übersicht über die Entwicklung der Gütertarife in den letzten 40 Jahren (1862—1902). Er ist verfaßt von dem Kassenwart des Bundesverkehrsamts, J. M. Smith, und gibt Aufschluß über das gesamte Gütertarifwesen, die Bildung der Tarife und zahlreiche Tarifsätze.

Im Jahre 1902 ist unter dem Titel: American industrial conditions and competition von dem bekannten englischen Fachmann J. Stephen Jeans der Bericht herausgegeben, den die von der englischen Iron Trade Association im Jahre 1901 nach Amerika entsandte Kommission über den Stand der gesamten Eisenindustrie in den Vereinigten Staaten erstattet hat. Er enthält einen besonderen Abschnitt über das Beförderungswesen der Eisenbahnen, der Seen, Flüsse, Kanäle und auch des Meeres (S. 86—113 und S. 362 ff.). Die Frachtsätze, die hier mitgeteilt werden, sind hauptsächlich die für die Rohstoffe und Erzeugnisse der Eisenindustrie auf den für diese Industrie vornehmlich in Betracht kommenden Gebieten.

Einen nach einigen Richtungen ergänzten Auszug aus diesem Bericht hat der Ingenieur Heinr. Macco in einem am 26. April 1903 in der Hauptversammlung des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute gehaltenen Vortrag gegeben, der unter dem

Titel: Rohmaterialien und Frachtenverhältnisse in den Vereinigten Staaten in Nr 10 des Jahrg. 1903 der Zeitschrift „Stahl und Eisen“ veröffentlicht ist.

Über die Eisenbahntarife der Staaten Wisconsin und Illinois, die beide an den westlichen Ufern der großen Seen, also in einem für die europäische Industrie weniger in Betracht kommenden Gebiete liegen, gibt wertvollen Aufschluß eine Botschaft, die der Gouverneur des Staates Wisconsin am 15. Januar 1903 an die gesetzgebenden Körperschaften erstattet hat.

Dieses sind die Quellen der nachfolgenden Darstellung, die wichtigste darunter die Übersicht des Bundesverkehrsamts, die in einigen, gerade für unsere Industrie wichtigen Punkten durch die anderen Schriften ergänzt wird.

II.

Das Tarifwerk des Bundesverkehrsamts ist eine neue, vermehrte und verbesserte Auflage einer Arbeit, die gleichfalls auf Veranlassung dieses Amts im Jahre 1893 von C. C. Mc. Cain für den Senat der Vereinigten Staaten veröffentlicht war und einen Teil eines Berichts über Großhandelspreise, Löhne und Beförderungswesen bildete. Diese Arbeit beschäftigt sich mit der Entwicklung der Eisenbahngütertarife von 1852 bis 1893. Die neue Auflage geht nur zurück bis 1862, hat aber auch aus den ersten Jahren verhältnismäßig wenig Material. Viele der Tabellen decken sich mit denen des Mc. Cainschen Buches und sind fortgeführt bis zum Ende des Jahres 1892. Außerdem sind zahlreiche neue Tabellen in dem Buch des Bundesverkehrsamts enthalten, während die Mitteilungen über die Güterbewegung und die Frachteinheitssätze fehlen, die in einem anderen Bande veröffentlicht werden sollen. Die Gesamtzahl der Tabellen beträgt 164.

Der begleitende Text enthält eine kurze Darstellung der Bildung der Gütertarife in den Vereinigten Staaten. Man unterscheidet dort grundsätzlich Klassentarife und Tarife für einzelne Güter, fast nur Massengüter (Class tariffs und Commodity tariffs). Wie auf den meisten europäischen Bahnen, besteht auch für die der Vereinigten Staaten eine Güterklassifikation. Die zur Beförderung gelangenden Gegenstände sind in Klassen eingeteilt; für die in einer Klasse enthaltenen Güter ist der Beförderungspreis der gleiche. Die Artikeltarife (Ausnahmetarife würden wir sagen) sind außerhalb dieser Klassifikation für die Beförderung gewisser Gegenstände zwischen solchen Plätzen festgestellt, für die diese Gegenstände besondere wirtschaftliche Bedeutung haben. Es gehören dahin z. B. Getreide, Holz, Kohlen, Vieh, geschlachtetes Fleisch, Düngemittel, Öl u. dgl. Alle diese Güter erscheinen auch in der Güterklassifikation und werden nach deren Bedingungen befördert. Die besonderen, für einzelne Verkehrsbeziehungen geltenden Sätze sind durchweg niedriger, als die der Klassentarife.

Für die Aufstellung der Güterklassifikation sind die verschiedensten Gesichtspunkte maßgebend gewesen. Neben dem Wert der Güter der Wettbewerb mit anderen Linien, die beförderte Menge der Güter, die Richtung, in der der Verkehr sich bewegt, der Umfang und das Gewicht des Gutes, die mit der Beförderung verbundene Gefahr, die für einzelne Güter erforderlichen besonderen Einrichtungen usw. Hiernach hat sich die Klasseneinteilung allmählich geschichtlich entwickelt. Sie ist keine einheitliche für die gesamten Bahnen der Vereinigten Staaten. Der in den ersten Jahren seines Bestehens vom Bundesverkehrsamt unternommene Versuch, eine solche aufzustellen, ist an dem Widerstande der Eisenbahnen gescheitert und seitdem nicht erneuert. Die Klasseneinteilung ist verschieden auf den einzelnen Bahnen (Local classification); für einzelne Staaten ist innerhalb ihrer Gebiete eine eigene Klasseneinteilung festgesetzt. Daneben bestehen für den großen durchgehenden Verkehr drei Klasseneinteilungen: die sogenannte Official classification, die Western classification und die Southern classification. Die erstere umfaßt das nördliche Gebiet der Vereinigten Staaten zwischen dem Atlantischen Ozean und den großen Seen, nördlich vom Ohio und Potomac; die südliche Klassifikation gilt in dem Gebiet südlich hiervon und westlich begrenzt vom Mississippi. Der übrige Teil der Vereinigten Staaten hat die westliche Klasseneinteilung. Einzelne in diesen Gebieten belegene Bahnen haben diese Klasseneinteilung auch für ihren Lokalverkehr angenommen. — Die Fortbildung der drei großen Klassifikationen erfolgt durch besondere Ausschüsse, die aus den Verkehrsbeamten der beteiligten Bahnen gebildet sind. Sie haben ihren Sitz in Newyork, Chicago und Atlanta. Wie weit die Klasseneinteilung ins einzelne geht, das ergibt die Tatsache, daß die Official classification z. Z. 9370, die Western 8044, die südliche 3664 Artikel umfaßt.

Die Official classification, die im Jahre 1887 vereinbart ist, hat 6 Klassen (Kl. 1–6), deren Normalsätze seit dem April 1887 nicht geändert sind.

Die westliche Klassifikation hat 10 Klassen (1–5 und A bis E). Die Normalsätze sind nicht geändert seit dem Juli 1894, zu welchem Zeitpunkte sie nicht unwesentlich erhöht wurden.

Die südliche Klassifikation hat 14 Klassen (1–6 und A bis H). In den sieben teuersten Klassen und den Klassen E und H sind die Normalsätze seit 1887 nicht geändert. Die Normalsätze der Klassen B, C, D sind 1895, die der Klasse F 1890 ein wenig ermäßigt und seitdem unverändert.

Die Sätze der einzelnen Klassen sind verschieden für Stückgut und für Wagenladungsgut, die der billigeren Klassen beziehen sich meist nur auf Wagenladungsgut.

Eine Änderung der Frachtsätze ist im Laufe der Zeit teils in der Weise erfolgt, daß die Sätze der einzelnen Klassen erhöht oder ermäßigt wurden, was, wie wir gesehen, nur vereinzelt, bei der Official classification seit 1887 überhaupt nicht geschehen ist, teils in der Weise, daß ein Gut in eine höhere oder niedere Klasse versetzt wurde, teils — und das ist der häufigste Fall — indem Wagenladungssätze für einzelne Güter aufgehoben oder das Mindestgewicht der Wagenladung geändert und zwar meist erhöht worden ist. In einzelnen der ersten Tabellen wird gezeigt, wie das Mindestgewicht der Wagenladung z. B. von 24 000 Pfd. auf 30 000 Pfd. (von 10,8 auf 13,5 t) erhöht ist, was natürlich für viele Sendungen eine Frachtverteuerung bedeutet.

III.

Die Frachtsätze werden in den Vereinigten Staaten für den durchgehenden Verkehr anders gebildet, als bei uns. Während bei uns die Einheit für den Streckensatz die Tonne und das Kilometer ist und der Preis aus Streckengebühr und Abfertigungsgebühr zusammengesetzt wird, kennen die amerikanischen Bahnen in der Regel eine Unterscheidung von Streckengebühr und Abfertigungsgebühr nicht, und die Entfernungseinheit ist nicht die englische Meile, wie man annehmen sollte, sondern es ist für zwei für den Frachtverkehr besonders wichtige Plätze eine Normalentfernung und ein Normalpreis für Stückgut mit der Gewichtseinheit von 100 Pfd. (= 45 kg), für Wagenladungsgut für verschiedene Gewichtseinheiten (20 000, 24 000, 30 000 Pfd. usw.) festgestellt, und die Frachtsätze zwischen den anderen Plätzen stehen in demselben Verhältnis zu den Normalfrachtsätzen, wie die Entfernungen zu der Normalentfernung. Die Normalentfernung für die Tarife der Official classification ist die von Newyork nach Chicago (rund 1460 km). Es betragen nun z. B. die Frachtsätze von Newyork nach Detroit 78 %, nach Indianapolis 93 %, nach St. Louis 116 % der zwischen Newyork und Chicago festgesetzten Normalfrachten.

Erschwert schon diese Art der Frachtbildung in hohem Grade eine rein arithmetische Vergleichung der deutschen und amerikanischen regelmäßigen Tarife, so kommt weiter hinzu, daß man sich mit Rücksicht auf den Wettbewerb der größeren östlichen Seehäfen untereinander nach langen Kämpfen dahin verständigt hat, feste Unterschiede zwischen den von den öst-

lichen Häfen nach den westlichen Handelsplätzen (sog. agreed differentials) einzuhalten. Die Frachtsätze von Newyork nach Chicago und von Boston nach Chicago sind dieselben, die von Philadelphia in den beiden höchsten Klassen um 6 Cents für 100 Pfd., in den vier niedrigsten Klassen um 2 Cents für 100 Pfd. niedriger, die von Baltimore in den beiden höchsten Klassen um 8 Cents, in den vier niedrigsten Klassen um 3 Cents für 100 Pfd. niedriger als die von Newyork.

Früher bestanden ähnliche fest vereinbarte Frachtverschiedenheiten zwischen den leistungsfähigen, verkehrsreichen Linien (sog. standard lines) und den mit ihnen im Wettbewerb stehenden, weniger leistungsfähigen Linien. Die Normaltarife der letzteren waren etwas billigere. Man wollte dadurch ihre natürlichen Nachteile einigermaßen ausgleichen, um ihnen einen Teil der Transporte zuzuwenden. Diese Unterschiede ließen sich bei der fortschreitenden Verdichtung des Eisenbahnnetzes, der damit verbundenen Ausgleichung der natürlichen Verschiedenheiten nicht aufrecht erhalten; sie sind also Mitte 1895 aufgehoben mit Ausnahme der Seeausfuhrtarife, bei denen ein gewisser Wettbewerb zwischen den kanadischen und den amerikanischen Bahnen stattfindet. Die Tarife über die längeren und weniger leistungsfähigen kanadischen Bahnen sind etwas niedriger gehalten, als die der amerikanischen.

Von einem Vergleich der vorbesprochenen, sozusagen normalen Frachtsätze des Hauptverkehrsgebietes der Vereinigten Staaten mit den deutschen Frachten will ich hier absehen. Ich habe wiederholt die Schwierigkeiten eines solchen Vergleichs dargestellt und die Bedenken von Nutzanwendungen hervorgehoben. Um jedoch eine annähernde Vorstellung von der Höhe der Normalfrachtsätze zu geben, bemerke ich, daß die der 6 Klassen der Official classification auf deutsche Werte umgerechnet sich für 1 tkm stellen auf 4,72 ₰ für die erste, 4,05 ₰ für die zweite, 3,17 ₰ für die dritte, 2,22 ₰ für die vierte, 1,89 ₰ für die fünfte und 1,58 ₰ für die sechste Klasse. Die drei niedrigsten Klassen gelten fast ausschließlich für Wagenladungsgut; für zahlreiche Güter, insbesondere sperrige, wertvolle Waren, werden die Frachten verdoppelt, ja verdreifacht, und endlich bestehen Unterschiede, je nachdem das Gut auf Gefahr des Versenders oder auf Gefahr der Eisenbahn befördert wird. Denn auch das muß festgehalten werden, daß in dem amerikanischen Frachtrecht Bestimmungen über die gesetzliche Haftpflicht der Eisenbahnen für Verlust, Minderung, Beschädigung der Güter, Überschreitung der Lieferfristen und dergleichen gänzlich fehlen. Feste Lieferfristen kennen meines Wissens die amerikanischen Bahnen ebenso wenig, und über die Haftung sind der Vertragsfreiheit keine Schranken gesetzt. Alle diese Gesichtspunkte dürfen bei den Vergleichen der deutschen mit den amerikanischen Tarifen nicht außer Betracht bleiben, insbesondere auch bei der so sehr beliebten Vergleichung der Durchschnittseinnahmen für 1 tkm. Diese Durchschnittssätze

sind, wie bekannt, bedeutend niedriger, als die z. B. der preußischen Staatsbahnen, aber sie haben den Tiefstand des Jahres 1899 nicht beibehalten, sondern steigen seitdem langsam aber stetig in die Höhe. Dies bestätigt auch der neueste, Anfang Dezember 1903 dem Kongreß vorgelegte Bericht des Bundesverkehrsamts. Er hebt hervor, daß seit etwa drei Jahren eine regelmäßige stetige Erhöhung der Frachtsätze wahrzunehmen sei. Weniger die Klassentarife, als die Ausnahmetarife für die Massengüter, wie Kohle, Getreide, Holz, Vieh, frisches Fleisch usw., wurden erhöht. Die Ausnahmetarife wurden häufig ganz beseitigt, indem man sie den Klassentarifen einreihte. Wenn auch im einzelnen gering, so seien in ihrer Gesamtheit diese Tariferhöhungen recht beträchtlich, und ein Herabsteigen der Frachten für die nächste Zeit sei nicht gerade wahrscheinlich.

Diese Erscheinung ist keine zufällige. Der amerikanische Handelsstand hat längst eingesehen, daß einigermaßen stetige Frachtsätze, wenn sie auch etwas höher sind, den Vorzug verdienen vor den übermäßig niedrigen Frachten, die fortwährenden Schwankungen unterliegen, und bei den Eisenbahnverwaltungen ist die Einsicht von Jahr zu Jahr mehr durchgedrungen, daß

eine maß- und schrankenlose Konkurrenz bei dem Werfen der Tarife dem Sieger zu guterletzt ebenso schwere Wunden schlägt, als dem Besiegten. In der folgenden Tabelle sind nach der Statistik des Bundesverkehrsamts die Einheitssätze für die (amerikanische) Tonne und Meile in Cents für die letzten zehn Jahre zusammengestellt. Sie betrugen:

1893	0,878 Cents	1898	0,753 Cents
1894	0,860 „	1899	0,724 „
1895	0,839 „	1900	0,729 „
1896	0,806 „	1901	0,750 „
1897	0,798 „	1902	0,757 „

Auch diese Tabelle bestätigt unsere Wahrnehmungen. Bis 1899 ein dauerndes Sinken der Durchschnittserträge, von da ab ein langsames Steigen, so daß der Durchschnittssatz des Jahres 1902 wieder höher ist, als der des Jahres 1898. Ein Cent für die Tonnenmeile entspricht einem Satz von 2,88 ₰ für das Tonnenkilometer.

IV.

Ein anderes Bild als die durchgehenden gewähren die Lokalfrachtsätze, das heißt die Frachtsätze, die zwischen Stationen einer und derselben Eisenbahn bestehen. Hierüber finden sich beachtenswerte Mitteilungen in dem letzten Abschnitt des Werks des Bundesverkehrsamts, den Tabellen 118 bis 163.

Diese Lokalfrachtsätze sind so gebildet, wie alle unsere Gütertarife: sie wachsen einfach mit der Entfernung, aber mit sehr starker Staffelung nach unten hin bei größeren Entfernungen. So beträgt z. B. im Lokalverkehr der Maine Central-Eisenbahn in der vierten (niedrigsten) Klasse der Einheitssatz für 100 Pfd. (45 kg) auf 50 Meilen 9 Cents (= 10,5 ₰ für das Tonnenkilometer), auf 100 Meilen 15 Cents, auf 150 Meilen 19 Cents, auf 200 Meilen 22 Cents. Ob diese Einheitssätze durchgerechnet werden oder ob sie, wie bei uns die meisten Staffeltarife, durch Anstoß der niedrigeren Sätze an die höheren bei den Entfernungsgrenzen gebildet werden, ist nicht ersichtlich. Diese Frachtsätze sind nun ganz bedeutend höher, als die des direkten und des Konkurrenzverkehrs. Der Satz der niedrigsten Klasse ist etwas geringer, als unser Stückgutsatz. Derartige Frachtsätze begegnen uns in den Tabellen in großer Anzahl und in allen Gebieten der Vereinigten Staaten. In den höheren Klassen sind die Frachten natürlich bedeutend teurer. Um bei dem vorgedachten Beispiel zu bleiben, so betrugen sie für die genannten Entfernungen 26, 34, 40 und 45 Cents, also das fast dreifache, überall mehr als das doppelte der vierten Klasse; man denke, in der ersten Zone von 80 km beinahe 30 ₰ für das Tonnenkilometer! Die einzelnen Sätze lassen sich leicht nachrechnen und auf deutsche Einheiten zurückführen, weil fast überall die Entfernungen und die Gewichtseinheiten angegeben werden.

Die meisten dieser Lokalfrachten waren früher noch viel höher. Sie sind im Jahre 1887 herabgesetzt unter dem Einfluß des Bundesverkehrsgesetzes, das in seinem § 4 (der sogen. long and short haul clause) die Erhebung niedrigerer Sätze für eine entferntere als für eine näher gelegene Station derselben Strecke unter sonst gleichen Umständen bei Strafe verbot, also zahlreiche Bahnen nötigte, die Frachten auf kürzere Entfernungen zu ermäßigen, da man die Frachten der weiten Entfernungen heraufzusetzen Bedenken trug. Seit 1887 bis zur Gegenwart sind die Frachtsätze meist unverändert geblieben und nur ganz vereinzelt herabgesetzt worden.

Über die Klasseneinteilung der Lokaltarife wird nichts mitgeteilt. Sie ist, wie oben gesagt, bei den einzelnen Bahnen verschieden und auch eine andere, als die der Durchgangstarife.

V.

Von den Ausnahmetarifen, wie wohl nach unserer Anschauung am besten die Commodity tariffs bezeichnet werden, sind, um dies zunächst hervorzuheben, ganz merkwürdig die für den Überlandverkehr bestehenden gebildet. Einmal sind die Sätze von den Häfen des Stillen Ozeans und nach diesen Häfen durchweg gleich gehalten, ohne Rücksicht auf die ganz bedeutenden Entfernungsunterschiede. Man vergleiche auf der Karte, um welche Unterschiede es sich handelt, wenn — um von Norden nach Süden zu gehen — die Häfen Vancouver, Seattle, Tacoma, Portland (Oregon), San Francisco und Los Angeles, das heißt die von Canada bis zur Grenze von Mexico, ganz gleiche Frachtsätze haben. Aber auch für die Bemessung der Frachtsätze von und nach den östlichen Gebieten spielen die Entfernungen sozusagen keine Rolle. So sind die Frachtsätze für Manufakturwaren, Baumwollwaren, Möbel, Öfen, Glaswaren, Stärke, Drogen, Porzellan und irdene Güter, Nägel, landwirtschaftliche Maschinen, Bier von Newyork, Pittsburgh, Cincinnatti, Chicago und St. Louis nach den Häfen des Stillen Ozeans heute fast durchweg ganz gleich gehalten; dies, obwohl es sich um Entfernungsunterschiede von über 1600 km handelt! Im Verkehr von Westen nach Osten ist die Sache noch auffallender. Hier scheinen die Grundlage die Frachten nach Omaha (Nebraska) zu bilden, das etwa halbwegs zwischen San Francisco und Newyork liegt, sagen wir, um mit runden Zahlen zu rechnen, ungefähr 3000 km von San Francisco und 2500 km von Newyork entfernt ist. Die vom Westen nach Osten beförderten Güter, für die besondere Ausnahmetarife bestehen, sind in Büchsen eingemachte Früchte, Gemüse und dergl., Kaffee, getrocknete Früchte, Häute in Ballen, Leder in Rollen, Nüsse, Bohnen, Trauben, Gemüse, Wein in Fässern, Hopfen. Die Frachtsätze für Wagenladungsgut sind durchweg bedeutend billiger, als die Stückgutsätze. Aber ein großer Teil der Frachtsätze nach Omaha ist denen nach St. Louis, nach Chicago, nach Cincinnatti, nach Pittsburgh und nach Newyork (!) ganz gleich gehalten. So bezahlt man denselben Preis, ob man ein Faß Wein, einen Ballen Hopfen nach Omaha oder nach Newyork verfrachtet; auf Strecken von etwa 2500 km wird kein Unterschied in der Frachtberechnung mehr gemacht. Wo die Frachtsätze nicht ganz gleich sind, sind die nach den entfernteren östlichen Empfangsplätzen um einen ganz geringen Betrag höher gehalten, als die nach Omaha. Diese Ausgleichung der Frachtsätze ist allmählich mit dem fortschreitenden Ausbau des Netzes der Überlandbahnen erfolgt, auch sind alle diese Frachtsätze seit etwa 30 Jahren bedeutend gesunken und erst in den letzten zehn Jahren ziemlich unverändert geblieben. In Ermangelung der Angabe der Entfernungen lassen sich Einheitssätze nicht ermitteln, die ja auch bei einer derartigen Tarifbildung, bei einer solchen Vernachlässigung der geographischen Lage kaum einen Vergleichswert haben würden. Daß aber bei solchen Frachtsätzen jede Möglichkeit für die Entstehung eines Zwischenhandels in den mittleren Staaten der Union im Keime erstickt wird, bedarf keiner Ausführung. Die Frachtsätze sind eben ausschließlich den Interessen der Seehäfen und einiger weniger, an sich schon hervorragender Zwischenhandelsstädte angepaßt.

Wenden wir uns von diesen großen Handelsstraßen und ihren eigenartigen Tarifen zu den Tarifen für einzelne solche Massengüter, deren Erzeugung und Versand für unsere heimische Industrie und Landwirtschaft von größter Bedeutung sind. Für die Landwirtschaft ist das ja in erster Linie das Getreide. Die grundlegenden Frachten sind auch hier die für Weizen und Mais von Chicago nach Newyork, für welche Strecke es bekanntlich drei Wege gibt: den Eisenbahnweg, den Wasserweg (Seen-Eriekanal-Hudson) und den gemischten Weg, auf den beiden Seen bis Buffalo und von da auf der Eisenbahn. Diese Frachten gehören zu den niedrigsten, die überhaupt auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten vorkommen. Während bis zu den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts die Eisenbahnfrachten erheblich teurer waren, als die Wasserfrachten und die Frachten auf dem gemischten Wege, haben sich schon seit Mitte der 80 er Jahre diese Unterschiede im großen und ganzen nahezu ausgeglichen. Die Höhe dieser Frachten hat sich seitdem gleichfalls nicht viel geändert. Schwankungen kommen, wie früher, so auch in den letzten Jahren noch vor, aber man kann nicht sagen, daß der allgemeine Stand der Tarife noch heruntergegangen ist. Der im Jahre 1902 niedrigste Satz

für Weizen und Mais von 13 Cents für 100 Pfund kommt schon im Jahre 1881 vor, im Jahre 1899 finden wir zu gewissen Zeiten Sätze von $9\frac{1}{2}$, 11 und 12 Cents. Nur eine Erscheinung ist neu in den letzten Jahren: die Tarife für Ausfuhr über See sind zu Zeiten etwas billiger als die für den Verbrauch in den Vereinigten Staaten. Dieselbe Erscheinung, wie bei den Eisenbahnfrachten, begegnet uns bei den Tarifsätzen der beiden anderen Straßen. Sie sind in den letzten 15 bis 20 Jahren nicht wesentlich heruntergegangen.

Diese Erscheinung hat ihre ganz natürliche Ursache. Die Frachtsätze waren schon Mitte der achtziger Jahre so niedrig, daß sie den Eisenbahnen und auch der Schiffahrt wohl kaum noch Überschüsse abwarfen. Ein Frachtsatz von 13 Cents für 100 Pfund von Chicago nach Newyork entspricht einem Einheitssatz von rund 0,75 ₰ für das Tonnenkilometer. Zu solchen Tarifen zu befördern, ist selbst für die amerikanischen Eisenbahnen keine reine Freude, und man versteht es, daß sie sich mit allem Nachdruck gegen eine dauernde, noch weitere Ermäßigung solcher Tarife sperren. Das Verhältnis der auf der Eisenbahn beförderten Mengen zu den Transporten der Wasserstraßen stellte sich in den letzten Jahren so, daß ungefähr 80 % auf den Eisenbahnen und 20 % auf den Wasserstraßen gefahren wurden. Die Eisenbahnen glauben, daß sich hierin auch nichts wesentliches ändern werde, wenn der neuerdings in etwas bestimmtere Aussicht genommene Umbau des Erie-Kanals sich verwirklichen sollte. Unsere heimische Landwirtschaft wird daher meiner Überzeugung nach ruhig mit der Tatsache rechnen können, daß eine weitere Kräftigung der Wettbewerbsfähigkeit des amerikanischen Getreides durch Herabsetzung der Beförderungspreise von den Getreideerzeugungsplätzen nach den Seehäfen schwerlich zu erwarten ist.

VI.

Über die Beförderungspreise für Kohle, deren Eisenbahnfrachtsätze bei uns zu den billigsten gehören, auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten war früher schwer etwas zu erfahren. Es liegt dies daran, daß in dem großen Kohlengebiete des Staates Pennsylvania und auch in anderen Gegenden die Kohlengruben mit verhältnismäßig wenigen Ausnahmen im Besitz oder wenigstens Mitbesitz der großen Eisenbahngesellschaften sind, die ihre Preise für die Verbrauchsplätze einschließlich der Fracht stellen, so daß der Käufer nicht wissen kann, welcher Teil des Preises auf die Fracht fällt. Hierin scheinen in den letzten Jahren einige Änderungen eingetreten zu sein. Ich habe im Jahrgang 1900 Nummer 10 dieser Zeitung nach einer amtlichen Veröffentlichung die Frachtsätze einiger Kohlenbahnen mitteilen können, die jedenfalls nicht übermäßig niedrig waren. Sie bewegten sich meist um den Betrag von 1 Cent für die Tonnenmeile = 2,88 ₰ für das Tonnenkilometer, in einzelnen Jahren gingen sie herunter bis auf 2 ₰ für das Tonnenkilometer. Solche Frachtsätze sind höher, als die Streckensätze der Ausnahmekohlentarife der preußischen Staatsbahnen. Das Werk des Bundesverkehrsamts enthält drei Tabellen für Kohlenfrachten (Tabelle 50, 51, 52), in denen die Frachtsätze für die Großtonne (1016 kg) für Anthrazitkohle von den Kohlenfeldern im Lehigh-Gebiet nach Perth Amboy und Buffalo und für die weiche Kohle von dem Clearfield-Gebiet nach Jersey City, Philadelphia und Baltimore in der Zeit von 1875 und 1873 bis zur Gegenwart angegeben werden. Einheitssätze lassen sich nicht berechnen, weil die Angabe der Entfernungen fehlt; die Tabellen zeigen aber, daß die Tarife für Kohlen auf all diesen Bahnen in den letzten 30 Jahren nicht unerheblich gesunken sind und daß erst seit 1896 und 1897 diese rückläufige Bewegung zum Stillstand gekommen ist. So betragen beispielsweise die Preise für die besten Stückkohlen auf der einen Strecke im Jahre 1875: 2 D. 56 Cents für die Großtonne und fallen mit gewissen Schwankungen bis 1896 auf 1 D. 50 Cents, um Mitte 1896 auf 1 D. 55 Cents zu steigen, welcher Preis dann bis 1902 unverändert bleibt. Die Frachten der Pennsylvaniabahn vom Clearfield-Gebiet nach Philadelphia fallen von 4 D. 5 Cents im Jahre 1873 auf 2 D. 45 Cents für die kleine Tonne. Von 1887 bis 1902 beträgt die Fracht 2 D. 25 Cents für die Großtonne usw.

Diese Tabellen werden ergänzt durch die Mitteilungen, die das Bundesverkehrsamt der englischen Untersuchungskommission über die Kohlenfrachten der Jahre 1901 und 1902 in einigen anderen Gebieten gemacht hat. Sie finden sich auf S. 97 und im Anhang XIII des Berichts dieser Kommission (S. 362 ff.) und sind in den im Eingang dieses Aufsatzes erwähnten Vortrag von Macco übernommen und in deutsche Werte umgerechnet. Die Gebiete, in denen diese Frachtsätze gelten, sind andere, als die, deren Frachtsätze der Bericht des Bundesverkehrsamts behandelt. Es werden aber meist die Einheitsfrachtsätze für die Tonnenmeile angegeben, so daß sich hier ein Vergleich mit den deutschen Frachten anstellen läßt. Dagegen geben diese Tabellen keine Auskunft über die Schwankungen der Frachtsätze für einen längeren Zeitraum mit einer Ausnahme, die Kohlenfrachten der Chesapeake- und Ohio-Bahn, und zwar sowohl die Inlandsfrachtsätze als die Ausfuhrtarife werden für die Jahre 1894 bis 1899 angegeben. Diese Tarife gehören zu den billigsten, die überhaupt vorkommen, und die Binnenfrachtsätze sind von 1,27 ₰ für das Tonnenkilometer im Jahre 1894 auf 0,949 ₰ im Jahre 1898 gefallen und auf 1,02 ₰ im Jahre 1899 wieder gestiegen. Die Ausfuhrsätze sind sehr wechselnd. Sie betragen 0,42 ₰ für das Tonnenkilometer im Jahre 1894, 0,854 ₰ im Jahre 1897 und 0,635 ₰ im Jahre 1899. Es wird behauptet, daß sogar im Jahre 1897 Kohlen von Ohio nach dem Oberen See auf eine Entfernung von 1300 bis 1400 zu einem Frachtsatz von 0,1 ₰ für das Tonnenkilometer gefahren seien. Daß solche Frachten ihre besonderen Gründe haben müssen, und daß die Eisenbahnen dabei nichts verdienen können, liegt auf der Hand. Welches diese Gründe sind, ist leider nicht festgestellt. Die Erklärung des Herrn Macco, daß sie bewiesen, „was ein rein kaufmännischer Betrieb fertig bringe und wie die Industrie unterstützt werden könne, wenn diese Interessen zusammenfallen", möchte ich nicht ohne weiteres unterschreiben. Mir scheint es nicht gerade kaufmännisch, wenn ein Unternehmer mit Verlust arbeitet. Eine Eisenbahn, die nichts anderes als das Frachtgeschäft betreibt, würde sehr wenig kaufmännisch verfahren, wenn sie dem industriellen Werk die Kohlen umsonst oder fast umsonst zuführte. Der Vorteil der Eisenbahn wird also auch in diesem Falle vermutlich an einer anderen Stelle liegen: sie wird irgendwie an dem industriellen Unternehmen, das sie durch ihre Frachtsätze unterstützt, beteiligt sein und auf andere Weise entschädigt werden. Trifft diese Annahme zu, so würden solche Frachtsätze für die Beurteilung der Tarifpolitik der amerikanischen Bahnen ohne alle Bedeutung sein.

In den übrigen Tabellen werden die Frachtsätze von Connellsville nach verschiedenen, 91 bis 1090 km entfernten Verbrauchsplätzen, von dem Kohlengebiet in Virginien nach Norfolk (Virginia) und von verschiedenen Gruben in Westvirginien, Maryland und Pennsylvanien nach Newyork, Philadelphia, Baltimore und Newport News sowie von Pittsburgh nach Chicago, East St. Louis, Cincinnatti, Louisville und Buffalo zusammengestellt. Diese Frachtsätze sind außerordentlich verschieden und sehr niedrig, selbst im Vergleich mit den niedrigsten preußischen Ausfuhrfrachten mit einem Streckensatz von etwa 1,30 ₰ für das Tonnenkilometer. Einzelne Frachtsätze nach Philadelphia beispielsweise gehen erheblich unter 1 ₰ für das Tonnenkilometer, die meisten bewegen sich etwa zwischen 1,20 und 1,30 ₰, der höchste vorkommende Satz von Connellsville nach Pittsburgh beträgt 3,81 ₰ für das Tonnenkilometer, freilich für eine Strecke von nur 91 km. Der hauptsächlichste Grund, aus dem die amerikanischen Eisenbahnen so billig fahren können, scheint mir der zu sein, daß diese Tarife fast durchweg für Entfernungen gelten, die bei uns überhaupt nicht oder nur ganz vereinzelt bei der Beförderung von Kohlen vorkommen. Die amerikanischen Bahnen haben ihre Tarife augenscheinlich mit einer sehr stark fallenden Skala gebildet. Sonst ließe sich nicht erklären, wie es kommt, daß der Einheitssatz von Connellsville beispiels-

weise nach Cleveland (332 km) 2,09 ₰, nach Cincinnatti (595 km) 1,56 ₰, nach Chicago (907 km) 1,29 ₰, nach St. Louis (1090 km) 1,13 ₰ beträgt.

Die außerordentliche Verschiedenheit dieser Frachtsätze, auch bei annähernd gleichen Entfernungen (z. B. von Connellsville nach Philadelphia 560 km: 1,61 ₰, von Deak Park nach Philadelphia 571 km: 1,03 ₰, von Clearfield nach Newyork 557 km: 1,35 ₰) ist ein neuer Beweis dafür, mit welcher Willkür die amerikanischen Eisenbahnen bei Feststellung ihrer Frachtsätze verfahren, wie sie diese den einzelnen, nach ihrer souveränen Ansicht gerade vorliegenden Verhältnissen anpassen oder anzupassen bemüht sind, daß mit anderen Worten die Tarife auch für dieses Gut nach rein privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten aufgestellt werden. Eine derartige Tarifpolitik ist allerdings für uns ein überwundener Standpunkt, und es wäre, den Lesern dieser Zeitschrift brauche ich das ja nicht auszuführen, ein starker Rückschritt, wenn unsere Staatsbahnen zu einer solchen Tarifpolitik zurückkehren würden, die in unmittelbarstem Widerspruch zu den grundlegenden Forderungen des Staatsbahnsystems steht. Es herrschen eben heute noch in den Vereinigten Staaten Zustände, wie bei uns in den ersten Zeiten des Privatbahnsystems, in den vierziger und fünfziger Jahren, wie in England bis in die achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts. Man lese z. B. bei Ulrich, bei Cohn nach, wie unser, wie der englische Handelsstand unter einer solchen Tarifpolitik geseufzt hat, und es sind nicht zum wenigsten diese Beschwerden, die bei uns den Staatsbahngedanken gefördert haben. Die lebenden Geschlechter haben diese Lehren der Geschichte vergessen, wenn sie uns solche Tarifverhältnisse als erstrebenswert vorhalten.

Nun noch ein Beispiel von Kohlenfrachtsätzen in den mittleren Staaten der Union, in denen die eigenartigen Verhältnisse, die die Kohlenfrachten der Oststaaten bestimmen, nicht vorliegen. Im Staate Wisconsin beträgt nach der Botschaft des Gouverneurs der Einheitssatz für Hartkohlen 3,48 ₰, für Weichkohlen 3,18 ₰ für 1 tkm, im Staate Jowa für die ersteren 2,81 ₰, die letzteren 2,42 ₰. Hier stehen die Eisenbahnen nicht in Wettbewerb mit einander und nicht in geschäftlichen Beziehungen zu der Industrie. Die Bevölkerung klagt nicht nur bitter über die Höhe dieser Frachten, sondern auch über den gewaltigen Unterschied der Frachtsätze in den benachbarten Staaten mit vielfach gleichartigen wirtschaftlichen Verhältnissen. Und derartige Tarifverschiedenheiten sind bei zahlreichen anderen Gütern vorhanden. Hier aber fällt es den Eisenbahnen nicht ein, durch Herabsetzung ihrer Frachten die Industrie zu unterstützen, und der Staat ist gänzlich außerstande, zu helfen. Das kaufmännische Verfahren besteht hier darin, daß die Eisenbahnen ohne alle Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes rücksichtslos ihre eigenen Interessen wahrnehmen, also nehmen, was sie bekommen können, Handel und Industrie einfach brandschatzen. Das ist die andere Seite der Medaille.

VII.

Ein ganz eigenes Beispiel des Zusammenwirkens von Industrie und Verkehrsmitteln in den Vereinigten Staaten ist zum erstenmal in dem Berichte der englischen Untersuchungskommission dargestellt und von Macco, der diese Verhältnisse im vergangenen Sommer durch eigene Anschauungen kennen gelernt hat, eingehender geschildert. Es handelt sich um die Gewinnung der hochwertigen Eisenerze aus den am Westende des Oberen Sees, südlich, nördlich und westlich von seinen Ufern in den Staaten Minnesota und Wisconsin belegenen Eisensteingruben und die Beförderung dieser Rohstoffe von den Gruben zu den Seehäfen Duluth und Superior, von da zu Schiff nach den am Südufer des Eriesees belegenen Hafenplätzen Cleveland, Ashtabula, Conneaut usw. und von den Häfen, besonders von Conneaut aus mit der Eisenbahn unmittelbar zu den in Pittsburgh und Umgegend befindlichen Hochöfen. Das in Frage kommende Gebiet ist auf der vorstehenden Karte dargestellt. Die Beförderung nach den Hochöfen erfolgt auf der viel genannten und bisher wenig bekannten Pittsburgh Bessemer & Lake Erie-Bahn, einer Bahn, die als Musteranstalt für die billige, rasche und zweckmäßige Beförderung der Rohstoffe geschildert wird. Ich habe es besonders dankend begrüßt, daß wir über die Anlage, den Betrieb und den Verkehr dieser Bahn nun endlich zuverlässig unterrichtet werden. Ein unbefangener Beurteiler wird allerdings nunmehr die Überzeugung gewinnen, daß es sich um Unternehmungen handelt, deren Betrieb ganz ausschließlich durch die örtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse der dortigen Gebiete bedingt wird, Verhältnisse, wie sie vielleicht nirgends auf der Welt wieder vorkommen. Die Art und Weise, wie hier die Naturschätze verwertet werden unter Benutzung aller der neuesten und besten Hilfsmittel, gibt uns ein glänzendes Zeugnis von der Klugheit und Geschicklichkeit der Unternehmer, an deren Spitze der berühmte Carnegie und der von ihm geschaffene Stahltrust (United States Steel Corporation) stehen. Dieser Stahltrust ist teils alleiniger, teils wenigstens Miteigentümer der Eisensteingruben, der Häfen- und Dockanlagen an dem Oberen und Eriesee, der Schiffe, der Eisenbahnen und endlich der Hochöfen in und um Pittsburgh. Alle diese Unternehmungen werden einheitlich geleitet; die Bergwerke, die Beförderungsanstalten, die Hochöfen arbeiten Hand in Hand, sie sind von dem gemeinsamen Bestreben geleitet, die Naturschätze möglichst billig zu gewinnen und zu verarbeiten und die Erzeugnisse dann auch möglichst vorteilhaft zu verwerten. Und dieses Bestreben scheint in der Tat in diesen Gebieten von glücklichstem Erfolge gekrönt zu sein. Vergegenwärtigen wir uns also einmal die Organisation dieses Unternehmens an der Hand der vorerwähnten Quellen.

Die Eisensteingruben am Oberen See waren schon im Jahre 1890 einmal von einer großen Anzahl deutscher und englischer Eisenhüttenleute, die sich damals über die wirtschaftlichen Verhältnisse der Vereinigten Staaten durch Augenschein unterrichten wollten, aufgesucht. Einer der Teilnehmer an dieser Reise, der Geh. Kommissionsrat Glaser (Berlin), hat in der von ihm herausgegebenen Zeitschrift: „Annalen für Gewerbe und Bauwesen“ in den Jahrgängen 1890 und 1891 über seine Wahrnehmungen berichtet und ist bereits damals in hohem Grade erstaunt über den außerordentlichen Reichtum dieser Bergwerke. Nach einer den Reisenden damals überreichten Zusammenstellung (vom Oktober 1890) seien in den letzten 34 Jahren 48 133 421 (amerikanische = 43 324 589 deutsche) Tonnen Eisenerze aus den Gruben gefördert worden. Seitdem ist die Förderung außerordentlich gewachsen, insbesondere seit der im Jahre 1893 erfolgten Erschließung des alle anderen Gruben an Reichhaltigkeit übertreffenden Mesabi-Lagers. Die Ausbeute stieg von rund 9 Millionen deutscher Tonnen im Jahre 1890 auf 20 894 294 t im Jahre 1900 und über 28 Millionen Tonnen im Jahre 1902. Aus den Mesabi-Gruben allein wurden im Jahre 1900: 8 289 393, 1901: 9 452 863, 1902: 13 556 992 t gefördert, d. h. nahezu die Hälfte der ganzen Förderung am Oberen See.

Der Eisenstein ist ungemein reichhaltig. Anfänglich verhüttete man nur Erze mit einem Gehalt an Eisen von 62 bis 68 %. Neuerdings ist man in den Ansprüchen an die Güte der Erze herabgegangen, es werden schon Erze mit einem bedeutend geringeren Eisengehalt verarbeitet. Diese Erze werden nun auf verschiedenen Eisenbahnen zu den Häfen Duluth und Superior gefahren, Eisenbahnen, die wesentlich für den Transport dieser Erze hergestellt sind und fast keine anderen Güter sowie nur wenig Personen befördern. Der Betrieb der Eisenbahnen findet in vollem Umfange nur statt während der Zeit der freien Schiffahrt, das heißt etwa sieben bis acht Monate im Jahre; in den übrigen Monaten ist er ganz bedeutend eingeschränkt.

In den Häfen des Oberen Sees sind sehr zweckmäßig eingerichtete Dock- und Hafenanlagen, die es ermöglichen, daß die Erze von den Eisenbahnwagen unmittelbar in Schiffe von einer Tragfähigkeit bis zu 8000 t verladen werden. Die Schiffe fahren durch den Oberen See und den Sault St. Mary-Kanal mit seinen weltberühmten Schleusen in den

Huronsee und den Eriesee. Von den am südlichen Ufer des Oberen Sees belegenen Erzgruben wird der Eisenstein nach dem Hafen Marquette am Oberen See oder nach Escanaba am Michigansee gefahren und macht von dort aus denselben Weg, wie die in den Häfen Duluth und Superior verschifften Erze, oder geht auch wohl auf dem Michigansee nach Chicago.

Auch die Empfangshäfen am Südufer des Eriesees besitzen wieder vorzügliche Entladevorrichtungen und ausgedehnte Lagerplätze zur Aufnahme der Erze, die nicht sofort mit der Eisenbahn weitergefahren werden können. Große Lagerplätze sind auch deswegen erforderlich, weil während der Zeit der geschlossenen Schiffahrt der Eisensteintransport ganz aufhört und also Fürsorge getroffen werden muß, daß auch in diesen Monaten die Hochöfen die nötigen Rohstoffe erhalten.

VIII.

Die Pittsburgh, Bessemer and Lake Erie-Bahn, von der eine klare Übersichtskarte in dem englischen Werk abgedruckt ist, hat zwei nördliche Ausgangspunkte in den Häfen Erie und Conneaut. Der letztere ist der bei weitem bedeutendste. Er hat im Jahre 1902 nach den Angaben Maccos nahezu fünf Millionen Tonnen Eisenstein empfangen. Die von Conneaut und Erie ausgehenden Strecken treffen in der Station Albion zusammen, von wo die Bahn in fast gerader südlicher Richtung zu der südlichen Endstation Bessemer führt, die durch Zweigbahnen mit Duquesne und Pittsburgh verbunden ist. Auch an die Hauptstrecke von Albion bis Bessemer schließen sich einige kurze Zweigbahnen nach Hochöfen an. Mit anderen größeren Bahnnetzen steht die Bahn nicht in unmittelbarer Schienenverbindung, sie bildet ein Unternehmen ganz für sich inmitten des gerade dort weitverzweigten, engmaschigen Eisenbahnnetzes. Im großen Ganzen ist diese Bahn am ersten zu vergleichen mit unseren Privat-Anschlußbahnen, mit denen sie auch die Eigenschaft gemein hat, daß sie ausschließlich oder wenigstens nahezu ausschließlich die Güter für die Werke eines einzigen Unternehmens befördert. Freilich eine Anschlußbahn von riesenhaftem Umfang. Die ganze Bahn mit der Zweigbahn hat eine Ausdehnung von etwas über 198 engl. Meilen = rund 320 km, die Hauptstrecke eine solche von 250 km. Ihre Anlagekosten betragen zur Zeit nach den neuesten mir vorliegenden Angaben in dem letzten Bande der Statistik des Bundesverkehrsamts und nach Poors Manual für 1903 einschließlich der Kosten der Betriebsmittel 28 1/3 Millionen Dollars = rund 119 Millionen Mark, das sind rund 372 000 ℳ für das Kilometer, obgleich die Bahn nur eingleisig, allerdings mit normaler Spur, gebaut ist und sehr günstige Neigungs- und Krümmungsverhältnisse besitzt.

Sie ist vollständig eingerichtet für den Eisensteintransport von Norden nach Süden, hat indessen auch nicht unerhebliche Rückfrachten, hauptsächlich Kohlen, Halbfabrikate und Fabrikate der Hochöfen und Eisenwerke. Der Betrieb ist ein sehr einfacher und billiger; er ist, wie auch die Betriebsmaterialien, durchweg auf den Eisenerztransport zugeschnitten. Eine große Anzahl der Güterwagen faßt 45 t, es sind indes auch noch viele Wagen von geringerer Tragfähigkeit (36 t) vorhanden. Sie besaß am 30. Juni 1902: 75 Lokomotiven, 44 Personenwagen, 7775 Güterwagen und 146 Dienstgutwagen. Die Transportpreise können unter diesen Umständen an sich sehr billig gestellt werden. Das englische Werk gibt die Tarife für Erztransporte an auf 0,3 Cent für die Tonnenmeile, das wären 0,87 ₰ für das Tonnenkilometer. Es wird dabei bemerkt: „Da die Bessemerbahn ausschließlich privaten Zwecken dient und unter Ausnahmeverhältnissen betrieben wird, liegt es auf der Hand, daß ihre geschäftliche Lage nicht mit voller Offenheit klargestellt werden kann. Nach den Mitteilungen, die an die Öffentlichkeit gelangt sind, ist es aber wohl anzunehmen, daß bei so niedrigen Frachtsätzen die Eisenbahn noch einen geringen Gewinn erzielt.“ Ob diese letztere Annahme zutreffend ist, erscheint mir allerdings zweifelhaft.

Über die Verkehrs- und die Finanzverhältnisse unserer Bahn, insbesondere die letzteren, lassen uns die bisher benutzten Quellen leider gänzlich im Stich. Wenn man aber die Tarifpolitik einer Eisenbahn beurteilen will, so scheint es mir doch nicht ganz unwichtig, zu prüfen, ob und welcher finanzielle Erfolg mit derartigen Tarifen erzielt ist. Denn es ist nichts einfacher, als zu billigen Sätzen oder gar umsonst zu fahren — wenn man auf jeden Gewinn verzichtet. Ich bezweifle es indessen, ob die Besitzer dieser Bahn sich jemals über diese Frage Rechenschaft abgelegt haben. Denn die Bahn ist allein für sich betrachtet überhaupt kein wirtschaftliches Unternehmen, sie ist nichts, als ein — verhältnismäßig nicht sehr bedeutendes — Glied in einer Kette wirtschaftlicher Unternehmungen, und sie arbeitet nahezu ausschließlich für ihre Eigentümer, so gut wie gar nicht für die Allgemeinheit; da ist es wirklich ziemlich gleichgültig, wie man sich selbst die Frachten berechnet, wenn nur das große Gesamtunternehmen den nötigen Gewinn abwirft.

Unter diesen Gesichtspunkten erklärt sich denn auch die ganze Finanzierung der Bahn, die ein geradezu typisches Beispiel für die Kunst der Amerikaner ist, die wahren Verhältnisse eines Unternehmens zu verschleiern. Unsere Bahn ist also und zwar auf 999 Jahre verpachtet an eine andere Gesellschaft, die Bessemer and Lake Erie-Bahn; die Bessemer and Lake Erie-Bahn aber ist wiederum eine der zahlreichen Bahnen, die von der United States Steel Corporation „kontrolliert“ werden, das heißt, bei deren Verwaltung dieses Unternehmen den maßgebenden Einfluß hat, weil es die Mehrheit der Aktien besitzt. Die Pächterin betreibt neben der gepachteten noch eine Anzahl kleinerer Zweigbahnen im Gesamtumfang von rund 60 km. Sie bezieht die Einnahmen und hat sich verpflichtet, der gepachteten Bahn eine feste Rente von 6 % für die Vorzugsaktien und 3 % für die Stammaktien zu zahlen, außerdem die Schuldtitel zu verzinsen. Die gepachtete Bahn hat ein Anlagekapital, bestehend aus zehn Millionen Dollars Stammaktien und zwei Millionen Vorzugsaktien, außerdem eine feste Schuld von 16 441 903 Dollars. Über das Anlagekapital der Pächterin hüllt man sich in Schweigen. Sie muß sehen, wie sie die zur Erfüllung dieser Verpflichtungen erforderlichen Reineinnahmen herauswirtschaftet.

Über den Verkehr der gepachteten Bessemer, Pittsburgh and Lake Erie-Bahn und ihre Einnahmen und Ausgaben, soweit diese dem Betrieb zur Last fallen, schweigen sich nun wieder die Statistiken einfach aus. Angaben hierüber finden sich nur für die Pächterin, die Bessemer & Lake Erie-Bahn, und beziehen sich bei dieser natürlich auf das ganze von ihr angeblich betriebene Netz. Auf diesem sind im letzten Betriebsjahr 482 366 Personen und 5 992 241 (amerikanische) Tonnen Güter gefahren. Es sollen betragen haben:

die Roheinnahmen aus dem Betrieb . . .	3 414 221 D.
die Betriebsausgaben	1 745 857 „
also Betriebsüberschuß . .	1 668 364 D.
davon gehen ab (wofür?)	1 344 807 „
also Überschuß	323 557 D.

Aus diesen Zahlen lassen sich Schlüsse über die Rentabilität des Unternehmens überhaupt nicht ziehen und die Unternehmer werden ihre guten Gründe haben, daß sie nicht mehr Zahlen der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen. Von den in „Poors Manual“ weiter enthaltenen Einzelheiten sind in hohem Grade verwirrt und unklar die Angaben über die festen Schulden (funded debt). Ohne diese ist die Bilanz dieses Einzelunternehmens nicht zu verstehen, und selbst Poor fühlt sich zu der bescheiden mißbilligenden Bemerkung veranlaßt: „Nähere Angaben hierüber wurden nicht gegeben. Anfragen an die Bahn und an die Verwaltung des Stahltrust blieben unbeantwortet.“

Diese Schilderung dürfte genügen, um den Beweis zu liefern, daß auch hier eine der vielen amerikanischen Unternehmungen vorliegt, deren wahre Natur für den Nichtbeteiligten in undurchdringliches Dunkel gehüllt ist. Die für das Anlagekapital, für den Verkehr, für die Erträge der Bahnen angegebenen Zahlen decken sich in keiner Weise, es ist ein einfaches Ding der Unmöglichkeit, sich ein auch nur annähernd zutreffendes Urteil zu bilden darüber, ob die Bahn so niedrige

Tarife wirklich erhebt und ob und was sie dabei verdient. Und wenn das nicht möglich ist, so kann man auch den preußischen Staatsbahnen nicht zurufen: Gehet hin und tuet desgleichen.

Die Aufgabe der Staatsbahnpolitik ist und bleibt gewiß in erster Linie die Hebung und Förderung des gesamten wirtschaftlichen Lebens, und danach müssen auch die Gütertarife bemessen werden. Daß unsere deutschen Tarife an sich unerschwinglich hoch sind, ist bisher noch von niemand nachgewiesen. Die bloße Tatsache, daß die nordamerikanischen Eisenbahnen, sei es aus was immer für Gründen, durchschnittlich und auch für einzelne Gegenstände und Landesteile niedrigere Tarife haben, als wir, genügt nicht zur Begründung des Verlangens, alle oder einen Teil unserer Tarife auf ähnlich niedrige Beträge herabzusetzen. Daß aber die amerikanischen Tarife auch zahlreiche recht dunkle Schattenseiten haben, die bei den Forderungen der Tarifermäßigung entweder nicht gekannt sind oder außer Erwägung bleiben, das wird durch die vorstehend besprochenen neuesten Untersuchungen wiederum bestätigt.

Dr A. v. d. Leyen.

Die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.

Unserer Besprechung in Nr 9 S. 130 d. Ztg. ist das Ende der Verhandlungen in der französischen Abgeordnetenkammer und ihre Folge noch etwas näher nachzutragen, zumal mit der kurz erwähnten Rede des Finanzministers Rouvier erst wenn nicht eine volle Entscheidung der Frage, so doch die im Parlament wie in der Regierung vorherrschende Stimmung gegen die Verstaatlichung klar zutage gelegt wird. Ja, man kann jetzt wohl mit Recht sagen, daß nicht nur die „Rachatisten", die Anhänger des Rückkaufs (rachat), eine Niederlage erlitten haben, sondern daß die Verstaatlichungspläne auf absehbare Zeit begraben sind. Freilich ändern sich in Frankreich die Verhältnisse und die Regierungen häufig. Aber in unserer Zeitung ist schon seit Jahren, und bei Gelegenheiten, wo die Verstaatlichungsanhänger äußerliche Siege erfochten, die nun wohl als richtig erwiesene Ansicht vertreten worden, daß die maßgebenden Kreise in Frankreich die Verstaatlichung nicht wollen und daß sie wenige Aussichten hat. Es wird ja gelegentlich, zumal wenn Wahlen vor der Tür stehen, einmal mehr Rücksicht auf den sozialistischen Gedanken genommen, wie tatsächlich unmittelbar vor den letzten Neuwahlen die Kammermehrheit einen Beschluß auf Rückkauf der Westbahn und der Südbahn faßte. Aber die Grundstimmung des Bürgertums und der Politiker ist dagegen. Und daß diese in den zum Schluß der anderthalb Wochen umfassenden Verhandlungen vom Finanzminister Rouvier scharf zum Ausdruck gebracht ward und Rouviers entschiedene Stellungnahme für das Privatbahnsystem sicher den meisten Anklang fand, bleibt als wichtiges Ergebnis zu verzeichnen. Allerdings bleiben auch mannigfache Widersprüche nach den verschiedensten Seiten; Rouvier selbst wurden solche für seine Person vorgehalten. Er trug mit sehr starken Farben auf. Wir gehen nicht nochmals darauf ein, wie die Verstaatlichungsfreunde zahlenmäßig nachweisen wollen, finanziell sei der Rückkauf für den Staat vorteilhafter, während Rouvier und die Rückkaufsgegner das Gegenteil zu erhärten suchen. Höchst bezeichnend ist, daß, nachdem vor nicht langer Zeit die Herren Bourrat, Pelletan und Genossen die Konvention von 1883, welche die Privatbahnkonzessionen mit Staatsgarantie bis 1950–60 weiter festlegten, als „verbrecherische" (scélérates) bezeichnet hatten, der jetzige Finanzminister — der 1893 als Abgeordneter Berichterstatter für die Konventionen war — sie als „befreiende" (libératoires) pries. Sie sollen laut Rouvier alles Heil für die Finanzen Frankreichs gebracht haben. So hat man nach dem Kriege Thiers als „libérateur du territoire" gepriesen. Herr Rouvier ist also wohl etwas überschwänglich. Er sagt, vor 1883 hätte Frankreich seine Staatsschuld riesig vermehren müssen, dann aber, als die Eisenbahngesellschaften für sich die Obligationen für den Bahnbau ausgaben, sei der Kurs der französischen Rente von 79 Fr. im Jahre 1883 auf Pari im Jahre 1892 gestiegen. Auf diese Weise sei der Kredit des Landes außerordentlich gefestigt und gehoben, auch die dreimalige Zinsherabsetzung der Staatsschuld möglich geworden. Dem könnte man entgegenhalten, daß unter dem Staatsbahnsystem in Deutschland, wo der Staat direkt die Eisenbahnschuld übernommen hatte und die Eisenbahnanleihe ausgab, gleichfalls Zinsherabsetzungen („Konversionen") vorgenommen werden konnten. Minister Rouvier hält aber nicht nur für Frankreich wegen besonderer Umstände das bestehende Privatbahnsystem — mit allerdings ziemlich weitgehenden Aufsichts- und Einmischungsrechten des Staates — für besser, sondern er ist Gegner der Staatsbahnen überhaupt. Und auch bei dieser Begründung verfuhr er stark einseitig. Er wies u. a. darauf hin, wie in der Schweiz die Verstaatlichung viel teurer gekommen sei, als die Regierung ursprünglich berechnet hatte; das ist richtig, aber übertrieben ist es, wenn Herr Rouvier es so darstellt, als ob man in der Schweiz den Rückkauf schon bereue. Auch anderwärts, so behauptete er, hätten die Staatsbahnen die auf sie gesetzten Hoffnungen nicht erfüllt. Gegen Deutschland, das Staatsbahnland par excellence, wußte er nur den Professor v. Kauffmann (!) ins Feld zu führen, der vor einer Reihe von Jahren die französische Eisenbahnpolitik, die dem Staat für die Zukunft spare, besser als die deutsche erklärte und infolgedessen in Deutschland, wie man wohl allgemein anerkennt, kaum mehr ernsthaft genommen wird.

Der Berichterstatter der Kommission, Abg. Klotz, der nach wie vor den vollständigen Rückkauf der West- und Südbahn verfocht und den Vermittlungsvorschlag des Eisenbahnministers als verfehlt erklärte, stellte starke Widersprüche bei der Regierung fest. Der jetzige Arbeitsminister Maruéjouls habe die Konventionen von 1883 sehr streng kritisiert, während der Finanzminister Rouvier sie überaus pries; ersterer erklärte, der Rückkauf werde die Staatslasten weder verringern noch vermehren, letzterer schreibt ihnen eine unerträgliche Vermehrung zu. Rouvier mußte zugeben, daß er im Jahre 1874 selbst einen Antrag auf Verstaatlichung aller großen Eisenbahngesellschaften gestellt habe, er habe sich aber bald von dieser Ansicht bekehrt. Wenn er, wie ihm weiter vorgeworfen wird, gesagt habe, wenn man verstaatlichen wolle, solle man doch den Bankerott der Eisenbahngesellsshaften abwarten, so sei das nur ein Scherz gewesen.

In der Kammer endigte der lange Kampf damit, daß der Präsident der Budget- und Kreditkommission, der frühere Finanzminister Doumer, die Schwäche der Verstaatlichungssache im Parlament erkennend und die weiteren Folgen eines politischen Konfliktes fürchtend, die Rückverweisung aller Anträge an die Kommission vorschlug, die dann auch beschlossen ward. Nun aber ging nachträglich der Lärm erst recht los. Der Marineminister Pelletan — der vor zwei Jahren das ihm ursprünglich zugedachte Ministerium der öffentlichen Arbeiten nicht erhielt, weil er als zu leidenschaftlicher Verstaatlichungsanhänger bekannt war — hatte während der Eisenbahndebatte in der Kammer geschwiegen. Nachher aber beschwerte er sich bitter in der Presse, daß der Finanzkollege Rouvier seine Zuständigkeit weit überschritten habe; dieser könne mit der grundsätzlichen Verwerfung der Verstaatlichung nur seine persönlichen Ansichten, nicht die der Gesamtregierung vorgetragen haben. In dem von Pelletan unterzeichneten Brief, den die gesamte französische Presse veröffentlicht, steht wörtlich der Satz: „Wenn ich hätte antworten können, so würde ich lebhaftest bedauert haben, daß ein Finanzminister auf der Tribüne versicherte, der Rückkauf würde die französische Staatsschuld um 20 Milliarden Franken vermehren, während jedermann, der sich mit der Frage beschäftigt hat, das Gegenteil weiß." Minister Pelletan, überhaupt als grober Draufgänger verschrien und nicht sehr beliebt, stellt also seinen Kollegen Rouvier geradezu als Dummkopf oder Leichtfertigen bloß. Es schien denn auch eine kleine Ministerkrise herauszukommen, sie wurde aber vorerst beschworen. Ministerpräsident Combes erklärte, im Ministerium könnten einzelne Mitglieder, und das sei bekannt gewesen, wohl verschiedene Ansichten über die Verstaatlichung haben. Die Stellung des Ministeriums sei jetzt nicht grundsätzlich festgelegt, sondern nur der Vermittlungsantrag des Eisenbahnministers Maruéjouls gebilligt worden, wonach die West- und die Orléansbahn dem Staatsbahnnetz einige Bahnhöfe und Linien abtreten und Tarifabmachungen gewähren sollen. Abg. Klotz hat schließlich dem Minister Maruéjouls mitgeteilt, daß die Kommission sich auf sechs Wochen vertagt habe, indem sie darauf rechne, daß bis dahin die betreffenden Verhandlungen mit den genannten beiden Bahngesellschaften beendigt seien. Der Minister versprach möglichste Beschleunigung. Ob wenigstens diese kleine Stärkung des in ungünstiger Lage arbeitenden geringen französischen Staatsbahnnetzes verwirklicht wird, erscheint noch nicht sicher.

Das „Journal des transports", welches das Privatbahnsystem und die Sache der Gesellschaften vertritt, erklärt, die eingeleiteten Verhandlungen würden nicht zum Ziele führen. Daß jetzt in Frankreich die Stimmung sich noch offener gegen die Verstaatlichung erklärt, als früher, beweisen auch die Preß-

stimmen über den Ausgang des Kampfes. Der „Temps“ freut sich in schärfster Tonart, daß die Abenteurerpolitik, das Experiment, welches in den sozialistischen Staat führe, abgetan sei. „Figaro“ schreibt: „Der gesunde Menschenverstand hat einmal gesiegt; die große Schlacht über den Rückkauf der Eisenbahnen hat mit einem kläglichen Fiasko geendet, mit einem demütigenden Eingeständnis der Schwäche und Ohnmacht.“ Wie Tartarin von Tarascon seien die „Verschlinger“ der Aktionäre in das Feld gerückt. Der „Siècle“ macht sich darüber lustig, daß der Berichterstatter Klotz von „Plutokratie“ betreffs der Eisenbahngesellschaften gesprochen habe, was eine nichtsbedeutende Redensart sei. Auch von der Rechten meint der „Gaulois“ mit einem Seitenhieb auf den republikanischen „Block“: „In Wahrheit hat man eingesehen, daß der Betrieb der Eisenbahnen durch den Staat eine Ursache des Ruins für unsere Finanzen und der Unbeliebtheit für die Regierung sein würde.“

Unter der Hand hört man aus Paris die Ansicht, die Eisenbahnverstaatlichung gelte als endgültig begraben, wenn diese Ansicht auch amtlich und offen aus sozialistischen Rücksichten nicht ausgesprochen werden kann. Noch das vorige Kabinett Waldeck-Rousseau-Millerand-Baudin hatte sich grundsätzlich für die Verstaatlichung erklärt und nur auf die entgegenstehenden tatsächlichen Schwierigkeiten berufen. Übrigens hat jetzt Minister Rouvier ohne Widerspruch erklärt, daß die Eisenbahnverstaatlichung niemals zum republikanischen „Credo“ gehört habe.

Die Eisenbahnen in der ersten Beratung des Etats im preußischen Abgeordnetenhause.

Die erste Lesung des preußischen Etats fand, nachdem der Finanzminister seine Etatsrede bereits am 19. Januar gehalten hatte, in den Tagen vom 23.–26. Januar statt. Wie immer, kamen bei der ausschlaggebenden Bedeutung des Eisenbahnwesens für die preußischen Finanzen auch eine Anzahl von Fragen der Eisenbahnpolitik zur Sprache. Gleich bei Beginn der Beratung pries der kons. Abg. Graf Limburg-Stirum unter Worten höchster Anerkennung für den eben verstorbenen Staatsminister v. Maybach dessen Werk, die Verstaatlichung der Privatbahnen, und die erst dadurch geschaffene Möglichkeit des Baues einer großen Anzahl minder ertragfähiger Nebenbahnen, durch die die Steuerkraft des Landes ganz außerordentlich gehoben sei. Er erklärte im Namen seiner Partei und unter deren Beifall, daß diese kein Interesse daran habe, die Eisenbahngemeinschaft auf andere Staaten auszudehnen. Die Eisenbahnverwaltung solle mit den anderen freundschaftlich verkehren, ihre Übermacht nicht fühlbar machen, aber im übrigen: jeder für sich. Der freisinnige Abg. Richter war mit der von ihm behaupteten „Thesaurierungspolitik“ der Regierung nicht zufrieden. Nach seiner Rechnung sei durch Verminderung der Schulden auf der einen, durch Erhöhung des werbenden Staatsvermögens auf der anderen Seite hauptsächlich auf dem Eisenbahngebiet seit 1895 bis 1903 die Bilanz des Staatsvermögens um mindestens 2 Milliarden gebessert. Der Finanzminister habe selbst gesagt, es sei noch nicht dagewesen, daß in einem Jahre 120 Millionen zur Vermehrung der Eisenbahn-Betriebsmittel zur Verfügung gestanden hätten. Er wolle nicht, daß man die Gegenwart erleichtere auf Kosten der Zukunft. Darauf erwiderte der Finanzminister, der Abg. Richter habe bei seiner Rechnung die Zunahme der Schulden unberücksichtigt gelassen. Gegenüber den großen Ausgaben, die die Zukunft der preußischen Staatseisenbahnen durch den Schnellverkehr, den elektrischen Verkehr usw. bringen werde, sei die gesetzliche Schuldentilgung, wie sie vorgenommen werde, gewiß angebracht. Nicht alle Ausgaben für die Eisenbahnen seien werbendes Kapital, sondern würden im Interesse der Sicherheit gemacht, ohne die Einnahmen zu steigern.

Der nationallib. Redner, Abg. Friedberg, gedachte zunächst des Staatsministers v. Maybach. Sein Andenken werde in der Geschichte des preußischen Staats mit goldenen Lettern prangen. Zum Eisenbahnwesen übergehend, sprach er zugleich im Namen seiner Partei die Ansicht aus, es sei für die Entwicklung des Eisenbahnwesens noch immer nicht genug geschehen. Er tadelte, daß man von den Gemeinden unentgeltliche Hergabe von Land zu vermeintlichen Nebenbahnen fordere und dann diese demnächst in Vollbahnen verwandle. Manchmal zögere man auch mit dieser Umwandlung zu lange. Auch für Anlage von zweiten Gleisen werde nicht genug verlangt. Vor allem aber zeige die Eisenbahnverwaltung in der Behandlung der Tariffragen eine gewisse Rückständigkeit. „Minister Budde hat im vorigen Jahre erklärt, er wolle sich auf Tarifexperimente nicht einlassen. Ich halte diesen Standpunkt für durchaus falsch. Die Tariffrage ist die allerwichtigste für die Weiterentwicklung unseres wirtschaftlichen Lebens, man kann ihr nicht aus dem Wege gehen. Der Finanzminister hat an der Hand seiner amerikanischen Erfahrungen darauf hingewiesen, daß wir uns vor allen Dingen den inneren Markt sichern müssen. Er hat aber hinzuzufügen vergessen, daß Amerika seine kolossale Überlegenheit in wirtschaftlicher Beziehung und überhaupt die großartige Entwicklung der Verkehrsverhältnisse doch zum Teil auch den billigen Tarifen verdankt. Der Finanzminister hätte seine amerikanischen Erfahrungen für uns dahin etwas verwerten sollen, daß er die amerikanischen Tarife uns als vorbildlich hingestellt hätte. Notwendig erscheint uns eine Reform der Tarife für die Massengüter, namentlich für die Kohlen. Das liegt auch im Interesse einer Industrialisierung des Ostens, von der seine Landwirtschaft den ungeheuersten Vorteil haben würde. Wird ihm aber die Kohle nicht durch bequeme und billige Verbindung leichter zugänglich gemacht, so wird die Differenzierung des industriellen Westens und des nicht industriellen Ostens immer größer werden, was wir im Interesse einer gleichmäßigen wirtschaftlichen Entwicklung unseres Vaterlandes nicht wünschen. Es ist also für uns von der allergrößten Wichtigkeit, bald zu einer Reform der Gütertarife in verbilligendem Sinne zu gelangen.“

Sehr einverstanden erklärte sich der Abgeordnete mit der beantragten Vermehrung der etatsmäßigen Stellen um 3246 und den Gehaltsverbesserungen. Mit Recht nenne der Minister dies eine weitgehende Fürsorge.

Der freikons. Abg. Freiherr v. Zedlitz sprach seine Befriedigung über den in Aussicht stehenden Betriebsüberschuß der Eisenbahnen von rund 600 000 000 ℳ aus und erinnerte dabei an den jetzt seltsam berührenden Beschluß der Budgetkommission von 1878, von der Verstaatlichung der Eisenbahnen abzusehen, da dies zu einer unheilbaren Zerrüttung der preußischen Finanzen führen müsse! Er fuhr dann fort: „Der Eisenbahnminister v. Maybach hat sich damals nicht abhalten lassen, in derselben Tagung des Landtags sein Programm der Verstaatlichung zu begründen und ihre Notwendigkeit darzulegen. Er war überhaupt ein Mann, der das Vollbewußtsein seiner Verantwortlichkeit im höchsten Maße besaß und auch dem Fürsten Bismarck gegenüber, was bekanntlich auch nicht gerade leicht war, allezeit entschlossen war, die Konsequenzen aus seinen Auffassungen zu ziehen. Er war auch in dieser Beziehung ein leuchtendes Vorbild für alle künftigen Minister. Wenn diese sich ihrer vollen ministeriellen Verantwortlichkeit bewußt gewesen wären, so wären ihnen manche Wirren und manche Einbuße an Ansehen erspart geblieben. Die Eisenbahnüberschüsse werden ja zur Deckung allgemeiner Staatsausgaben verwendet. Die Steigerung der Einnahmen läßt sich zum Teil auf die erhöhte Kohlenproduktion in Rheinland und Westfalen zurückführen. Durch diese Verwendung für allgemeine Staatszwecke werden die Eisenbahneinnahmen zu rein fiskalischen Einnahmen degradiert. Wenn der Abg. Friedberg die Abgrenzung der Eisenbahnverwaltung von der Finanzverwaltung befürwortet hat, so halte ich diese Anregung zur Zeit doch für praktisch nicht ausführbar. Richtiger wäre es, der ungesunden Steigerung der Einnahmeüberschüsse und der Bewilligung von dauernden Ausgaben aus diesen Überschüssen dadurch vorzubeugen, daß wir mehr als bisher die Eisenbahneinnahmen für die Zwecke des Verkehrs verwenden. Man hat darauf hingewiesen, daß die Nebenbahnen zum Teil geringe oder gar keine Renten bringen. Es ist keine Bahn so unrentabel wie der Dortmund-Emskanal, der noch nicht den 69. Teil von dem einbringt, was er an Verwaltungskosten, Verzinsung und Amortisation erfordert. Die Nebenbahnen haben auch den Vorteil, daß sie den Vollbahnen einen großen Teil des Verkehrs zuführen. Das Nebenbahnnetz könnte noch viel mehr ausgebaut werden; ich denke da namentlich an die Linie Mühlhausen-Straußfurt. Jedenfalls müssen wir ein rascheres Tempo in der Durchführung und Erweiterung unseres Bahnnetzes einschlagen. Eine zweite Forderung wäre die Verbilligung der Eisenbahntarife. Die bisherige Ermäßigung der Güterfrachten genügt noch nicht, namentlich im Hinblick auf die Konkurrenz unserer heimischen Produktion mit dem Auslande. Was von den Wasserstraßen gilt, gilt auch von den Eisenbahnen. Die Ermäßigung der Eisenbahngüterfrachten kommt allen Teilen des Landes zugute. Ich meine also, wir sollten planmäßig mit einer Ermäßigung der Güterfrachten für die wichtigsten Produkte vorgehen, soweit es unsere finanziellen Verhältnisse irgendwie gestatten.“ Vielleicht, so meinte Redner, bringe Dr Friedberg mit ihm gemeinsam einen Antrag ein auf planmäßige Herabsetzung der Gütertarife. In bezug auf die Personentarife befinde sich die Regierung auf dem richtigen Wege; diese Tarifpolitik solle nicht geändert werden.

Schließlich äußerte sich zur Eisenbahnpolitik auch der Abg. Brömel von der freisinnigen Vereinigung. Er erklärte sich mit dem Vorredner darüber einverstanden, daß die Eisen-

bahnerträge wieder ihrem eigentlichen Zweck, dem Verkehr, mehr müßten dienstbar gemacht werden. Auch er halte eine planmäßige Herabsetzung der Gütertarife für erforderlich. Gegenüber dem ausländischen Wettbewerb gebe es kein besseres Mittel als dieses, da damit zugleich eine zweckmäßige Herabsetzung der Produktionskosten erreicht werde. Über den Personentarif äußerte er sich dahin, daß dieser dringend eine Reform erheische. Minister v. Thielen habe nur die Einführung der Platzkarten und schließlich die sehr wichtige Ausdehnung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten ins Werk gesetzt. Der jetzige Minister möge sich an diesem Erfolge ein Beispiel nehmen; der nächste Schritt der Reform sei die Anwendung der Tarifsätze der Rückfahrkarten auf den gesamten Verkehr. Daß die Erhöhung der Beamtengehälter mit der geringen Erhöhung der Bezüge der geringstbesoldeten Eisenbahnbeamten abgeschlossen sein solle, halte er für bedauerlich.

In den weiteren Verhandlungen der ersten Etatslesung, die sich später fast ausschließlich in parteipolitische Erörterungen verlor, kam man auf Eisenbahnfragen nicht weiter zurück; auch die Kanalfrage wurde nur gestreift.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahnangelegenheiten in der Budgetkommission des Reichstags.** In der Sitzung vom 28. Januar wurde die Beratung des Etats für die Verwaltung der Reichseisenbahnen zu Ende geführt. Die Kommission beschäftigte sich dann mit dem Etat des Reichseisenbahnamts. Im ordentlichen Etat der einmaligen Ausgaben sind 4000 ℳ Tagegelder und Reisekosten zur Beschickung der Weltausstellung in St. Louis im Jahre 1904 gefordert als Ergänzung des entsprechenden Fonds der dauernden Ausgaben. Abg. Dr Müller-Sagan (Frs. Vp.) beschwerte sich, wie im Vorjahre, über die ungünstige Unterbringung der Bahnhofsbuchhändler in Frankfurt a/O. und Groß-Lichterfelde und ersuchte ferner um eine Denkschrift über die Ergebnisse der Versuche mit den elektrischen Schnellbahnen, wie sie in der letzten Sitzung bereits angeregt sei. Der Präsident des Reichseisenbahnamts, Dr Schulz, sagte die gewünschten Ermittlungen zu und versprach, den Aufsichtsrat der Studiengesellschaft für elektrischen Schnellbahnbetrieb zu ersuchen, von der Denkschrift, die dort in Vorbereitung ist, den Reichstagsabgeordneten Exemplare zugänglich zu machen. — Die weitere Erörterung drehte sich um den Antrag Gröber und Dr Spahn (Z.), worin der Reichskanzler ersucht wird, „im Interesse der Durchführung des Art. 42 der Reichsverfassung auf die verbündeten Regierungen einzuwirken, daß sie Umleitungen des Güterverkehrs möglichst einschränken und darauf bedacht sind, an die durchgehenden Personenzüge an deren Haltepunkten die sonstigen Personenzüge anzuschließen". Zur Begründung des Antrags wies der Abg. Gröber (Z.) darauf hin, daß die Umleitung tatsächlich bis zu 35, ja bis zu 44 % betrage, was doch zweifellos mit Artikel 42 der Verfassung nicht zu vereinbaren sei. Artikel 42 lautet: „Die Bundesregierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwalten und zu diesem Behufe auch die neuherzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen." So könne es nicht weitergehen, wie es Preußen jetzt anderen Eisenbahnverwaltungen gegenüber treibe. Präsident Dr Schulz erkannte an, daß im Eisenbahngüterverkehr große Umleitungen vorkommen und Abhilfe wünschenswert erscheine. Mit Artikel 42 der Verfassung sei aber nicht viel auszurichten; denn dieser sollte nur der früheren Zersplitterung ein Ende machen und die Einheitlichkeit im Eisenbahnverkehrswesen herbeiführen, nicht aber die finanzielle Selbständigkeit der einzelnen Verwaltungen beeinträchtigen. Wenn freilich dem Reiche größere Befugnisse über die einzelnen Eisenbahnverwaltungen zuständen, als tatsächlich, würde das Reichseisenbahnamt allerdings eingreifen können. Früher, zu Anfang der 70 er Jahre, seien Umleitungen bis weit über 100 % vorgekommen. Die Tarifsätze und Lieferfristen würden immer für den kürzesten Weg berechnet, der Verkehr aber auf die leistungsfähigsten Linien geleitet. Teilweise sei es allerdings zutreffend, daß aus Gründen des Wettbewerbs eine Umleitung des Verkehrs stattfinde; die Reichsverfassung habe aber auch die finanzielle Selbständigkeit der einzelnen Bahnverwaltungen eben nicht antasten wollen. Verhandlungen schwebten, die Umleitungen prozentual einzugrenzen. Abg. Payer (D. Vp.) meinte, das Reichseisenbahnamt könne sich ja immer hinter den Mangel seiner Zuständigkeit verschanzen; gerade deshalb müsse über dasselbe weg der Reichskanzler angerufen werden. 10 % Umweg erschienen zulässig, nicht aber 20 % und mehr. Würden die Interessen des Publikums bei diesem Umwege durch Mehrfracht oder Verlängerung der Lieferfrist berührt, so würden die Interessenten längst diesem kleinlichen, dem Reichsgedanken widersprechenden Zustande ein Ende bereitet haben. Die Beratung wandte sich dann zu dem zweiten Teil der Resolution, der von den Eisenbahnanschlüssen handelt. Dieser Teil war in die Resolution hineingekommen eigentlich nur deshalb, weil der Abg. Dr Spahn in der vorigen Woche auf einer Reise von Leipzig nach Berlin den Anschluß an einen Schnellzug in Halle nicht erreicht hatte. Dieser „Fall Spahn" wurde nun in großer Breite behandelt, die noch durch alle möglichen Fahrplanwünsche vermehrt wurde, welche die Abgg. Dr Müller-Meiningen, Bebel, Ledebour und Bachem in der Erörterung vorbrachten. Demgegenüber wies Abg. Dr Beumer darauf hin, daß die Budgetkommission des Reichstags doch kein Bezirkseisenbahnrat sei, in dem man solche Fahrplanwünsche besprechen könne, und auch der Abg. Dr Arendt war der Ansicht, daß diese Erörterung kürzer gewesen sein würde, wenn es sich nicht um den Führer des Zentrums, Dr Spahn, gehandelt hätte. Geh. Ober-Baurat v. Misani rechtfertigte die bemängelten Anschlüsse im Personenverkehr. Abg. Dr Müller-Meiningen (Fr. Vp.) erging sich besonders in einzelnen Klagen über die Personenzugverbindungen der früheren Werrabahn. Die Anschlüsse nach Süden, wie die Verbindung zwischen Hamburg und Bremen einerseits und Meiningen-Lichtenfels anderseits seien unglaublich schlecht. Präsident Dr Schulz schilderte, was alles von der preußischen Eisenbahnverwaltung für das westliche Thüringen getan worden sei und noch werde. Der Antrag Gröber und Spahn wurde einstimmig angenommen.

Es folgte die Verhandlung über folgenden Antrag des Abg. Leinenweber (nationalliberal): „Der Reichstag wolle beschließen, den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, dem Reichstage noch im Laufe dieser Session eine Vorlage zu machen, welche den Ankauf der pfälzischen Privatbahnen und deren Anschluß an die Verwaltung der Elsaß-Lothringer Eisenbahnen zum Gegenstande hat."

Die Abgg. Gröber (Z.) und Freiherr v. Thunefeld (Z.) bezeichneten den Antrag als nicht erörterungsfähig, weil Bayern ein Vorkaufsrecht habe. Der Abg. Leinenweber zog seinen Antrag zurück. Damit war der Etat erledigt.

— **Ständige Tarifkommission.** Am 9. und 10. d. M. findet in Berlin die 82. ordentliche Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Auf der Tagesordnung stehen folgende Beratungsgegenstände: 1. Änderung der Zusatzbestimmung I zu § 50 der Verkehrsordnung (Beförderung von flüssiger Luft); 2. Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 75 (2) der Verkehrsordnung in den deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A (Erläuterung des Begriffes „Zoll- und Revisionsschuppen"); 3 Aufnahme von Vorschriften über die Verhütung von Beschädigungen der Laderampen in den deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A; 4. Tarifierung von Holzkistchen; 5. Tarifierung von gebrauchten leeren Stück- und Fuderfässern sowie Bottichen; 6. Frachtberechnung für gebrauchte leere Bierflaschen und Kasten mit gebrauchten leeren Bierflaschen bei Beförderung in Bierspezialwagen; 7. Aufnahme von Formaldehyd in das Verzeichnis der Kesselwagengüter; 8. Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften für lebende Fische; 9. Aufnahme der Artikel „Naphthalin, gereinigt", „Rohanthrazen" und „Schiefermehl" in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter; 10. Änderung der Bestimmungen über die frachtfreie Beförderung von Privatwagendecken; 11. Änderung der Position 9 des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter (lebende Pflanzen); 12. Aufnahme von Wein in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter für die Monate November bis Februar; 13. Aufnahme von schwefligsaurem Natron in den Spezialtarif I und in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter; 14. Frachtberechnung für verschiedene Artikel, als Mischsäure in Kesselwagen, Achslagerkasten (Achsbuchsen) für Eisenbahnfahrzeuge, rohe Hufeisen, Schamottewaren und Retorten aus Ton, gemahlenes Drahtglas, Zelte und zerlegbare Hallen; 15. Aufnahme von Antimonasche in den Spezialtarif III; 16. Aufnahme von Fischeingeweiden in den Spezialtarif III; 17. Änderung der Tarifposition „Gips"; 18. Änderung der Zusatzbestimmung II. 1 zu § 44 der Verkehrsordnung (Begleitung von Großvieh in Wagenladungen); 19. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 46 der Verkehrsordnung (Beförderung von Tiersendungen in zuschlagpflichtigen Zügen); 20. Änderung des § 22 der allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I (Weidefohlen usw.); 21. Ergänzung der Zusatzbestimmung V A 1 zu § 11 der Verkehrsordnung (Zuschlagfahrkarten für Angehörige öffentlicher Krankenpflegevereine).

— **Überwachung des Reiseverkehrs.** Obgleich nach den bestehenden Vorschriften bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen der Reiseverkehr von den Aufsichtsbeamten sorgfältig überwacht werden soll, gelangen, wie ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Königlichen Eisenbahndirektionen mitteilt, noch immer Beschwerden über Mängel in den Einrichtungen und über unhöfliches und wenig entgegenkommendes Verhalten von Beamten gegen Reisende zur Kenntnis des Ministers.

Er macht es daher den Vorständen der Verkehrs- und Betriebsinspektionen erneut zur Pflicht, diesem wichtigen Zweige ihrer gemeinsamen Dienstobliegenheiten ihre besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Sie haben dahin zu wirken, daß die Einrichtungen und Anlagen der Verwaltung den Bedürfnissen des Reiseverkehrs überall entsprechen und Mängel in den Anlagen oder Bestimmungen alsbald beseitigt werden. Die Beamten, welche mit der Bedienung des Reiseverkehrs auf den Stationen und in den Zügen befaßt werden, müssen die einschlägigen Vorschriften kennen und richtig anzuwenden wissen und dem reisenden Publikum gegenüber stets ein wenn auch bestimmtes, so doch höfliches und entgegenkommendes Verhalten beobachten. Auf Anfragen und Beschwerden ist in angemessener Weise bereitwillig Rat und Auskunft zu erteilen. Für die richtige Auswahl der zur Bedienung des Reiseverkehrs zu berufenden Personen, ihre angemessene Ausbildung sowie die Entfernung der zu diesem Dienste nicht geeigneten Kräfte müssen die Inspektionsvorstände Sorge tragen.

Ebenso wie der Vorstand der Betriebsinspektion vorzugsweise für die Sicherheit und Zulänglichkeit der baulichen und betrieblichen Anlagen und Einrichtungen seines Bezirks verantwortlich ist, obliegt dem Vorstand der Verkehrsinspektion in erster Reihe die Sorge dafür, daß die über die Bedienung des Verkehrs erlassenen Vorschriften in vollem Umfang zur Ausführung kommen und von den Bediensteten, auch wenn sie ihm nicht dienstlich unmittelbar unterstellt sind, richtig angewendet werden. In gleicher Weise haben auch die Dezernenten der Direktion auf die ordnungsmäßige Bedienung des Reiseverkehrs zu achten und Mängel oder Verstöße alsbald in geeigneter Weise zu verfolgen.

— **Praktische Sozialpolitik bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Daß die deutschen Staatsbahnverwaltungen sich ihrer Aufgabe, für ihr zahlreiches Dienstpersonal eine wohlwollende Fürsorge zu betätigen, voll bewußt sind, ist in dieser Zeitung wiederholt hervorgehoben. In unzweideutiger Weise zeigen das wieder die neuen Etats, die gegenwärtig überall zur Beratung stehen. Die Mitteilungen über diese Beratungen werden voraussichtlich Gelegenheit bieten, auf die vielfachen Verbesserungen, die zu gunsten des Personals vorgesehen sind, noch zurückzukommen.

Für heute möge nur auf zwei Anordnungen verwiesen werden, die kürzlich für den Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft getroffen sind. Die eine Anordnung ist schon in unserer Zeitung erwähnt. Sie geht dahin, daß künftig alle die Eisenbahnarbeiter, die aus der Beschäftigung zur Fahne einberufen werden, ihre aktive Militärpflicht erfüllen und dann wieder in ihren früheren Beruf bei der Eisenbahn eintreten, bei ihrer Lohnbemessung so behandelt werden, als wenn sie auch während der Militärzeit gearbeitet hätten. Die Leute steigen danach im Lohne genau so, wie ihre ununterbrochen tätig gewesenen Arbeitsgenossen. Das war an und für sich eine einfache Anordnung, ein Federstrich. Aber nur mit erheblicher Geldaufwendung ist diese Maßnahme ausführbar; sie wird aber allen Beteiligten umsomehr willkommen sein. Die zweite Maßnahme ist erst ganz kürzlich getroffen und am 1. d. M. in Kraft getreten. Bisher erhielten die unteren Hilfsbediensteten, Handwerker und Arbeiter, wenn sie einschließlich der Militärdienstzeit ununterbrochen 25, 35 und 50 Jahre im Eisenbahndienst beschäftigt waren, bei der Erfüllung dieser Beschäftigungsabschnitte eine Geldbelohnung von 30, 60 und 100 ℳ. Gegen 90 000 bis 100 000 ℳ wurden auf diese Weise alljährlich an die langjährig beschäftigten Leute verteilt. Künftig soll das Verbleiben in der Arbeit bei der Staatseisenbahnverwaltung schon nach einer 20jährigen Beschäftigungsdauer und von da ab in je 5jähriger Zeit belohnt werden. Es sollen nämlich nach einer ununterbrochenen Beschäftigung von

20 Jahren	. . . . .	20 ℳ	(neu),
25 „	. . . . .	30 „	(wie bisher),
30 „	. . . . .	40 „	(neu),
35 „	. . . . .	60 „	(wie bisher),
40 „	. . . . .	80 „	(neu),
45 „	. . . . .	100 „	(neu) und von
50 „	. . . . .	150 „	(statt bisher 100 ℳ)

gewährt werden. Die Belohnungen werden in barem Gelde ausgezahlt, sofern dem Empfänger nicht auf seinen Wunsch oder mit seinem Einverständnis ein auf den Betrag lautendes Sparkassenbuch einer öffentlichen Sparkasse oder einer von einem allgemeinen Eisenbahnverein gebildeten Spar- und Darlehnskasse übergeben wird.

Beide Maßnahmen erscheinen so recht geeignet, ordnungsliebende Leute an ihren Beruf zu fesseln. Hoffentlich betätigen sie ihre Dankbarkeit aber nicht nur dadurch, daß sie in der Beschäftigung bei der Staatseisenbahnverwaltung verbleiben, sondern auch dadurch, daß sie von ordnungsfeindlichen Bestrebungen sich auch außerhalb des Dienstes fern halten und sich den staatserhaltenden Volksklassen anschließen. Jedenfalls zeigen beide Anordnungen, daß es dem Herrn Staatsminister Budde voller Ernst damit ist, treue Arbeit nicht nur mit Worten, sondern auch mit klingender Münze anzuerkennen.

— **Die Hamburger Stadtbahnfrage.** In der am 30. Januar d. J. abgehaltenen Sitzung der Bürgerschaft entschied sich diese nach einem heftigen Redekampfe zwischen den Freunden und Gegnern des Schwebebahnsystems in namentlicher Abstimmung mit großer Stimmenmehrheit für die Ablehnung des Antrages der Mehrheit des zur Prüfung der Stadtbahnfrage eingesetzten Ausschusses der Bürgerschaft und für die Annahme des Antrages der Minderheit desselben, eine neue Vorlage nach dem Standbahnsystem zu verlangen. Damit ist die Berücksichtigung des Schwebebahnsystems für die Hamburgische Stadt- und Vorortbahn endgültig abgelehnt.

— **Sonderzüge mit ermäßigten Preisen.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen gibt ihren äußeren Dienststellen bekannt, daß die betreffende Zusatzbestimmung zu § 10 der Eisenbahn-Verkehrsordnung nunmehr nachstehende geänderte Fassung erhalten hat: „In der Zeit vom 1. Mai bis 15. Oktober werden Sonderzüge mit ermäßigten Preisen an Sonn- und Feiertagen nicht gestellt; ebenso ist die Stellung solcher Züge an den Osterfeiertagen sowie am Sonnabend vor Pfingsten ausgeschlossen. Die Gewährung kann auch zu anderen Zeiten aus betriebsdienstlichen Rücksichten verweigert werden."

— **Über die Beleuchtungseinrichtungen bei den württembergischen Staatsbahnen** entnehmen wir dem Verwaltungsbericht für das Etatsjahr 1902 folgende Angaben: Bei der Ölgasanstalt in Plochingen zur Erzeugung von Ölgas für die Bahnhofbeleuchtung betrugen die reinen Kosten für 100 cbm erzeugtes Gas 38,23 ℳ. Steinkohlengasanstalten befinden sich auf den Stationen Bietigheim und Jagstfeld. Es beliefen sich die reinen Kosten für 100 cbm erzeugtes Gas auf 7,78 ℳ und 11,51 ℳ. Die Mischgasanstalt in Cannstatt für Erzeugung von Mischgas zur Beleuchtung der Personen-, Gepäck- und Bahnpostwagen (mit den zugehörigen Gasfüllanstalten Stuttgart, Heilbronn, Ulm, Eutingen, Pforzheim und Herbertingen), deren Anlagekapital 215 442 ℳ beträgt, erzeugte 153 603 cbm Ölgas und 54 989 cbm Acetylengas. Die reinen Kosten betrugen im ganzen 121 956 ℳ, für 100 cbm erzeugtes Mischgas 58,48 ℳ. Luftgasanstalten mit Verwendung von flüssigen Kohlenwasserstoffen (Hydririn) sind vorhanden auf den Bahnhöfen Obertürkheim und Eutingen für Innen- und Außenbeleuchtung. Die reinen Kosten betrugen für 100 cbm erzeugtes Gas 26,50 ℳ und 25,53 ℳ. Spiritusglühlichtbeleuchtung ist eingeführt auf dem Bahnhof Lauffen a/N. für Außen- und Innenbeleuchtung sowie im Heizhaus Freudenstadt für Innenbeleuchtung. Die Kosten für eine Lampenbrennstunde beliefen sich auf 4,38 ₰ und 4,30 ₰. Der Verwaltungsbericht sagt zu dieser Beleuchtung, sie liefere ein schönes, intensiv weißes Licht von der Stärke der üblichen (hierzu verwendeten) Gasglühlichtbrenner. Petroleumglühlichtbeleuchtung unter Verwendung von Lampen System Washington ist eingerichtet auf dem württembergischen Güterbahnhof Pforzheim zur Gleisbeleuchtung, dem Bahnhof Freudenstadt teilweise zur Gleisbeleuchtung und Innenbeleuchtung und dem Bahnhof Horb zur Außenbeleuchtung. Die Lampen für Gleisbeleuchtung hängen an 10 m hohen Masten; sie ergeben ein schönes, intensiv weißes Licht mit einer Lichtmenge gleich derjenigen elektrischer Bogenlampen von 6 Amp. Stromstärke. Die Kosten einer Lampenbrennstunde betrugen 12,81, 10,18, 10,85 ₰. Elektrische Beleuchtungsanlagen befinden sich auf dem Hauptbahnhof Stuttgart, auf dem Bahnhof Cannstatt-Untertürkheim, auf den Bahnhöfen Ulm, Friedrichshafen, Kornwestheim, auf dem Nordbahnhof Stuttgart, auf dem Bahnhof Mühlacker und in der Lokomotivwerkstätte Eßlingen.

— **Seehafen-Ausnahmetarife.** Die Handelskammer zu Bremen schreibt im Jahresbericht für 1903: „Angesichts der dauernden Bestrebungen der Rheinschiffahrtsinteressenten, Ausnahmetarife nach Art der für die deutschen Seehäfen geltenden zu erlangen, kann die Handelskammer nur immer wieder betonen, daß ein wesentlicher Unterschied zwischen Strömen zu machen ist, deren Unterlauf durch außerdeutsche Gebiete fließt und die an ihrer Mündung ausländische Häfen, Konkurrenzplätze deutscher Häfen haben, und solchen Strömen, deren deutsche Mündungshäfen den Schutz deutsch-nationaler Interessen in Anspruch nehmen dürfen. Wo insbesondere die Rheinschiffahrt, deren Blüte jeden Deutschen mit Stolz erfüllen muß, von der Natur in einer so hervorragenden Weise begünstigt ist, daß sie an Bedeutung der ganzen übrigen deutschen Binnen-

schiffahrt gleichkommt, dürfte in der Tat die erste Aufgabe einer nationalen Tarifpolitik sein, die deutschen Seehäfen und zumal solche, denen durch die Binnenschiffahrt ein auch nicht annähernd gleiches Hinterland erschlossen ist wie den Rheinmündungshäfen, im Wettbewerbe gegen diese nach Kräften zu unterstützen. Unter diesem Gesichtspunkte halten gerade wir uns für verpflichtet, der preußischen Eisenbahnverwaltung für ihre zielbewußte Förderung deutscher Handels- und Schiffahrtsinteressen in ihrer Tarifpolitik zu gunsten der deutschen Seehäfen unseren Dank zu zollen."

Österreich.

— **Der 60. Geburtstag des Eisenbahnministers.** Der Eisenbahnminister Dr v. Wittek vollendete am 29. Januar sein 60. Lebensjahr. Zur Feier dieses Tages fanden sich die Oberbeamten des Eisenbahnministeriums und dessen Nebenämter unter Führung der Sektionschefs und der Amtsvorstände in den festlich geschmückten Arbeits- und Empfangszimmern des Ministers ein, um ihren obersten Chef zu beglückwünschen. Der rangälteste Sektionschef, Geheimer Rat Wrba, richtete an den Minister eine herzliche Ansprache, in welcher er unter Hervorhebung der bedeutsamsten Züge in dem staatsmännischen Wirken des Ministers und der seiner noch harrenden großen Aufgaben namens der gesamten Beamtenschaft den wärmsten Glückwünschen Ausdruck verlieh und den Minister der Gesinnungen unwandelbarer Anhänglichkeit und Verehrung versicherte. Der Minister dankte dem Sprecher und der Beamtenschaft in herzlichen Worten für die ihm erwiesene Aufmerksamkeit. Er gedachte mit warmer Anerkennung der werktätigen Unterstützung, welche ihm in Erfüllung seiner amtlichen Pflichten von der Beamtenschaft des Ministeriums und des gesamten Personals der Staatseisenbahnverwaltung gewährt werde. Nachdem der Minister auf die hohe Bedeutung der Aufgaben hingewiesen hatte, welche dem Eisenbahnministerium gestellt sind, schloß er seine Ausführungen mit einem dreifachen Hoch auf den Kaiser.

Wir hoffen, den Wortlaut der bedeutsamen Ansprachen, welche bei dieser Feier gehalten wurden, in der nächsten Nummer mitteilen zu können.

— **Entwicklung der österreichischen Lokalbahnen im Jahre 1903.** Im genannten Jahre wurden 11 Lokalbahnen mit einer Gesamtlänge von 154 km und einem Kapitale von 27 550 000 Kr. konzessioniert. Von diesen Linien wurden zwei, nämlich die Linien Meran-Mals (Vintschgaubahn) und Roßbach-Adorf, mit zusammen 71 km und einem Kapitale von 13 000 000 Kr. auf Grund der Staatsgarantie, zwei Linien, und zwar die Lokalbahnen Stecken-Polna und Jaworzno-Jaworzno-Stadt, mit zusammen 10 km und einem Kapitale von 1 160 000 Kr. auf Grund der Landesgarantie, drei Linien, und zwar Lambach-Vorchdorf-Eggenberg, Petersdorf-Winkelsdorf und Innsbruck-Fulpmes (Stubaitalbahn), mit zusammen 43 km und einem Kapitale von 4 950 000 Kr. mittels Staats- und Landesbeihilfen, endlich vier Linien, nämlich Nixdorf-Sebnitz, Zwickau-Gabel, Hruschau-Polnisch-Ostrau und Triest-Servola, zusammen 30 km, mit einem Kapitale von 8 440 000 Kr. aus Privatmitteln ohne Inanspruchnahme der staatlichen oder Landesbeihilfe sichergestellt.

Aus dieser Übersicht ergibt sich insbesondere eine bemerkenswerte Erscheinung: die Tatsache nämlich, daß bei den im Jahre 1903 konzessionierten Lokalbahnen die Landesgarantie nur in sehr geringem Umfange gewährt worden ist. Es dürfte wohl nicht mit Unrecht anzunehmen sein, daß die Länder mit Rücksicht auf ihre finanziellen Verhältnisse sich nicht mehr in dem gleichen Maße wie bisher an der finanziellen Sicherstellung von neuen Lokalbahnen beteiligen können. So verbleibt, um nur ein Beispiel herauszugreifen, im galizischen Landeseisenbahnfonds, welcher der Förderung der Lokalbahnen gewidmet ist, nach Deckung der bereits bewilligten Beihilfen nur noch ein Kapitalbetrag von 1 192 000 Kr. Von diesem Betrage soll laut Landtagsbeschluß 1 000 000 Kr. eine ständige Rücklage des Landeseisenbahnfonds bilden.

Wenn man nun die Zinsen dieser Rücklage im Betrage von rund 30 000 Kr. zu der vom Landtage beschlossenen Jahreszuwendung von 750 000 Kr. und der aus den Reinerträgnissen der Lokalbahnen sich ergebenden Entlastung des Landeseisenbahnfonds im Betrage von 200 000 Kr. hinzurechnet, so erhält man den Jahresbetrag von 980 000 Kr., welcher einer Jahresbelastung des Landeseisenbahnfonds von 962 000 Kr. gegenübersteht. Es steht somit gegenwärtig dem galizischen Landesausschusse zum Zwecke der Förderung des Lokalbahnbaues nur der geringfügige Betrag von 18 000 Kr. zur Verfügung.

— **Stand der Eisenbahnbauten.** Von den in Bau befindlichen Bahnen sollen im Laufe dieses Jahres eröffnet werden: die Linien Przeworsk - Bachórz (Dynów) (50,5 km), Nixdorf-Reichsgrenze nächst Nied.-Einsiedel (5,8 km), Petersdorf-Ullersdorf - Winkelsdorf (13,5 km), Korneuburg - Ernstbrunn (30,5 km), Innsbruck-Fulpmes (Stubaitalbahn) (18,0 km), Lemberg-Samborungarische Grenze: Teilstrecke Sambor - ungarische Grenze (92,0 km), Rakonitz - Laun (44,9 km), Neumarkt - Suchahora (21,3 km) und Absdorf - Stockerau (16,4 km). Von diesen Linien sind sieben vollspurig Die Linie Przeworsk - Bachórz wird mit einer Spurweite von 0,76 m, die Linie Innsbruck - Fulpmes mit einer solchen von 1 m gebaut.

— **Die neue Schnellzugverbindung Wien-Berlin.** Dieser Tage wurde die erste Probefahrt für die neue Schnellzugverbindung Wien - Eger - Leipzig - Berlin auf der Strecke Wien-Budweis unternommen. Der Zug, welcher aus drei Schlafwagen, einem vierachsigen und einem zweiachsigen Gepäckwagen bestand, hatte eine Rohbelastung von 154 t. Die 213 km lange Strecke Wien-Budweis wurde in 3 Stunden 2 Minuten reiner Fahrzeit zurückgelegt. Der Zug hielt nur in Schwarzenau und Gmünd. Bisher brauchte der Schnellzug der Franz Josefsbahn für die Strecke Wien-Budweis 3 Stunden 53 Minuten reine Fahrzeit. Die durchschnittliche Geschwindigkeit des Probezuges betrug 71 km in der Stunde, wobei zu berücksichtigen ist, daß auf einer Streckenlänge von 77 km von Absdorf bis Göpfritz Streckensteigungen von 5 bis 10 ‰ zu überwinden sind. Von Wien bis Sigmundsherberg wurde das zweite, neuerbaute Gleis benutzt. Bei Eggenburg, wo sich herausgestellt hat, daß der neuaufgerichtete Damm noch nicht die nötige Festigkeit hat, wurde die Ausweiche benutzt. Die Rückfahrt wurde gleichfalls in 3 Stunden 2 Minuten reiner Fahrzeit zurückgelegt. Zu der Fahrzeit kamen in Schwarzenau 4 und in Gmünd 5 Minuten Aufenthalt hinzu. Es wurde in der ebenen Strecke mit bis 90 km Durchschnittsstundengeschwindigkeit, bei der Bergfahrt mit 70 bis 80 km Stundengeschwindigkeit gefahren. Die Kommission war über den anstandslosen Verlauf der Fahrt überaus befriedigt. Schon in der nächsten Zeit werden die Probefahrten auf der Strecke Budweis-Eger fortgesetzt werden. Die sächsischen und preußischen Staatsbahnverwaltungen werden die Probefahrten auf der Strecke Eger-Leipzig Berlin (Anhalter Bahnhof) durchführen, so daß vom 1. Mai an die neue Schnellzugverbindung eröffnet werden kann. Die Abkürzung der Fahrt gegenüber den bisherigen Schnellzugverbindungen über Tetschen-Dresden und Oderberg-Breslau dürfte etwa 1½ Stunden betragen.

— **Tariferhöhungen auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Im Anschluß an unsere Nachricht hierüber in Nr 9 S. 135 d. Ztg. erfahren wir weiter folgendes: Durch die mitgeteilten Verfügungen des Eisenbahnministeriums ist die ganze Angelegenheit wohl als endgültig erledigt anzusehen, da die Betriebsergebnisse sich im Verlaufe des Jahres 1903 viel günstiger gestalteten, als zu Anfang vorausgesehen werden konnte. Die neuen Tarife werden voraussichtlich am 1. April in Kraft treten. Zu diesem Zwecke muß ein Tarifnachtrag herausgegeben werden, der dem Ministerium zur formellen Überprüfung und Genehmigung vorzulegen ist. Da der Tarif sechs Wochen vor der Wirksamkeit zu verlautbaren ist, muß er etwa Mitte Februar veröffentlicht werden.

— **Diebstahl auf der Wien-Aspangbahn.** In der Station Zentralfriedhof der Wien-Aspangbahn wurde kürzlich ein verwegener Einbruchsdiebstahl verübt, indem mehrere Wagen eines Lastzuges erbrochen und ihres Inhalts beraubt wurden.

Ungarn.

— **Vergrößerung des Fahrparks der ungarischen Staatsbahnen.** Der Handelsminister hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen ermächtigt, das Kaufrecht bezüglich jener 300 Güterwagen, welche im Jahre 1900 von der Ungarischen Verkehrs-Aktiengesellschaft als sogenannte „ablösbare" Leihwagen gemietet wurden, im Jahre 1904 auszuüben. Der Übernahmepreis ist ein sehr vorteilhafter, da die Leihgebühren bei dessen Bestimmung mit in Berücksichtigung gezogen werden.

— **Einbruch in ein Bahnmagazin.** Kürzlich haben unbekannte Täter einen Einbruch in dem Bahnmagazin der Station Nagy-Szöllös verübt. Die Einbrecher umringten den Magazinwächter und bedrohten ihn mit ihren Revolvern, so daß der Wächter gezwungen war, den frechen Raub untätig mit anzusehen. Die von der Gendarmerie eingeleiteten Nachforschungen hatten bisher keinen Erfolg.

Übrige europäische Länder.

— **Belgisches Eisenbahnbudget.** Zu der jetzt beginnenden Erörterung dieses Budgets in der zweiten Kammer haben sich nicht weniger als 42 Redner vorgemeldet.

— **Die strafrechtliche Verfolgung des Pariser Stadtbahnunglücks.** Wie Pariser Blätter berichten, kann jetzt nach einem halben Jahr die von der Staatsanwaltschaft eröffnete Untersuchung über die Verantwortlichkeit bei dem Brandunglück bei der Station Couronnes am 10. August 1903 als abgeschlossen angesehen werden. Gemäß den Schlüssen der Sachverständigen hat die Staatsanwaltschaft nunmehr der fahrlässigen Tötung und Körperverletzung angeklagt den Betriebsdirektor Vignes, den Maschinenführer Chauvin, die beiden Zugführer Cavallier und Jouffroy und einen Bediensteten des Bahnhofs von Combat, Renaud.

— **Eisenbahner-Organisation und -Widerstandskasse in der Schweiz.** Die Leitung des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten, welcher Verband sieben Vereine mit rund 15 000 Mitgliedern umfaßt, hat beschlossen, sich der Protestbewegung gegen die jüngst erfolgte Entlassung von Telegraphisten in Zürich anzuschließen und gegen den Erlaß der Generaldirektion der Bundesbahnen betreffs Verpfändung oder Abtretung von Lohnguthaben (vergl. die Mitteilung „Schweizer. Bundesbahnen“ in Nr 7 S. 103 d. Ztg.) Verwahrung einzulegen. Einstimmig nahm die Verbandsleitung folgende, von einem aus Vereinsmitgliedern des Post-, Eisenbahn-, Telegraphen- und Zollpersonals bestehenden „Initiativkomitee“ vorgelegte Anträge an: 1. Aufstellung einer Eingabe sämtlicher Verbände an die Bundesversammlung wegen Verletzung der Vereinsfreiheit: 2. Gründung eines „Widerstandsfonds“ zur Unterstützung der wegen ihrer Tätigkeit in den Organisationen entlassenen eidgenössischen Beamten, Angestellten und Arbeiter; 3. gemeinsames Vorgehen mit den übrigen Verbänden für die Herbeiführung eines bundesgerichtlichen Entscheides betreffs der rechtlichen Seite des Anstellungsverhältnisses des eidgenössischen Personals. Eine eigene Kommission ist zur Durchführung dieser Beschlüsse in Aussicht genommen und als erstmalige außerordentliche Einlage in die „Widerstandskasse“ ein namhafter Betrag zur Verfügung gestellt.

— **Linksufrige Zürichseebahn.** Der schon längere Zeit in Frage stehende Umbau der linksufrigen Zürichseebahn gelangte in einer zu Zürich abgehaltenen Sitzung der ständigen Kommission der Bundesbahnen zur Verhandlung. Ein Antrag, wonach die Generaldirektion ein weiteres Sachverständigengutachten über einen Tiefbau veranlassen sollte, wurde abgelehnt und beschlossen, dem Verwaltungsrat den Bau einer Hochbahn auf der bestehenden Linie zu empfehlen. Die Ausführung auf der Grundlage eines anderen Planes könnte nur stattfinden, wenn die Stadt Zürich außer dem bei allen Plänen zu leistenden Beitrag für die Beseitigung der Wegeübergänge in Schienenhöhe auch einen wesentlichen Teil des Kostenunterschiedes zu ihren Lasten nähme.

— **Die Einnahmen der russischen Privatbahnen** stellten sich in den neun ersten Monaten des Jahres 1903 und des Jahres 1902 wie folgt:

Hauptbahnen:	1903	1902
	Rubel	
Belgorod-Ssumy	433 211	288 222
Warschau-Wien	14 105 718	13 590 352
Wladikawkas	25 578 765	21 480 205
Lodzer	1 286 391	1 279 216
Moskau-Windau-Rybinsk	10 241 334	8 480 763
Zarskoje Sselo	616 687	610 087
Moskau-Kasan	14 851 707	12 908 884
Moskau-Kiew-Woronesh	18 027 012	16 446 060
Rjäsan-Uralsk	25 020 744	21 945 315
Südostbahnen	25 536 789	20 255 494

Lokalbahnen:		1903
Herby-Czenstochau		15 248
Libau-Hasenpoth		90 380
Livländische		52 970
Lodz-Zgierz		97 143
Lodz-Pabianice		93 710
Melekes		107 669
Rjäsan-Wladimir		381 011
Nowosybkow		124 918
der I. Zufuhrbahngesellschaft:	Pernau-Reval	630 888
	Swenziany	221 997
	Südstrecken	1 095 894
Ssestrorezk		301 587
Starodub		37 718

Aus dieser Aufstellung ergibt sich, daß die Gesamteinnahmen der Haupteisenbahn-Gesellschaften in den neun ersten Monaten des Jahres 1903 sich auf 135 698 358 R. gegen 117 284 598 R. im Vorjahre beliefen. Somit ist zu gunsten des ersteren eine Mehreinnahme von 18 413 760 R. zu verzeichnen. Da die Einnahmen für eine Werst im Jahre 1903: 8376 R. und 1902: 7338 R. betrugen, so ist im letzten Berichtsjahre der Ertrag für eine Werst um 14,1 % gewachsen.

Auf den von Privatgesellschaften betriebenen Hauptbahnen sind in den ersten neun Monaten des Jahres 1903 im ganzen 23 701 104 Reisende und 1 757 409 000 Pud (= 28 786 359 t) Güter zur Beförderung gelangt, gegen 22 337 134 Reisende und 1 476 305 000 Pud (= 24 128 559 t) Güter im Jahre 1902.

— **Eine Neuerung im russischen Güterverkehr.** Unter dieser Bezeichnung besprechen die Residenzblätter eine Bestimmung, die es bezweckt, die Güterverladung an jeder beliebigen Stelle auf freier Strecke vornehmen zu dürfen. Es heißt da zunächst, daß bereits einige Bahnen damit vorgegangen seien, eine derartige Verladungsweise zu gestatten. Da sich das anscheinend bewährt hat, so sind gegenwärtig die Bestimmungen für allgemeine Zulassung derartiger Be- bezw. Entladungen einer Umarbeitung unterzogen und in dieser veränderten Form auf die sämtlichen Staatseisenbahnen ausgedehnt worden. Im besonderen wird dann weiter ausgeführt, daß der Wareneigentümer durch eine schriftliche Eingabe der betreffenden Bahnverwaltung bekannt zu geben hat, welche Güter, in welchen Mengen und an welcher Stelle er sie be- bezw. entladen will. Der Bahnverwaltung ist es anheimgestellt, dem Wunsche des Wareneigentümers nachzukommen, zu welchem Zwecke sie mit ihm eine Abmachung in bezug auf die Bedingungen trifft, unter denen das Be- und Entladen bewerkstelligt werden soll. Ausnahmsweise ist bei einzelnen Gelegenheitssendungen die vorerwähnte Abmachung nicht erforderlich, und kann eine solche Genehmigung von der örtlichen Verwaltung ohne weiteres erteilt werden. Die Abmachung muß, abgesehen von den das Wesen der Sache berührenden Punkten (damit sollen wohl die Bestimmungen über die Sicherung des Betriebes gemeint sein. Die Schriftl.), auch noch andere Bedingungen enthalten, die sich sowohl auf die für die Benutzung solcher Wagen zu erhebende Zahlung, als auch auf die Umstände beziehen, unter welchen diese Wagen den Versendern vermietet werden. Der Wageneigentümer, welcher mit der Bahnverwaltung die obenerwähnte Vereinbarung abgeschlossen hat, ist verpflichtet, jedesmal mittels einer schriftlichen Eingabe an den betreffenden Stationschef sich zu wenden und demselben genau den Ort zu bezeichnen, an dem die Verladung des Gutes vorgenommen werden soll, ferner die zu verladenden Güter zu bezeichnen und die Anzahl der zur Verladung geforderten Wagen sowie die Bestimmungsstation der Ladung anzugeben. Bei der Entladung sind die Stelle für die Entladung, die Bezeichnung der Güter, die Anzahl und die Nummern der zu entladenden Wagen, die Versandstation und -Bahn sowie die Frachtbriefe zu den Sendungen zu bezeichnen.

Die Laderechtstellung der zur Ent- bezw. Beladung auf der freien Bahnstrecke zwischen den Stationen bestimmten Wagen wird jedesmal von der Bahnverwaltung nach Maßgabe der Lage des Fahrplanes festgesetzt. Um dessen gewiß zu sein, daß die Ent- bezw. Beladung des Gutes zur festgesetzten Zeit geschieht, ist die Bahnverwaltung berechtigt, vom Wareneigentümer zu fordern, daß er zugleich mit seinem Gesuch ein Haftgeld hinterlegt.

Der Wareneigentümer ist verpflichtet, das Ent- bezw. Beladen der auf der freien Strecke bereitgestellten Wagen innerhalb der durch die Vereinbarung vorhergesehenen Frist zu bewerkstelligen, widrigenfalls sie auf die betreffende Station zurückgefahren werden und vom Wareneigentümer neben der für die Bereitstellung zu erhebenden Zahlung noch das Wagenstandgeld für 24 Stunden eingezogen wird. Das auf der Bahnstrecke zwischen den Stationen aus den bereitgestellten Wagen nicht rechtzeitig entladene Gut wird zur Station zurückgebracht und dort gelagert, wobei vom Wareneigentümer eine Zahlung für die Abladung und die Lagerung erhoben wird.

Das ist die Neuerung — und man darf wohl hinzufügen, eine eigenartige Neuerung! Außerhalb Rußlands gestattet man derartige Be- bezw. Entladungen allenfalls auf Neben- und Kleinbahnen, deren eigenste Bestimmung es ist, den örtlichen Verkehr nach jeder Richtung und in jeder Weise zu bedienen, aber im Betriebe der Hauptbahnen wäre etwas derartiges doch nur in ganz besonderen Ausnahmefällen denkbar. In Rußland ist der Verkehr auf vielen Strecken allerdings nicht so dicht, wie sonst vielfach in Europa, dafür sind aber die Stationen verhältnismäßig weit voneinander entfernt, was zweifellos eine nicht unerhebliche Erschwernis für die Abwicklung dieses Verkehrs ist, von dem jetzt, nachdem die Regeln allgemein festgesetzt sind, ein jeder Versender Gebrauch machen kann.

Ob die Betriebssicherheit auf den russischen Bahnen, die ja schon gegenwärtig außerordentlich gering ist, nicht weiter sinken wird? Wunderbar wäre es, wie die Dinge dort nun einmal liegen, keineswegs, denn es wird tatsächlich ein sehr erheblicher Gefahrpunkt durch die auf den freien Strecken stehenden Wagen geschaffen.

Anderseits kann es aber auch nicht verkannt werden, daß den großen Getreideproduzenten eine ganz außerordentliche Erleichterung durch diese Neuerung geschaffen wird, die es sogar zu gewissen Jahreszeiten überhaupt erst möglich machen wird, Getreide, Holz usw. verladen zu können. Nebenher wird natürlich auch eine Ersparnis an Geld und Zeit eintreten, also den Versendern wird nach vielen Richtungen ein großer Dienst erwiesen; aber die Sicherheit!

Fremde Weltteile.

— **Die Schiffahrtsunternehmungen der Chinesischen Ostbahn.** Der Statthalter des fernen Ostens hat die Verwaltung der Chinesischen Ostbahn auf die ungenügende Anzahl ihrer Dampfer aufmerksam gemacht. Es sieht in der Tat auch nicht sehr günstig mit dem Dampferbestande dieser Bahn aus, denn der Dampfer „Mandschuria" muß geduldig darauf warten, bis die Japaner die nötige Zeit dazu finden, eine Hauptreparatur an ihm vorzunehmen, und sieben weitere Dampfer der Gesellschaft sind der „Nowoje Wremjä" zufolge nicht etwa aus dem Grunde an Dalni gefesselt, weil sie keine Frachten haben, sondern weil sie ebenso reparaturbedürftig sind. Um aber allem die Krone aufzusetzen, hat der englische Lloyd die Direktion der Chinesischen Ostbahn davon benachrichtigt, daß die Dampfer „Mandschuria" und „Mongolia", die die Kleinigkeit von 1 700 000 R. (= 3 673 000 ℳ) gekostet haben, kein Patent erster Klasse vor einer Hauptreparatur erhalten können, da sie stark reparaturbedürftig sind.

Laut einem Allerhöchst bestätigten Gutachten des Komitees der Sibirischen Bahn vom 5. Februar und 7. März 1901 wurde ein Kredit von 11 427 000 R. (= 24 682 320 ℳ) zum Ankauf von Dampfern ausgeworfen. Zum 1. Januar 1901 waren hiervon für Schiffahrtszwecke bereits 7 815 155 R. (= 16 880 734 ℳ) verausgabt, von denen 4 654 358 R. (= 10 053 413 ℳ) auf Schiffsankäufe entfielen. Trotzdem sind, wie der Statthalter feststellt, keine Dampfer vorhanden. Es scheint, so bemerkt die „Nowoje Wremjä" kaltblütig, aber nicht recht verständlich dazu, daß dem ein organischer Fehler zugrunde liegt, der in der Vereinigung der Dampfer- und Eisenbahngesellschaft in einer Hand zu suchen ist.

Warum aus dem Grunde Millionen verschwinden müssen, ist zunächst ein Geheimnis, das offenbar im fernen Osten und wohl auch im Osten besser verstanden werden wird, als sonst vielfach in der Kulturwelt, wo derartige Vereinigungen keine solche „organischen Fehler" haben erkennen lassen. Im Gegenteil hat das Zusammenarbeiten von Eisenbahn und Dampfschiff fast regelmäßig zum Nutzen beider ausgeschlagen. Die „Nowoje Wremjä" behauptet allerdings, daß Rußland schon im Jahre 1873 mit der Russischen Gesellschaft für Schiffahrt und Handel eine traurige Erfahrung gemacht hat, die von einer Wiederholung des alten Fehlers hätte abhalten sollen. Was das für eine traurige Erfahrung war, wird allerdings nicht verraten.

Augenblicklich soll übrigens im fernen Osten ein anderes vielversprechendes Unternehmen im Entstehen begriffen sein, das die Einrichtung von Dampferfahrten auf dem chinesischen Fluß Laohe im Auge hat. Gründer des Unternehmens sind der Leutnant a. D. Bondi und der Ingenieur Kys-Girej, der Erbauer eines Docks in Dalni. Die Statuten dieser Gesellschaft sind am 10/23. Dezember 1903 bestätigt worden.

— **Ein neues Eisenbahnprojekt im britischen Sudan.** Der „Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia" zufolge wird in englischen Kolonialkreisen viel über den Plan einer Eisenbahn gesprochen, die Jungeru, in neuerer Zeit Sitz der Verwaltungsbehörde von Nordnigeria, mit einem Punkte am schiffbaren Niger oberhalb Rabba in Verbindung bringen soll. Der Plan geht aus von Baumwollinteressenten in Liverpool und Manchester im Verein mit den für die Förderung der Baumwollkultur in Britisch-Westafrika arbeitenden Handelskammern. Wahrscheinlich wird an das Parlament das Ersuchen gerichtet werden, eine Summe von 500 000 £ für den Bau der Bahn, die ausgedehnte, zur Baumwollkultur geeignete Flächen mit dem Niger in Verbindung bringen würde, zur Verfügung zu stellen.

— **Die Schmalspurbahn Swakopmund-Windhuk.** Durch den in Deutsch-Südwestafrika ausgebrochenen Aufstand verschiedener eingeborener Völkerschaften ist die Eisenbahn, welche den Hafenort Swakopmund mit dem Innern des Landes verbindet, neuerdings ein Gegenstand allgemeinster Aufmerksamkeit geworden und bildet zur Zeit gewissermaßen selbst den Mittelpunkt der kriegerischen Ereignisse. Wir entnehmen daher einem in Glasers „Annalen" veröffentlichten Aufsatze des Geheimen Regierungsrats Schwabe die nachstehenden Angaben, welche auf einer dem Reichstage in seiner vorigen Sitzung überreichten Denkschrift beruhen

Die 382 km lange Bahn steigt von der Küste bis zu dem Hauptorte des südwestafrikanischen Schutzgebietes Windhuk auf 1637 m Meereshöhe und muß daher als eine Gebirgsbahn angesehen werden. Sie hat 60 cm Spurweite, und diese schmale Spur wurde deshalb gewählt, weil das von ihr durchschnittene Gelände durch seine unregelmäßige Gestaltung für die Herstellung einer Vollspurbahn solche Schwierigkeiten geboten haben würde, daß sie nur durch Aufwendung ganz ungeheurer Summen hätten überwunden werden können. Bei Anwendung der sogen. Kapspur von 1,06 m aber würde die Leistungsfähigkeit der Bahn in dem vorhandenen Gelände nicht größer gewesen sein, als bei dem gewählten Spurmaß.

Die Bahn wurde in der Zeit vom Herbst 1897 bis 1. Juli 1902 erbaut und hat einen Bauaufwand von rund 14 000 000 ℳ oder von 36 649 ℳ für das Kilometer erfordert. Sie zerfällt in zwei wesentlich verschiedene Teile, und zwar 1. die 194,5 km lange, als Feldbahn gebaute Strecke Swakopmund-Karibib mit ganz außergewöhnlich ungünstigen Steigungen von 1:60 (15,5 km), 1:50, 1:40, 1:37, 1:30 und sogar einer 4 km langen Steigung 1:20, dabei zahlreiche Krümmungen bis zu 35 m und einer Kehrstation mit zwei Spitzen; 2. die Strecke Karibib-Windhuk, für welche vor Beginn des Baues eingehende Vorarbeiten gemacht worden sind und die Steigung 1:50 als äußerste Grenze festgehalten worden ist, so daß dieser Teil erheblich günstigere Betriebsverhältnisse bietet.

Der Oberbau besteht aus 5 m langen Stahlschienen mit Vignolprofil von 9—9,5 kg Gewicht für 1 lfd. Meter. Die erste Strecke hat 7 eiserne Querschwellen von 1 m Länge, die zweite Strecke 8 eiserne Querschwellen von 1,2 m Länge unter jeder Schiene; das laufende Meter Gleis ist 40 kg schwer. Demnach kann die Gleislage bei der vorgeschriebenen Geschwindigkeit von 20 km in der Stunde für Personenzüge und 15 km für Güterzüge als betriebssicher angesehen werden. An Betriebsmitteln sind vorhanden 56 einfache Lokomotiven und 4 Tendermaschinen mit 4 gekuppelten Achsen und 1,6 t Raddruck. Jede einfache Maschine befördert auf der günstigsten Strecke Habis-Karibib 5 beladene Wagen von je 5 t Nutzlast, auf der größten Steigung im Khanrevier 1:20 aber nur 1 Wagen.

In der Regel werden die Züge in einer Stärke von 8 Wagen durch zwei einfache, als Doppelmaschinen mit den Feuerungen einander gegenüber zusammengekuppelte und von einem Personal bediente Maschinen befördert; auf der Bergfahrt in der Steigung 1:20 zwischen den Stationen Khan und Welwitsch muß daher der von Swakopmund mit 8 Wagen ankommende Zug viermal geteilt werden.

Die Hauptwerkstatt ist in Karibib, also ziemlich genau in der Mitte der ganzen Strecke angelegt. Außerdem sind Nebenwerkstätten in Swakopmund und Jakalswater vorhanden.

Der Verkehr war bislang noch wenig entwickelt. Ursprünglich waren in jeder Richtung wöchentlich 2 Personenzüge und täglich 1 Güterzug zwischen Swakopmund und Windhuk vorgesehen. Bei dem geringen Verkehr wurde jedoch außer den erforderlichen Güterzügen gegenwärtig wöchentlich nur 1 Personenzug in jeder Richtung befördert, welcher Dienstag Swakopmund verläßt und Mittwoch in Windhuk eintrifft und in umgekehrter Richtung Freitag von Windhuk abgeht und Sonnabend in Swakopmund ankommt.

Soweit der Schwabesche Aufsatz. Gegenwärtig (2. Februar) ist der Zustand nach den bislang vorliegenden Nachrichten der, daß der Verkehr auf der Strecke östlich von Karibib infolge der eingetretenen kriegerischen Ereignisse unterbrochen ist. Auch wird die Station Okahandja von den Hereros belagert. Auf der westlichen Strecke zwischen Swakopmund und Karibib ist die Bahn bei Khan, 57 km von Swakopmund, durch Regengüsse zerstört worden. Doch hoffte der in Karibib das Kommando führende Kapitän Gudewill, daß die Wiederherstellungsarbeiten bis zum 31. Januar beendet sein würden. — Bei einem am 21. Januar stattgefundenen Ausfallgefechte vor Okahandja ist leider der Eisenbahnsekretär Rock, wie das B. T. B. meldet, gefallen.

— **Lokomotiv- und Wagenbau in den Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1903.** In diesem Jahre wurden nach „Railr. Gaz." von sämtlichen Wagenbauanstalten der Vereinigten Staaten 154 808 Wagen gebaut. Diese Zahl umfaßt alle Güter- und Personenwagen für Dampfeisenbahnen und Hochbahnen, ausschließlich der Wagen, die die Bahngesellschaften in ihren eigenen Werkstätten erbauen ließen, und derjenigen für Straßenbahnen und elektrische Bahnen. Es befinden sich unter dieser Zahl etwa 152 801 Güterwagen und 2007 Personenwagen; darunter sind 153 195 Wagen für den inländischen Verkehr und 1613 Wagen für den Ausfuhrverkehr bestimmt. Im Jahre 1902 belief sich die Zahl der neugebauten Wagen auf

164 547, also 9700 Wagen mehr als im nächsten Jahr. In den verschiedenen Lokomotivwerken des Landes wurden im Jahre 1903 : 5152 neue Lokomotiven gebaut gegen 4070 im Jahre 1902. Unter diesen 5152 Lokomotiven befinden sich 88 elektrische Lokomotiven. Die Zunahme im Jahre 1903 ist die größte, die je in einem einzigen Jahre dagewesen ist, und hat möglicherweise ihren Grund darin, daß die Lokomotivwerke im Jahre 1902 mit Aufträgen derart überhäuft waren, daß sie viele der Bestellungen erst im Jahre 1903 ausführen konnten. Berichten aus Kanada zufolge sind dort von zwei Lokomotivfabriken, von denen die eine erst kürzlich mit dem Bau von Lokomotiven begonnen hat, 55 Lokomotiven gebaut worden. Die 5152 neugebauten Lokomotiven stellen, wenn man den durchschnittlichen Preis einer Lokomotive auf 12 000 D. (= 48 000 ℳ) rechnet, eine Gesamtsumme von 62 000 000 D. (= 248 000 000 ℳ) dar. Nicht inbegriffen in dieser Zahl sind aber die Lokomotiven, die jährlich von den Eisenbahngesellschaften in ihren eigenen Werkstätten gebaut werden. Zum Schluß ihres Berichtes gibt „Railr. Gaz." noch eine Übersicht über die Zahl der in den Jahren 1892 bis 1903 gebauten Lokomotiven. Danach wurden an neuen Lokomotiven gebaut:

im Jahre	Lokomotiven	im Jahre	Lokomotiven
1892 . . .	2012	1898 . . .	1875
1893 . . .	2011	1899 . . .	2473
1894 . . .	695	1900 . . .	3153
1895 . . .	1101	1901 . . .	3384
1896 . . .	1175	1902 . . .	4070
1897 . . .	1251	1903 . . .	5152

Allgemeines.

— **Entwurf einer Lokomotive zur Beförderung von Zügen mit großer Fahrgeschwindigkeit.** In der am 26. Januar dieses Jahres stattgehabten Sitzung des Vereins Deutscher Maschineningenieure berichtete Oberbaurat Klose über das Ergebnis des auf Grund des Vereinsbeschlusses vom 24. März 1903 veranstalteten engeren Wettbewerbs wegen des vorbezeichneten Entwurfs. Dem Verein ist seit einigen Jahren von der Norddeutschen Wagenbauvereinigung und von dem Norddeutschen Lokomotivverband je ein Betrag von 3000 ℳ zur Verfügung gestellt. Der Verein hat diese hochherzige Gabe deutscher Industrieller dazu verwendet, ein Preisausschreiben zu erlassen, welches die Beschaffung von Betriebsmitteln (Dampflokomotiven und Wagen) für hohe Geschwindigkeit bezweckt. Über die Preisverteilung für die eingegangenen Wagenkonstruktionen ist bereits früher entschieden. Unter den s. Z. eingereichten Lösungen der gestellten Lokomotiv-Preisaufgabe hatte der Verein fünf Lösungen als die besten anerkannt und deren Verfasser: Ingenieur Richard Avenmarg in München, Oberingenieur Franz Peglow in Berlin, Oberingenieur M. Kuhn in Cassel, Regierungsbaumeister Dr Heinrich Mehlis und Geheimer Regierungsrat Professor A. v. Borries zu Berlin in Gemeinschaft mit der Hannöverschen Maschinenbau-Aktiengesellschaft vorm. Georg Egestorff in Hannover und Maschinenbaugesellschaft vorm. Klett zu Nürnberg zu einem engeren Wettbewerb aufgefordert. Infolge Ablebens des Herrn Kuhn und dadurch bewirkter verspäteter Ablieferung dessen Entwurfs traten nur vier Bewerber in Wettbewerb. Hiervon wurden die Herren Regierungsbaumeister Dr Mehlis und Oberingenieur Peglow mit je 2500 ℳ prämiiert. Die sämtlichen Entwürfe zeigten eine große Anzahl sehr interessanter und beachtenswerter Einzelheiten und betrafen sowohl Tenderlokomotiven, als auch Lokomotiven mit Schlepptender. Die beiden prämiierten Entwürfe werden dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten überreicht werden, um bei der Konstruktion von Dampflokomotiven mit hoher Fahrgeschwindigkeit Verwendung zu finden. In Glasers „Annalen für Gewerbe und Bauwesen", Berlin SW., Lindenstraße 80, werden die Entwürfe demnächst zur Veröffentlichung gelangen.

— **Der Kohlenbedarf Berlins** spiegelt sich in den soeben bekannt gewordenen Verbrauchsziffern für das Jahr 1903 wieder. Die gesamte Kohlenanfuhr stellte sich für Berlin auf 3 079 491 t (im Vorjahre 2 922 182 t) und für Berlin und Vororte auf 4 381 245 (4 162 192) t. Nach den amtlichen Feststellungen gingen in Berlin an Steinkohlen und Koks ein: von England 363 187 (341 163) t, von der Ruhr 180 663 (170 658) t, von Sachsen 9011 (17 317) t, Oberschlesien 1 222 717 (1 130 805) t, Niederschlesien 281 422 (239 642) t, zusammen 2 057 000 (1 109 800) t; ferner an Braunkohlen aus Böhmen 16 754 (22 085) t, Preußen und Sachsen 1 005 737 (996 297) t, zusammen 1 022 491 (1 018 382) t. Die englische Kohleneinfuhr ist neuerdings wieder im Steigen begriffen. Von der englischen Einfuhr entfielen 1903 362 224 t auf die Wasserwegbeförderung. Amerikanische Kohlen sind nicht eingeführt worden (im Vorjahre 4050 t). Auf dem Wasserwege gelangten noch 92 306 t westfälische, 544 186 t oberschlesische und 22 892 t niederschlesische Kohlen nach Berlin.

Rechtspflege.

— **Nachbarrecht.** Eine für die Eisenbahnen sehr wichtige Entscheidung auf dem Gebiete des Nachbarrechts hat das Reichsgericht bei Auslegung des § 907 B. G.-B. erlassen. Es wird in derselben ausgeführt:

Unter der ein Entschädigungsrecht begründenden Anlage im Sinne des § 907 B. G.-B. kann nur ein Werk von gewisser Selbständigkeit, wie ein Bau, Bauteil, eine Anpflanzung verstanden werden, nicht auch eine nur räumliche Veränderung, also auch nicht eine Erhöhung oder eine Tieferlegung einer Straße. Daß der Gesetzgeber den Begriff in diesem Sinne aufgefaßt hat, folgt schon daraus, daß er es für nötig erachtete, im § 909 besondere Bestimmungen für den Fall der gefährlichen Erniedrigung des Nachbargrundstücks zu erlassen. Jedenfalls trifft § 907 nur solche Anlagen, die selbständig oder unter menschlichem Zutun mittels Hinüberleitens ihrer Bestandteile oder Zuführens greifbarer oder doch sinnlich wahrnehmbarer Stoffe die Grenze zu überschreiten drohen, nicht aber solche Anlagen, die sich streng auf der Grundfläche des sie Errichtenden halten, nicht unmittelbar in das Gebiet anderer übergreifen, wenn sie dieses auch vielleicht negativ wirkend, z. B. durch Entziehung von Licht, Luft, einer Aussicht oder Bequemlichkeit, beeinträchtigen. Es folgt das auch aus der Entstehungsgeschichte des § 907. In der Begründung des Entwurfs Band 3, S. 293 ff. wird wiederholt von dem Hinübergreifen der Anlage über die Grenze, von Überschreitung der Grenze durch sie oder ihre Ausflüsse gesprochen. Vor allem war dabei auch an Anpflanzungen von Bäumen und Sträuchern gedacht, die ein späteres Hinübergreifen der Wurzeln befürchten lassen. Ihre spätere Nichtanführung im Gesetze war mit Rücksicht auf die Landesgesetzgebung geschehen. Es beweist dieses aber um so weniger gegen die gekennzeichnete Bedeutung schadendrohender Anlagen im § 907, als auch die übrigen im Entwurf erwähnten und nach wie vor unter diese Gesetzbestimmung gebrachten Beispiele ebenfalls nur solche Anlagen betreffen, von denen aus sinnlich wahrnehmbare Stoffe über die Grenze dringen und dadurch Schaden anrichten. In ähnlichem Sinne hat man sich bei Beratung des Gesetzentwurfs ausgesprochen. (Mugdan, Motive Bd III, S. 601 ff.)

Es hat mithin nie einem Zweifel unterlegen, daß Anlagen anderer Art, die nur negativ dem Nachbarboden nachteilig werden können, z. B. Licht, Aussicht, Luft nehmende Neubauten, der Landesgesetzgebung unterworfen bleiben müssen, wenn sie überhaupt gesetzlich beschränkt werden sollen. Von dieser Ermächtigung haben die Ausführungsgesetze Gebrauch gemacht.

Bei dieser Auslegung des § 907 ist es unzweifelhaft, daß die Erhöhung einer öffentlichen Straße nicht unter diese Gesetzbestimmung fällt, denn sie hält sich innerhalb der Grenzen des Straßengrundstücks, auf dem dem Eigentümer das volle Verfügungsrecht zusteht (§ 903). Sie kann sogar den Anliegern unmittelbaren Nutzen bieten, wenn auch in der Regel der Schaden höher ist. Allein die Änderung geschieht nicht durch störendes positives Hinübergreifen der Straßenerhöhung und durch unmittelbare körperliche Einwirkung, sondern nur durch Entziehung oder Erschwerung der bisherigen Benutzbarkeit, weswegen der Geschädigte nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch nur dann ein Verbietungs- oder Ersatzrecht hätte, wenn er ein wohlerworbenes Dienstbarkeits- oder Vertragsrecht nachweisen könnte. Ein solches kann aber weder aus dem neuen, noch aus dem gemeinen Rechte abgeleitet werden.

— **Zum Nachbarrecht der Kleinbahnen** bemerkt ein Urteil des Oberlandesgerichts Cöln vom 5. Dezember 1901:

Durch Funkenflug und Aschenfall waren Waldbrände entstanden und Schaden verursacht. Das Gesetz vom 3. November 1838 kommt bei Kleinbahnen allerdings nicht in Betracht; ebensowenig gilt hier § 26 der Gewerbeordnung gemäß § 6 derselben: in Preußen ist von der der Landesgesetzgebung im Art. 125 des Einführungsgesetzes zum B. G.-B. eingeräumten Befugnis kein Gebrauch gemacht. Trotzdem bedarf es hier keiner Prüfung, ob eine Fahrlässigkeit der Bahn die Schadensursache war, denn zur Begründung der Ersatzforderung kommen §§ 903, 904, 906, nicht 823 B. G.-B. in Betracht. Nach § 903 kann der Eigentümer jedem Dritten eine Einwirkung auf sein Eigentum verbieten. Hierin läßt § 904 nur insofern eine Ausnahme zu, als er unter besonderen Voraussetzungen eine Einwirkung gestattet und dem Eigentümer das Recht nimmt, dem Dritten die Einwirkung zu untersagen

Macht der Dritte von diesem Rechte Gebrauch, so ist er trotz der Berechtigung seiner Handlungsweise dem Dritten für den verursachten Schaden ersatzpflichtig und zwar ohne daß es des Nachweises bedarf, daß er den Schaden schuldhaft verursacht hat. (Es wird sodann die diese Meinung vertretende Literatur angeführt.)

Ist mithin nach § 904 schon bei erlaubten, d. h. nicht rechtswidrigen Einwirkungen auf fremdes Eigentum der Einwirkende ohne Rücksicht auf ein Verschulden schadenersatzpflichtig, so verlangt es die Rechtskonsequenz, daß bei rechtswidrigen Eingriffen der Täter ohne Rücksicht auf Verschulden ersatzpflichtig sein muß. Danach ist die Bahn umsomehr als ersatzpflichtig zu betrachten, als der vorliegende Fall genau mit demjenigen des § 26 der Gewerbeordnung übereinstimmt. Ist die Anlage nach § 16 der Gewerbeordnung genehmigt, so kann ihre Beseitigung nicht verlangt werden, selbst wenn durch sie das Maß der Belästigung des Nachbarn, welches § 906 zuläßt, überschritten wird. Ebenso kann der Eigentümer nicht die Beseitigung der Bahn verlangen. Umsomehr muß daher dem dadurch beschränkten Eigentümer ein Schadenersatzanspruch zustehen, falls die Einwirkungen sein Eigentum verletzen oder — wie hier — vernichten, und zwar ohne Unterschied, ob ein Verschulden der Bahn vorliegt oder nicht. Das ergibt auch die Entstehungsgeschichte der geltenden gesetzlichen Bestimmungen und die Rechtsprechung des Reichsgerichts.

Bücherschau.

— **Die badischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung.** Ein Beitrag zur Geschichte des Eisenbahnwesens von Dr Karl Müller. XVI und 466. Mit Eisenbahnkarte von Baden, graphischer Darstellung der Netto- und Bruttolast auf den Staatsbahnen sowie einer Karte der Längen der verschiedenen von Darmstadt nach Mannheim und Heidelberg projektierten Eisenbahnlinien. Heidelberg. Heidelberger Verlagsanstalt und Druckerei (Hörning & Berkenbusch). 1904. Preis 12 ℳ.

Die Geschichte des badischen Eisenbahnwesens hat bis heute eine erschöpfende Bearbeitung nicht erfahren, trotz ihrer in mancher Beziehung sehr interessanten und bemerkenswerten Gestaltung, auch nicht anläßlich ihres 50jährigen Jubiläums, einer Feier, die in fast allen größeren Staaten Ursache zur Abfassung von Denkschriften gegeben hat. Da aber auch dies in Baden nicht der Fall, mithin nicht eine einzige Monographie der badischen Eisenbahnen vorhanden war, mußte eine eingehende Untersuchung und Darstellung badischer Eisenbahngeschichte als eine dankbare Aufgabe erscheinen, indes nicht nur dankbar, sondern anderseits zweifellos auch mühevoll. Denn das zu benutzende Material beschränkte sich in der Hauptsache auf Quellenmaterial, und dies zum Teil sogar nur in handschriftlicher Form (insbesondere die Protokolle der geheimen Sitzungen des Landtags in den Jahren 1833 bis etwa 1860; vergl. Vorwort S. VI). Unter diesen Umständen darf ein Werk wie das vorliegende von vornherein schon auf einen großen Leser- und hoffentlich auch Käuferkreis rechnen. Und um wieviel mehr erst dann, wenn, wie aus jedem Abschnitt, ja jeder Seite von Müllers Buch hervorgeht, das betreffende Werk mit ausharrendem Fleiß und nie erlahmender Schaffensfreude gearbeitet ist! Wir dürfen wohl sagen: der behandelte Stoff war dieses Fleißes würdig. Schon der außergewöhnliche Umfang des Buches, über 450 Seiten, ist ein Beweis für die Gewissenhaftigkeit und Genauigkeit, mit der der Verfasser gearbeitet hat. Der Inhalt des Buches gliedert sich in zwei Hauptabschnitte: I. Geschichte der Eisenbahnen und der Eisenbahnpolitik, S. 1—286, und II. Statistik der badischen Eisenbahnen, S. 287—411.

Der Verfasser unterscheidet in der Geschichte der badischen Eisenbahnen fünf Perioden: „Die erste, die Zeit von 1838 bis 1851 umfassend, schuf die große badische Hauptbahn von Mannheim an die Südgrenze des Landes bei Basel und in der Main-Neckarbahn ihr Anschlußglied an den Norden. Die zweite Periode, bis 1861 reichend, schloß erstere Bahn im Süden, Westen und Osten an den internationalen Verkehr an. Eine außerordentlich rege Tätigkeit kennzeichnet die dritte Periode, welche die Zeit von 1861 bis 1874 in sich begreift. Nach innen und außen wurde das Land durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes in seinen größeren Linien erschlossen. Der Zeit regster Tätigkeit folgte 1874 plötzlich die Reaktion. Eine Zeit des Stillstands nimmt ihren Anfang und dauert bis zum Jahre 1887. Mit letzterem greift dann eine ausgedehnte Betätigung der privaten Unternehmungslust Platz, die zahlreiche Bahnen zweiter und dritter Ordnung entstehen läßt. Auch der Staat nimmt wieder lebhafter teil an der Erfüllung der Aufgaben, welche die moderne Volkswirtschaft auf dem Gebiet des Verkehrswesens stellt.“ (S. 3.)

Durch den Umstand, daß die große badische Hauptbahn Mannheim-Basel auf Anraten des Staatsmannes und Gelehrten Karl Friedrich Nebenius auf Staatskosten gebaut wurde, ist Baden derjenige Staat geworden, der die erste deutsche Staatsbahn größeren Umfangs geschaffen hat (nur Braunschweig war ihm mit der Strecke Braunschweig-Wolfenbüttel vorhergegangen). Interessant und auch für den Fachmann neu ist die von Müller durch mehrere Beweise (S. 52 ff.) erhärtete Tatsache, daß damit, abgesehen von den beiden mit der Hauptbahn zugleich erbauten Seitenbahnen Oos-Baden und Appenweier-Kehl, die Tätigkeit des Staates auf dem Gebiet des Eisenbahnbaues allgemein für abgeschlossen galt und man sich daher bemühte, für weiter auszuführende Linien Privatkapital heranzuziehen, was indes, hauptsächlich infolge der dabei vom Staat gestellten Bedingungen, in allen versuchten Fällen (vor allem bei der Schwarzwaldbahn) mißlang. Erst nachdem man diese Erfahrung gemacht, entschloß man sich wieder zum Bau von Bahnen auf Staatskosten, und hier setzt die zweite Periode ein, in der, wie oben erwähnt, die Anschlüsse an die an die Grenzen des Großherzogtums heranreichenden ausländischen Bahnen im Süden, Westen und Osten herzustellen die Hauptaufgabe war.

Mit hinein in diesen zweiten Zeitabschnitt fällt aber noch eine andere bedeutende Arbeit: die Umwandlung der badischen Spurweite (1,6 m) in die normale (1,435 m). Der besagte Gegenstand bildet unseres Erachtens eines der anziehendsten Kapitel in Müllers Buch (S. 24—28, 72—75). Wir erfahren daraus, daß Baden sich nur um der erwarteten großen technischen Vorteile willen entschloß, allein mit der breiten Spur zu bauen, in der Erwartung, daß auch andere Staaten diesem Beispiel folgen würden (das Beispiel nachgeahmt hat tatsächlich nur die schweizerische Nordbahn Baden-Zürich). Diese Erwartung sprach Baden auch anläßlich der Verhandlungen über die Main-Neckarbahn und später über die Anschlußbahn nach Württemberg den beteiligten Nachbarstaaten gegenüber aus, ohne indes jemals Gehör damit zu finden. In den Jahren 1854/55 wurden vielmehr die bisher gebauten badischen Eisenbahnstrecken auf die schmalere Spur umgebaut; vom 9. November 1854 bis 26. März 1855 bestand das eigentümliche Verhältnis, daß eine sehr verkehrsreiche und in Hinsicht auf die damaligen ganz besonders starken Güterbeförderungen überlastete Bahn auf ihrer größeren Länge zu gleicher Zeit mit zweierlei Gleisen, einem breiteren und einem schmaleren, benutzt wurde. 79,4 km einfaches und 202,6 km Doppelgleise, 11 Haupt- und 22 mittlere und kleine Stationen mit Ausweichgleisen, ferner 66 Lokomotiven, 65 Tender und 1133 Wagen mit den dazu gehörigen Reservestücken mußten der Spurabänderung unterworfen werden (S. 75). Die dritte Periode bedeutet den Höhepunkt in der badischen Eisenbahnbautätigkeit. Die Betriebslänge der Bahnen stieg von nur 375 km im Jahre 1861 auf 1200 km im Jahre 1874. Es ist uns bei der Beschränktheit des Raumes aber unmöglich, auf Einzelheiten auch aus dieser Zeit näher einzugehen.

Mit dem Jahre 1874 trat ein gänzlicher Umschwung ein (vierte Periode). Infolge der nicht erwarteten Ertraglosigkeit einer Reihe großer Linien, denen man eine glänzende Zukunft vorausgesagt hatte (so vor allem bei der Odenwaldbahn Heidelberg-Würzburg), sowie infolge des zunehmenden Wettbewerbs der anderen Staaten, vornehmlich der elsaß-lothringischen Bahnen nach ihrem Anfall an das Deutsche Reich, fiel der Reinertrag der Eisenbahnen ganz gewaltig, eine Tatsache, die veranlaßte, daß nun bis zum Jahre 1887 nur ganze 56 km neu gebaut wurden. Erst seit 1887, d. h. seit dem Beginn der fünften und letzten Periode, setzte eine Änderung in diesem Zustande ein. Vor allem entfalteten nun Staat, Gemeinden und Privatgesellschaften eine rege Tätigkeit im Bau von Klein- und Nebenbahnen. Privatbahnen sind allein seit 1887 über 500 km gebaut worden.

Das ist, kurz dargestellt, der Hauptinhalt des ersten Teils. Über den zweiten, den statistischen, können wir uns kürzer fassen. Wer hier eine trockne Zahlenzusammenstellung über statistische Ergebnisse erwartet, der wird durch die Art und Weise, wie der Verfasser diesen Teil behandelt hat, nur angenehm berührt sein. Besonders lesenswert ist der Abschnitt über den Entwicklungsgang der badischen Eisenbahnen. Ihm folgt als Schlußkapitel eine Darlegung des Standes der badischen Eisenbahnen im Jahre 1900, das, wohl infolge seiner runden Zahl, vom Verfasser als Schlußjahr in seiner Geschichte angenommen worden ist. Nichts aus dieser Zeit Wissenswertes wird hier unberücksichtigt gelassen: die neuen großen Schnellzuglokomotiven, Kilometerhefte, Lokalzüge, Sinken der Rente, Eisenbahn-Schuldentilgungskasse, alles wird, soweit nötig, mit in den Bereich der Schilderung gezogen. Es läßt sich nicht verkennen, daß auch hier eine sehr geschickte Hand gearbeitet hat, der bei der Auswahl und Sichtung des Stoffes nichts von Wichtigkeit entgangen ist.

Erwünscht wäre wohl eine ausführlichere Bearbeitung der Geschichte der Bodensee-Dampfschiffahrt gewesen, als sie die wenigen (ganze zwei) Seiten in Müllers Buch bieten (S. 174 f.),

vor allem auch ihre Berücksichtigung im zweiten Teil des Buches. Wenn von den Bitten der Stadt Lahr um Verlegung der Hauptbahn über Lahr die Rede war (S. 130), hätte wohl auch ein Eingehen auf die etwas ähnliches für Baden-Baden erstrebenden Petitionen dieser Stadt Interesse gehabt (S. 49). An geschichtlich-statistischem, die badische Eisenbahn betreffenden Material scheint tatsächlich ziemlich alles berücksichtigt worden zu sein. Wir vermissen nur eine Erwähnung der im Jahre 1840 erschienenen Schrift des Ingenieurs J. Reuß über die badische Spurweite und Gleisanlage. Vielleicht hätten auch noch die geschichtlichen „Notizen eines alten badischen Post- und Eisenbahnbeamten über die Entstehung und den Fortgang der Gr. bad. Eisenbahn“ (Karlsruhe 1889) kurze Erwähnung, wenn auch nur in einer Fußnote, verdient.

Aber diese unwichtigen Ausstände besagen nichts gegenüber der grundsätzlichen Zustimmung und Anerkennung, die wir dem ganzen Buch gegenüber zum Ausdruck bringen müssen. Wir dürfen es ruhig aussprechen: die badische Bahn hat einen ihrer würdigen Geschichtsschreiber gefunden!

Freiburg im Breisgau. Dr A. Kuntzemüller.

Berichtigung. In der in Nr 4 S. 51 d. Ztg. abgedruckten Mitteilung: Motorwagen der württembergischen Staatsbahnen muß es in bezug auf die Kosten der gewöhnlichen Unterhaltung der Benzinwagen in der 2. Zeile der rechten Spalte lauten: (auf 1 km 1 Pfennig) statt (auf 1 km 1 ℳ).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

Auf Seite 8 des am 1. Februar a. c. in Kraft tretenden Nachtrags II zum Tarif Teil II, Heft 4 vom 1. Oktober 1899 ist in der 17. Zeile zwischen den Worten anderen und Metallwaren einzuschalten: „unedlen“.

Budapest, am 19. Januar 1904. (292)
Die Direktion
der kön. ungar. Staatseisenbahnen,
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.
(Nachdruck wird nicht honoriert.)

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Die Station Binau, welche seither nur dem Personen- und Wagenladungsverkehr gedient hat, wird am 1. Februar d. J. auch für den Stückgutverkehr eröffnet.

Karlsruhe, den 26. Januar 1904. (293)
Großh. Generaldirektion.

Am 1. Februar d. J. wird die badische Station Binau, die seither nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, für den gesamten Güterverkehr eröffnet.

Karlsruhe, den 30. Januar 1904. (294)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

3. Güterverkehr.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.

Im Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer — Seite 170 vorgenannten Tarifs — ist vom 1. Februar 1904 ab die Bestimmung unter Ziffer 2 für die Frachtberechnung mit Lehesten wie folgt zu ändern:

„Für den Verkehr mit der Station Lehesten sind die direkten Frachtsätze nach Maßgabe der Bestimmung unter Fc (1a) auf Seite 20 des bayerischen Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarifs vom 1. Oktober 1903 zu berechnen.“

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 29. Januar 1904. (295)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 15. März d. J. wird die Tarifentfernung für die Stationsverbindung „Schneeberg b. Amorbach-Fridingen a. d. Donau“ (Tarifnachtrag III Seite 12) geändert auf 288 km.

München, den 30. Januar 1904. (296)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in die Klassen 9 und 14 c (Reis usw.) des Seehafen-Ausnahmetarifs für den Verkehr mit den Emshafenstationen des Direktionsbezirks Münster vom 1. Oktober 1901 der Artikel „Reisflocken“ neu aufgenommen.

Cöln, den 29. Januar 1904. (297)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Für die Beförderung von Schwefelkies in Wagenladungen ab Mannheim, Mannheim Industriehafen, Ludwigshafen a/Rh., Rheinau, Karlsruhe Hafen transit, sowie ab Kehl und Straßburg transit (Wasserweg) nach Luterbach, Station der schweizerischen Bundesbahnen, treten mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 ermäßigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Stationen, sowie unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 26. Januar 1904. (298)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Verbands-Gütertarif.
(Holzverkehr Galizien-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. März 1904 kommt der Nachtrag II zum Ausnahmetarif Teil IV, Heft 4 vom 1. Juni 1902 zur Einführung.

München, den 31. Januar 1904. (299)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.
Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr.

Vom 1. Februar d. J. erscheint zum Gütertarife vom 1. November 1898 der Nachtrag X, enthaltend u. a. die Aufnahme der Stationen der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn, sowie der Stationen Bottrop Nord, Kirchhellen und Osterfeld Nord.

Für Kohlen- usw. Sendungen von den Stationen Derne, Eving und Preußen kommen vom obigen Zeitpunkte ab die auf Grund der neuen Entfernungen nach dem Rohstofftarif sich ergebenden Frachtsätze zur Anwendung.

Soweit Erhöhungen gegenüber den bisherigen Entfernungen bezw. Frachtsätzen eintreten, gelten sie erst vom 15. März d. J. ab. Weitere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Essen, den 29. Januar 1904. (300)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-schweizerischer Getreideausnahmetarif.

Heft I (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. Juli 1899.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Schnittabelle A auf Seite 22 des Tarifes wie folgt ergänzt:

km	bis zum Schnittpunkt von	Centimes für 100 kg
178	Dießen *	72
359	Haibach *	131

Sendungen nach der Schweiz sind vorerst unter Ausschluß der direkten Abfertigung auf Umkartierung in Lindau Stadt verwiesen.

München, den 28. Januar 1904. (301)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Für nicht auf eigenen Rädern laufende (auf Plateauwagen verladene), unbeladene Eisenbahn- und Straßenbahnwagen werden bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief mit Gültigkeit vom 10. Februar d. J. ab bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904, nachstehende Frachtsätze eingeführt:

von Gijör nach Antwerpen loco	43,41 Frcs.
von Gijör nach Borgerhout	43,32 „

für 1000 kg.

Cöln, den 1. Februar 1904. (302)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 15. Februar 1904 treten für die Beförderung von Bier in Fässern bei Auflieferung von mindestens 5 t von Donaueschingen nach Arnheim und Rotterdam Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Cöln, den 28. Januar 1904. (303)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Oberröblingen a. Helme in den Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 29. Januar 1904. (304)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Tarif Teil IV, Heft 4, Holzsendungen von Galizien nach Bayern betr.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1904 kommt für Schleifholz bis 2,5 m Länge von der Station Hatna tr. nach Aschaffenburg ein Wagenladungsfrachtsatz von 281 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, am 28. Januar 1904. (305)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1902.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1904 wird die Station Ebreichsdorf W. P. Wr. N. B. mit direkten Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr 3 B (Eisenschlacken zum Hochofenbetriebe) in das obengenannte Tarifheft aufgenommen.

Der Schnittsatz südlich vom Schnittpunkte beträgt 23,5 ℳ.

Breslau, den 28. Januar 1904. (306)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltung.

Ausnahmetarif für den Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Ensdorf-Saarlouis-Wallerfangen.

Vom 1. Februar 1904 ab werden die Frachtsätze der Staatsbahnstation Ensdorf für den Transport von Düngemitteln, Erden, Kartoffeln, Wegebaumaterialien, Steinen, Holz, Gips, Kohlen, Koks und Tonwaren in Wagenladungen im Verkehr zwischen den Stationen der genannten Kleinbahn und den diesseitigen, sowie den Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Mainz, Altona (Hamburger Bahnhöfe) und der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen-Luxemburg um 2 ℳ für 100 kg ermäßigt.

Nähere Auskunft erteilen die diesseitigen Güterabfertigungsstellen. (307)

St. Johann-Saarbrücken, 26. Januar 1904.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Holzausnahmetarif Teil IV, Heft 4 vom 1. Januar 1902.)

Am 10. Februar 1904 werden für Schleifholz bis zu 2,5 m Länge ab Hatna transit (für Sendungen ab Stationen der Lokalbahn Hatna-Dorna Watra) nach Mannheim, Ludwigshafen a/Rhein, Gustavsburg, Stockstadt a/Main und Waldhof direkte Frachtsätze eingeführt, worüber die beteiligten Stationen nähere Auskunft erteilen.

München, den 30. Januar 1904. (308)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil V, Heft 1 vom 1. Mai 1901.
(Kohlenverkehr Österreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. gelangt der Nachtrag II zur Einführung.

München, den 28. Januar 1904. (309)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.

(Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen.)

Am 15. Februar 1904 treten zum Teil I B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation) der Nachtrag II und zum Kilometerzeiger der Nachtrag V in Kraft.

Exemplare derselben können von unserer Drucksachenverwaltung unentgeltlich bezogen werden.

Straßburg, den 26. Januar 1904. (310)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. März d. J. treten die Nachträge XIII zu den Tarifheften 2—4 und 6 in Kraft. Diese enthalten neben verschiedenen bereits früher veröffentlichten Tarifmaßnahmen:

1. Aufhebung von Frachtsätzen mit Stationen der Halberstadt-Blankenburger Bahn;
2. Änderungen von Stationsnamen;
3. Änderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
4. Entfernungen für eine Anzahl neu einbezogener nördlicher und südlicher Verbandsstationen;
5. abgeänderte Entfernungen für Basel Bad. Bahn, Basel Reichsb., Basel-St. Johann, Friedrichshafen, Mannheim, Rixheim, St. Ludwig, Schaffhausen, Singen und Waldshut;
6. Entfernungen für die badischen Stationen der Main-Neckarbahn;
7. Änderungen und Ergänzungen der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife;
8. Aufhebung der Frachtsätze der Ausnahmetarife 9 a und 9 b für Eisen und Stahl etc. im Verkehr mit Wieblingen (Nebenbahn) im Tarifheft 1;
9. Berichtigungen.

Durch den Nachtrag XIII zum Tarifheft 4 wird das Tarifheft 1 vom 1. Mai 1897 nebst Nachträgen aufgehoben. Insoweit durch die Tarifnachträge Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten diese erst am 16 März d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen vom 25. Februar d. J ab die beteiligten Abfertigungsstellen, bei denen die Nachträge von diesem Zeitpunkte ab auch käuflich zu haben sind.

Vom 1. Februar d. J. ab gibt das Verkehrsbureau hier auf Anfragen nähere Auskunft.

Erfurt, den 29. Januar 1904. (311)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-bayerischer Güterverkehr.

Die unter dem 16. v. M. veröffentlichte Erhöhung der Tarifentfernungen im Verkehre mit Station Lindau Stadt der bayerischen Staatseisenbahnen tritt nicht am 1., sondern erst am 15. Februar d. J. in Kraft.

Magdeburg, den 30. Januar 1904. (312)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Vom 15. Februar 1904 an findet der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 27 im badischen Binnengütertarif für Reis, rohen und geschälten (auch Bruchreis), von Kehl transit nach Basel transit Westschweiz von 44 ℳ für 100 kg unter den dort angegebenen Bedingungen auch auf Reissendungen der genannten Art nach Station Reiden der schweizerischen Bundesbahnen Anwendung.

Nähere Auskunft erteilen unser Verkehrsbureau und die Stationen Kehl und Basel.

Karlsruhe, den 26. Januar 1904. (313)
Großh. Generaldirektion.

Ostdeutsch - nordwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. treten für die Stationen Bartenstein, Fischhausen, Gaffken, Germau, Glommen, Godnicken, Jucha, Königsberg i. Pr. (Südbahnhof), Lötzen, Metgethen, Neuhäuser, Palmnicken, Pillau, Powagen, Pr. Eylau, Rastenburg, Schorrbehnen, Stürlack, Tharau, Tolksdorf, Widminnen, Wöterkeim, Wormen und Woszellen des Direktionsbezirks Königsberg (früher Stationen der Ostpreußischen Südbahn) direkte Entfernungen und Frachtsätze und für die Stationen Grajewo und Prostken ermäßigte Entfernungen und Frachtsätze in Kraft. Gleichzeitig wird die Station Lötzen in den Ausnahmetarif 1 (Holztarif) aufgenommen.

Hannover, den 28. Januar 1904. (314)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Teil II, Heft 9 des Verbandsgütertarifes vom 1. Februar 1898.)

Ab 10. Februar 1904 gelangen für die Beförderung von

a) Holzstoff, geschliffen, auch in Pappenform, wenn nicht geleimt und nicht gefärbt (weiß oder naturbraun),

b) Holzstoffpappe, geleimt oder gefärbt,*)

bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief folgende nur in der Richtung aus Österreich gültige Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach den Stationen der K. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.			
	Bockenheim und Frankfurt a/M. Hauptbahnhof		Frankfurt a/M. Hafen r. M. Frankfurt a/M. Ostbahnhof Frankfurt a/M. - Sachsenhausen	
	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Zartlesdorf, Station der k. k. österr. Staatsbahn	2,50	2,57	2,48	2,55

*) Die am 1. Juli 1903 eingeführten Frachtsätze von Zartlesdorf nach den Frankfurter Bahnhöfen treten gleichzeitig außer Kraft.

München, den 28. Januar 1904. (315)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Eisenerze usw. zum zollinländischen Hochofen - Bleihüttenbetriebe.

Vom 5. Februar d. J. ab werden die Stationen Harkorten, Oberbrügge und Weilmünster für den Verkehr nach den oberschlesischen Hochofen- und Bleihüttenstationen und die Stationen Grünfließ und Willenberg (Ostpr) für den Verkehr nach Kratzwiek als Versandstationen in den vorbezeichneten Ausnahmetarif vom 1. Januar 1903 einbezogen.

Kattowitz, den 28. Januar 1904. (316)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1902.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1904 wird die Station Twimberg k. k. St. B. mit direkten Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr 2 B (Eisenerze zum Hochofenbetriebe) in das obengenannte Tarifheft aufgenommen.

Der Schnittsatz südlich vom Schnittpunkte beträgt 102 ₰.

Breslau, den 30. Januar 1904. (317)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Teil IV, Heft 1 vom 1. Juni 1903.
(Holzverkehr Österreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. gelangt der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält: Ergänzung der Tarifbestimmungen sowie Änderung und Ergänzung der Tariftabellen.

München, den 28. Januar 1904. (318)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. werden die ab Ludwigshafen a. Rh., Mannheim, Rheinau, Karlsruhe Hafen und Kehl transit nach Basel Bad. Bahn transit Westschweiz sowie die ab Rheinau, Karlsruhe Hafen und Kehl transit nach Basel S B. B. und Basel-St. Johann S. B. B. transit Westschweiz bestehenden Frachtsätze für Getreide auch auf Sendungen angewendet, welche nach Laufen bestimmt sind.

Karlsruhe, den 30. Januar 1904. (319)
Gr. Generaldirektion.

Binnenverkehr der Sächs. Staatseisenbahnen.

Vom 10. Februar 1904 ab werden die in Österreich gelegenen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung in den **Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1902** einbezogen. Bei Sendungen nach diesen Stationen müssen die Frachtbriefe bei der Inhaltsbezeichnung den Zusatz: „zur Verwendung als Düngemittel in Österreich“ bez. „zur Kunstdüngerfabrikation in Österreich“ enthalten. Im übrigen gelten die Anwendungsbedingungen unter II des Ausnahmetarifs sinngemäß. Der Verkehr zwischen den in Österreich gelegenen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung untereinander sowie der Verkehr zwischen diesen Stationen und Stationen österreichischer Eisenbahnverwaltungen bleibt von obiger Tarifmaßregel ausgeschlossen.

Dresden, den 30. Januar 1904. (320)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 14a (Rohzucker an Raffinerien) werden wie folgt ergänzt:

a) Im zweiten Absatz unter 2c:

„Die seit dem 1. September 1903 ausgeführten Mengen Verbrauchszuckers sind auf Grund des Abfertigungsbuchs (Muster 8 der Ausführungsbestimmungen zum Zuckersteuergesetz) zu trennen nach Farinen und anderen, nicht raffinierten Nachprodukten (Spalte 12 des Musters 8) einerseits und raffinierten Zuckersorten anderseits.“

b) Im zweiten Absatz unter 2e:

„Bei den seit dem 1. September 1903 ausgeführten Sorten Verbrauchszucker werden auf eine Tonne Farins oder anderer nicht raffinierter Nachprodukte eine Tonne Rohzucker und auf eine Tonne raffinierter Zuckersorten $1^1/_9$ Tonnen Rohzucker gerechnet.“

Cöln, den 28. Januar 1904. (321)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für **Faßdauben aus Buchenholz** der Pos. H 14—2 des Teils I für die Elbeumschlagsverkehre treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Bobrka-Chlebowice	165 ₰
„ Bolechow	165 „
„ Hadikfalva	184 „
„ Hatna	184 „
„ Hliboka	184 „
„ Kolomea	183 „
„ Komancza	165 „
„ Kroscienko	165 „
„ Lawoczne	169 „
„ Lubience	165 „
„ Lupków	165 „
„ Neu-Lupków	165 „
„ Olszanica	165 „
„ Potutory	183 „
„ Skole	165 „
„ Stryj	165 „
„ Synowodzkowyzne	165 „
„ Ustrzyki	165 „
„ Zloczów	165 „

Für den Verkehr nach Schönpriesen-Umschlag ermäßigen sich vorstehende Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg; für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 25 ₰ für 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 26. Januar 1904. (322)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsaß-Lothringen und via Schweiz.)
Tarif Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904 wird für Transporte von **Blech-Emailgeschirr** bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Brünn K. F. N. B. und St. E. G. nach Paris La-Villette-Douane ein Frachtsatz von 55,70 Francs pro Tonne im Rückvergütungswege berechnet.

Die Rückvergütung erfolgt gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die Direktion der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder an die Direktion der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei einer der genannten Direktionen längstens bis Ende März 1905 erliegen müssen.

Wien, am 29 Januar 1904. (323)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif Teil II für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Cassel und der Kleinbahn Cassel-Naumburg.

Am 1. März d. J. tritt der oben bezeichnete Tarif in Kraft.

Er enthält Tarifsätze für die direkte Personen- und Gepäckabfertigung von der Preuß. Staatsbahnstation Cassel nach den Stationen der Kleinbahn Cassel-Naumburg und umgekehrt. Die Beförderung erfolgt nach den Bestimmungen des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs Teil I und des Staatsbahn-Personentarifs Teil II für den Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) d. V.-O. genehmigt worden.

Cassel, den 28. Januar 1904. (324)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Die Lieferungen von 1 200 000 kg Portlandzement sowie 21 300 Stück Chamottesteinen, 20 000 kg Chamottemehl und 5000 kg Chamotteton für das Etatsjahr 1904 sollen verdungen werden. Die Bedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von je 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote über Portlandzement werden in den **am 20. Februar d. J., vormittags 9 Uhr**, und die über Chamottesteine etc. **an demselben Tage, vormittags 11 Uhr**, im Verwaltungsgebäude — Knochenhaueruferstraße Nr 1 — stattfindenden Terminen eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 20 März d. J. einschließlich.

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg. (325)

Die Lieferung von ungefähr 400 000 kg langsam bindendem **Portlandzement** soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können von unserem Zentralbureau gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 20 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Angebote sind postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Zement“ bis zum Eröffnungstermin: **Dienstag, den 9. Februar 1904, vormittags 11 Uhr**, hierher einzureichen. Zuschlagsfrist 1. April 1904.

Mainz, den 25. Januar 1904. (326)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Für den Neubau von Miethäusern mit Kleinwohnungen in Lichtenberg bei Berlin an der Frankfurter Chaussee sollen nach einzelnen Losen getrennt oder in mehreren Losen zusammen öffentlich vergeben werden:

Los I: 150 000 zum Verblenden geeignete Handstrichsteine,
1 000 000 Hintermauerungssteine,
200 000 Klinkersteine;
„ II: 170 000 kg Portland-Zement;
„ III: 55 000 kg hydraulischer Kalk;
„ IV: 1 200 cbm Mauersand,
700 cbm Betonkies.

Die Angebote sind
für Los I bis Dienstag, den 16. Februar d. J., vormittags 11½ Uhr,
für Los II bis Dienstag, den 16. Februar d. J., nachmittags 12½ Uhr,
für Los III bis Dienstag, den 16. Februar d. J., nachmittags 1 Uhr,
für Los IV bis Dienstag, den 16. Februar d. J., nachmittags 1½ Uhr,
postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebothefte sind in unserem Zentralbureau Zimmer 420 einzusehen beziehungsweise für jedes Los einzeln von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von je 1,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zuschlagsfrist bis 15. April 1904.

Berlin, den 23. Januar 1904. (327)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den Neubau von Miethäusern mit Kleinwohnungen in Lichtenberg bei Berlin, Frankfurter Chaussee, sollen

Los I: Zimmerarbeiten einschl. Material
A. Für die Häuser I—IV (rund 210 cbm),
B. Für die Häuser VII—IX (rund 124 cbm);

Los II: Dachdeckerarbeiten einschl. Material
A. Für die Häuser I—VI (rund 1180 qm),
B. Für die Häuser VII—IX (rund 650 qm);

Los III: Stakerarbeiten einschl. Material
A. Für die Häuser I—VI (rund 2900 qm),
B. Für die Häuser VII—IX (rund 1500 qm)

getrennt nach einzelnen Losen und Unterabteilungen öffentlich vergeben werden.

Angebote sind
für Los I bis Sonnabend, den 20. Februar 1904, nachm. 12½ Uhr,
für Los II bis Sonnabend, den 20. Februar 1904, nachm. 1½ Uhr,
für Los III bis Sonnabend, den 20. Februar 1904, nachm. 2½ Uhr
postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebothefte für die einzelnen Lose sind in unserem Zentralbureau Zimmer 420 einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) für jedes einzelne Los I, II und III zu beziehen. Zuschlagsfrist bis 15. April 1904.

Berlin, den 25. Januar 1904. (328)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 138 500 kg gemahlener Kreide in 2 Losen, 2070 kg roter Zinnober, 1870 kg roter Zinnoberimitation, 5000 kg Chromgrün, 11 200 kg hellem Ocker, 28 100 kg Goldocker, 11 600 kg gebrannter Umbra, 16 800 kg ungebrannter Umbra in je einem Lose, 63 100 kg Caput mortuum in 2 Losen, 610 kg Schieferschwarz, 10 100 kg Kienruß, 3550 kg Beinschwarz, 14 800 kg fertiger Spachtelfarbe, 8300 kg trockner Spachtelfarbe, 800 kg hellem Chromgelb, 1600 kg dunklem Chromgelb, 1000 Brief Goldbronze, 250 Brief Silberbronze, 200 Brief Kupferbronze in je einem Lose für die Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Danzig, Königsberg i/Pr., Bromberg, Halle a/S. und Magdeburg. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 25. Februar 1904, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 20. Februar 1904 an die im Angebotbogen genannten Werkstätteninspektionen einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 25. März 1904.

Berlin, den 30. Januar 1904. (329)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den Neubau von Miethäusern mit Kleinwohnungen in Lichtenberg b/Berlin, Frankfurter Chaussee, soll die Ausführung von Erd- und Maurerarbeiten:
Los I für Wohnhaus I - VI (rd 3000 cbm),
Los II für Wohnhaus VII—IX (rund 2000 cbm),
Los III Asphaltarbeiten einschließlich Materiellieferung (rd 800 qm)
nach einzelnen Losen für die Hauptgruppen I—IX getrennt öffentlich vergeben werden.

Die Angebote sind für Los I und II bis Sonnabend, den 20. Februar d. J., vorm. 11½ Uhr, und für Los III bis Sonnabend, den 20. Februar, vorm. 10½ Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebothefte für die beiden Lose sind in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist: bis 15. April 1904.
Berlin, den 25. Januar 1904. (330)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Eisenguß, Roststäben, Feilen, Firnis, Gummischläuchen, weißer Lackfarbe, Glas, Glasglocken, Asbestfilzmänteln, Leder, Hickorystielen, Feilenheften, Pinseln am 22. Februar d. J., nachmittags 4 Uhr; Chamottesteinen, Schleifsteinen, Schmelztiegeln, Filz, Schmirgel, Schmirgelleinen, Pappe, Drahtgeflecht, Knopfnägeln, Nägeln, Bimsstein, Borax, Hornspänen, Kali, Kolophonium, Leim, Salmiak, Salzsäure, Schellack, Schwämmen, Schaufeln, Schraubenschlüsseln, Stricken, Hutnetzen, Deckenspachteln, Holzstangen, Rundstahl am 29. Februar d. J., nachm. 4 Uhr.

Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von ..... Termin am ....." bis zum bezeichneten Tage postfrei einzusenden. Die Ausschreibungsunterlagen können in unserem Rechnungsbureau (Luisenstraße 10) eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 70 ₰ für jede Ordnungsgruppe in bar bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt bis 15. bezw. 22. März d. J.

Posen, im Januar 1904. (321)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den Neubau von Miethäusern mit Kleinwohnungen in Lichtenberg bei Berlin — Frankfurter Chaussee — soll die Ausführung von Klempnerarbeiten einschließlich Materiallieferung
Los I für die Häuser I—VI
„ II „ „ „ VII—IX
zusammen oder getrennt nach einzelnen Losen öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Montag, den 23. Februar 1904, nachmittags 1½ Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte sind in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist bis 15. April 1904.
Berlin, den 22. Januar 1904. (332)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 300 000 kg Roststäben soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 15. Februar 1904, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 5. März 1904.

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg. (333)

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 6 ausgemusterten Lokomotiven, 1 Kessel-, 10 Personen-, 7 Güterwagen und 2 Untergestellen am 15. Februar d. J., nachmittags 4 Uhr. Besichtigung bei den Werkstätten Posen, Frankfurt a/O., Guben und Glogau. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Lokomotiven“ oder „Wagen“ bis zur angegebenen Zeit postfrei an uns einzusenden. Verkaufsbedingungen und Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von je 50 ₰ in bar für jedes Angebot von unserem Rechnungsbureau hierselbst, Luisenstraße 10, bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt bis zum 3. März 1904.

Posen, im Januar 1904. (334)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 11. 6. Februar 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die drahtlose Telegraphie im Eisenbahndienste.

Die Unfallgefahr für die Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen.

Der Betriebsbericht der preußisch-hessischen Staatsbahnen für das Rechnungsjahr 1902.

Nachrichten:

Deutschland: Änderung der Staatsbahnwagenvorschriften. — Vorhaltung von Vorlegebäumen für Pferdesendungen. — Reinhaltung der Personenwagen sowie der Wartesäle, Bahnsteige und Aborte. — Eine neue Lokomotivgattung der preuß.-hess. Staatsbahnen. — Verbesserung der Eisenbahnverbindungen zwischen den linksrheinischen Städten und Berlin. — Hessische Eisenbahnfinanzen. — Prozeß wegen des Geräusches der Berliner Hochbahn. — Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth). — Die Bestrafung der Eisenbahntransportgefährdung. — Personalnachrichten.

Österreich: Der 60. Geburtstag des Eisenbahnministers. — Sanitäre Vorsichtsmaßregeln im Eisenbahnpersonenverkehr. — Wechsel in der Geschäftsführung der Eisenbahndirektoren-Konferenzen. — Die böhmische Braunkohlenindustrie und die Eisenbahntarife. — Rundung des Lagergeldes und Lagergeldzuschlages im Bereich der österr. Staatsbahnen. — Spar- und Bauverein von Beamten der österr. Eisenbahnen in Innsbruck. — Eisen als Material für die Eisenbahnen. — Güterverkehr aus Rußland nach den österreichisch-russischen Grenzstationen.

Niederlande: Schulen für die mittleren Eisenbahnbeamten.

Übrige europäische Länder: Die städtischen Straßenbahnen in Frankreich, Deutschland und der Schweiz. — Paris-Barcelona-Expreß. — Sensetalbahn. — Vermehrung des Rollmaterials der italienischen Bahnen seit dem Jahre 1885 im Vergleich zur Verkehrssteigerung. — Einnahmen der italien. Mittelmeerbahn. — Russische Kleinbahnen ohne Personenbeförderung für das Land.

Fremde Weltteile: Kiautschou und die Schantung-E. — Ugandabahn. — Eisenbahnen im Kongostaat. — Die Untertunnelung von Newyork durch die Pennsylvaniabahn.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr 4 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Die drahtlose Telegraphie im Eisenbahndienste.

Von **Adolf Prasch.**

Daß die drahtlose Telegraphie die Telegraphie über Drähte zu ersetzen vermöge, wird selbst der begeistertste Anhänger nicht zu behaupten wagen. An den Ersatz der heute bestehenden und tadellos arbeitenden elektrischen Telegraphen durch drahtlose Einrichtungen ist daher vorläufig nicht zu denken. Das Anwendungsgebiet der drahtlosen Telegraphie ist ein genau umschriebenes. Nur dort, wo es sich darum handelt, von einem festen Punkte Nachrichten an einen beweglichen Punkt und umgekehrt oder zwischen zwei beweglichen Punkten zu vermitteln, also dort, wo die Herstellung einer unmittelbaren leitenden Verbindung unmöglich wird, ist das Feld für die Verwendung drahtloser Einrichtungen zu suchen. Hierbei ist es nicht unumgänglich notwendig, daß die beiden oder eine der beiden Stationen in ununterbrochener Bewegung sind. So wird beispielsweise die Verbindung eines Leuchtschiffes mit einer Seewarte mittels drahtloser Telegraphie in der Regel viel vorteilhafter sein, als mittels Kabel, weil die stetigen Schwankungen des fest verankerten Schiffes eine für die Dauer haltbare Verbindung mit dem Kabel sehr erschweren. Das gleiche trifft für die Verbindung zwischen zwei durch Wasser getrennten Punkten zu, zwischen welchen die Legung eines Kabels wegen zu starker Brandung oder wegen zu reißender Strömung auf vielseitige Hindernisse stößt. In manchen Fällen wird sich die Einrichtung einer drahtlosen Verbindung zwischen zwei solchen Punkten auch dann empfehlen, wenn die erwähnten Hindernisse nicht vorhanden sind, die Legung eines Kabels aber mit Bezug auf den zu erwartenden Verkehr nicht mehr rentabel erscheint.

Es wird demnach diese Art der Telegraphie zumeist auf das Wasser beschränkt sein. Aber auch zu Lande gibt es einzelne Fälle, in welchen diese Art der Nachrichtenvermittlung große Vorteile verspricht. So wurden bereits drahtlose Feldtelegraphenstationen für Armeezwecke geschaffen, welche sich nach den vorhandenen Mitteilungen im Versuche bestens bewährt haben sollen. Wiewohl hier die Nachrichtenvermittlung nicht während der Bewegung stattfindet, müssen die fahrbar eingerichteten Stationen, da sie den Bewegungen der Truppen zu folgen haben, ihren Aufstellungspunkt häufig ändern. Die Verlegung von Leitungen bietet hier große Schwierigkeiten, da diese rasch erfolgen muß, man sich, um nicht zu schweres Material mitzuführen, auf dünne Drähte beschränkt sieht und die Leitungen durch die nachrückenden Truppen leicht zerstört werden. In gleicher Weise kann an eine Verwertung der drahtlosen Telegraphie im Eisenbahndienste nur für die Fälle gedacht werden, wo es sich um eine Nachrichtenvermittlung zwischen einem sich bewegenden Teile mit einem feststehenden Punkte, also zwischen einem Zuge und einer Station, allenfalls auch noch zwischen zwei Zügen handelt.

In dieser Beziehung wurden in neuerer Zeit auch Versuche zur Nachrichtenvermittlung vom Zuge mittels der Marconischen Wellentelegraphie und zwar auf einer nicht näher benannten englischen Bahnlinie, ferner nach dem System Dr Ferdinand Braun auf der Versuchsschnellbahnlinie Marienfelde-Zossen und endlich nach dem Systeme Slaby-Arco auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und zwar, wie berichtet wird, mit gutem Ergebnisse durchgeführt.

Es wird hier nicht beabsichtigt, auf diese Versuche und die Ausgestaltung der dafür verwendeten Einrichtungen des näheren einzugehen, sondern es soll nur untersucht werden, ob die Einführung der drahtlosen Telegraphie für den regelmäßigen Eisenbahndienst einen Vorteil bedeuten würde oder nicht. Hierbei ist sowohl der rein technische, als auch der vom Standpunkte der Betriebsabwicklung zu beurteilende praktische Teil in Betracht zu ziehen.

Ohne die Art und Weise der Wellenfortpflanzung im Raume und die für die Erzeugung und Entsendung der elektrischen Wellen geschaffenen Einrichtungen näher zu erörtern, ist es doch notwendig, wenigstens einige für die allgemeine

Beurteilung der technischen Seite wichtige Bemerkungen einzuflechten. Die elektrischen Wellen pflanzen sich von dem aus einem oder einer Reihe von Drähten bestehenden, senkrecht in die Luft ragenden Sendeleiter (Antenne) im Raume nach allen Richtungen mit der Geschwindigkeit des Lichtes fort. Treffen diese Wellen auf ihrem Wege einen erhöhten festen Gegenstand, wie beispielsweise ein hohes Gebäude, einen Baum oder eine Gruppe von Bäumen, oder irgend ein sonstiges Hindernis, so werden sie von diesem aufgehoben und rufen darin elektrische Schwingungen hervor. Die Energie dieser Wellen geht also nutzlos verloren. Die Wirkungen der Wellen auf den eigentlichen Empfangsleiter sind ganz die gleichen, wie auf die erwähnten Hindernisse, nur daß hier der Wellenanzeiger, ein sehr empfindliches Instrument, mit dem Empfangsleiter verbunden ist und die elektrischen Erschütterungen am Morseschreiber oder am Telephon in der Form von Morsezeichen zur Anzeige bringt. Tritt nun eines der vorerwähnten Hindernisse zwischen Sende- und Empfangsleiter, so werden die in dieser Richtung entsendeten Wellen entweder ganz oder teilweise aufgehoben und der Empfang wird entweder ganz unmöglich oder unsicher.

Hieraus erklärt sich auch in ganz einfacher und ungezwungener Weise die Tatsache, daß die Entfernungen, welche über Wasser zu erreichen sind, um ein bedeutend vielfaches größer werden, als über Land. Die kugelförmige Gestalt der Erde bedingt zwar, daß die Wasseroberfläche gleichfalls kreisförmig ist, wodurch es bei sehr großen Entfernungen vorkommen kann, daß der höchste Punkt des Kreissegmentes der Wasserfläche höher zu liegen kommt, als die beiden der Sendung und dem Empfang dienenden Luftdrähte der Stationen. Wasser ist aber für die elektrischen Wellen durchlässig und behindert daher die Wellenfortpflanzung nur wenig. Erhebt sich jedoch in der Richtung der Wellenfortpflanzung vom Sender zum Empfänger ein unterirdisches Gebirge, welches zwar nicht bis an den Wasserspiegel reicht, aber mit seinen Ausläufern nahe an die Wasseroberfläche tritt, so macht sich dies für die Wellenübertragung schon bemerkbar, indem ein Teil der Wellen durch das feste Hindernis aufgehoben und die Entfernung, über welche Nachrichten übertragen werden können, wesentlich herabgedrückt wird.

Die Höhe der Sende- und Empfangsdrähte ist für eine gute Übertragung von großer Wichtigkeit, wie sich aus folgender einfachen Betrachtung ergibt: Je höher die Drähte sind, desto mehr überragen sie die etwa vorfindlichen Hindernisse, von desto mehr Wellen wird der Empfangsdraht getroffen, desto kräftiger wird auch die Wirkung sein. Marconi hat durch Versuche festgelegt, daß die Übertragungsentfernung im Verhältnisse zu dem Produkt der beiden Höhen der Sende- und Empfangsdrähte steht. Je größer dieses Produkt ist, desto größer ist auch die Entfernung, auf welche, bei gleicher Menge der aufgewendeten Energie, Nachrichten übertragen werden können. Man sucht deshalb bei den Feldtelegraphenstationen der deutschen Armeeverwaltung die Luftdrähte möglichst hoch zu bringen, zu welchem Zwecke man sich eigens konstruierter Drachen und auch Luftballons bedient.

Die drahtlose Telegraphie ist nichts anderes, als eine besondere Form der elektrischen Energieübertragung von allerdings sehr geringem Wirkungsgrad. Je größer die ursprünglich aufgewendete Energiemenge ist, desto größer wird bei sonst gleichbleibender Höhe der Luftdrähte die Entfernung sein, auf die Nachrichten noch übertragen werden können.

Man ist sonach in der Lage, durch gleichzeitige Erhöhung der Luftdrähte und Vergrößerung der Erregerenergie die Entfernungen, theoretisch genommen, beliebig zu vergrößern.

In der Praxis stellen sich jedoch auf beiden Seiten gewisse Hindernisse entgegen, die zu überwinden bis heute noch nicht gelungen ist.

Betrachtet man die Verhältnisse des fahrenden Zuges, so ist sofort zu ersehen, daß man bei diesem sowohl in bezug auf die Erregerenergie, als auch auf die Höhe der Luftdrähte an sehr enge Grenzen gebunden ist. Um eine zu große Belastung des betreffenden Wagens zu vermeiden, werden die Energieerzeuger, als welche hier nur Sammlerzellen gedacht werden können, sowohl in ihrer Anzahl als in ihren Abmessungen auf die unterste zulässige Grenze herabgedrückt werden müssen. In bezug auf die Höhe der Luftdrähte ist man durch das lichte Raumprofil gebunden. Dessen geringe Höhe beschränkt die Entfernung, über die mit einem Zuge noch drahtlos verkehrt werden kann, selbst im ebenen Gelände wesentlich, da auch in diesem ein großer Teil der Wellen durch zwischenliegende Hindernisse, wie Wälder, Baumgruppen oder Gebäude, aufgehoben wird. In gebirgigeren Gegenden werden die zahlreichen Einschnitte, die etwa vorhandenen Tunnel usw. den Verkehr überhaupt zeitweise unmöglich machen und die hier zwischenliegenden Hindernisse die Entfernung noch weiter beschränken. Eine Vermehrung der Luftdrähte am Zuge, um den einfallenden Wellen eine größere Fläche zu bieten, erweist sich zwar überall dort, wo der Wellenfortpflanzung keine Hindernisse entgegenstehen, als nützlich, ist aber, wenn die Wellen früher aufgehoben werden, gänzlich wirkungslos. Das einzige Mittel, um eine wenigstens teilweise sichere Wirkung zu erzielen, wäre das, die feststehende Station am höchsten Punkte der Umgebung aufzustellen und die Luftdrähte so hoch wie möglich zu machen.

Da dies aber in der Mehrzahl der Fälle untunlich ist, wird sich die drahtlose Wellentelegraphie für den Verkehr mit dem fahrenden Zuge immer als ein unsicheres und wenig weitreichendes Verständigungsmittel erweisen, und es kann die größte Entfernung auf Grund der bisherigen Versuchsergebnisse selbst bei den günstigsten Bodenverhältnissen nicht auf mehr als 10 km geschätzt werden.

Die weitere Frage: welches sind die durch ein solches Verständigungsmittel für die Sicherung des Verkehrs gebotenen Vorteile? findet durch eine kurze Beleuchtung der hierfür maßgebenden Verhältnisse sofort die Beantwortung.

Unter regelmäßigen Verhältnissen ist für eine solche Verständigung durchaus kein Bedürfnis vorhanden. Treten ungewöhnliche Verkehrsverhältnisse ein, so sind die beiden folgenden Fälle in Betracht zu ziehen, und zwar: 1. die Station findet es notwendig, den fahrenden Zug von einer ihm drohenden Gefahr zu verständigen, und 2. vom Zuge aus wird aus irgend einem Grunde Hilfe verlangt. Erfährt die Station, daß einem Zuge Gefahr droht, so ist es in der Mehrzahl der Fälle von Wichtigkeit, den Zug so rasch wie möglich zum Halten zu bringen, und steht hierfür ein weit schneller und sicherer wirkendes Mittel in der Glockensignalgebung zur Verfügung, durch welche die die Strecke bedienenden Wächter aufgefordert werden können, dem Zuge das Haltsignal zu geben. Da das Glockensignal viel alarmierender wirkt als das Anrufsignal des Morsetelegraphen für die Anbahnung der Verständigung, so ist ein Überhören um so weniger zu befürchten, als ja einer Reihe von Posten der gleiche Auftrag erteilt wird. Die fast stets eingerichtete Fernsprecher-Verbindung der einzelnen Wächterposten mit den Stationen ermöglicht es nun gleichfalls, den Zugführer über die Ursache des Anhaltens zu verständigen.

Es ließe sich nur ein einziger Fall denken, daß durch eine unmittelbare Verständigung mit dem Zuge eine Gefahr rascher abgewendet werden könnte, als durch die unmittelbare Verständigung seitens der Bahnwächter. Dies könnte dann eintreten, wenn Wagen entlaufen sind und sich entgegen der Fahrtrichtung des Zuges auf dem gleichen Gleise bewegen. In diesem Falle wäre es unter günstigen Umständen möglich, den Zug vorerst zum Stehen und sodann in die entgegengesetzte Bewegungsrichtung zu bringen und hierdurch, wenn die Wagen nicht mittlerweile zum Entgleisen gebracht wurden, den unvermeidlichen Anprall wenigstens bedeutend abzuschwächen. Würden die Wagen dem Zuge auf dem gleichen Gleise nachlaufen, so ließe sich die Gefahr durch Beschleunigung der Fahrgeschwindigkeit gleichfalls herabmindern. Es setzt aber beides voraus, daß die Verständigung äußerst rasch und genau erfolgt, daß die Nachricht sofort verstanden wird und daß der Lokomotivführer die Sachlage richtig erfaßt und die erforderlichen

Maßnahmen trifft. Ob dies aber zu erreichen sein wird, bleibt stets fraglich, selbst dann, wenn der Stationsbeamte, der rasch handeln muß, sofort das richtige trifft. Es wird überhaupt immer eine Zeit vergehen, ehe die Entsendung der Nachricht möglich ist. Bei der großen Beschleunigung, die entlaufene Wagen im starken Gefälle erreichen, wird es umsomehr leicht zu spät, als selbst bei der größten Aufmerksamkeit des empfangenden Bediensteten immer wieder einige Zeit vergeht, ehe der Lokomotivführer von der Sachlage entsprechend verständigt werden kann. Diese Aufmerksamkeit seitens des Zugtelegraphisten ist aber aus später noch zu erörternden Gründen kaum zu erwarten.

Die Fälle, daß Wagen entlaufen, sind nur in gebirgigen Gegenden zu befürchten und auch da äußerst selten. Die Gefahr des Zusammenstoßes der entlaufenen Wagen mit einem Zuge auf der Strecke ist noch viel geringer, insbesondere dann, wenn die Streckenwächter darauf eingeschult sind, bei Einlangen des Alarmsignales sofort die vorkehrenden Maßnahmen zu treffen, wie sich denn bisher die zur Verfügung stehenden Verständigungsmittel in Verbindung mit den einschlägigen Vorschriften als vollkommen ausreichend erwiesen haben.

Eine Verständigung des fahrenden Zuges mit den Stationen erweist sich nur dann als wünschenswert, wenn über ein besonderes Vorkommnis auf der Strecke zu berichten oder dem Zuge irgend ein Unfall zugestoßen ist. Ist das bemerkte Vorkommnis auf der Strecke, ohne daß dem Zuge hierbei etwas zugestoßen wäre, so wichtig, daß eine unmittelbare Verständigung erfolgen soll, so kann ja bei dem nächsten Wächterposten angehalten und die Mitteilung jedenfalls viel leichter und ausführlicher durch Fernsprecher, als mit der drahtlosen Einrichtung gegeben werden. Handelt es sich um ein den Zug direkt berührendes Ereignis, so ist zu unterscheiden, ob eine einfache Störung in Frage kommt, die die Weiterfahrt des Zuges verhindert, oder ob sich ein mit Zerstörung von Wagen usw. verbundener Unfall ereignet hat. Im ersteren Falle wird die Entsendung eines Zugbediensteten in das nächste Wächterhaus, um von dort die Nachricht durch Fernsprecher zu vermitteln, vollkommen genügend sein, um die Stationen rechtzeitig zu verständigen. Ereignet sich jedoch ein schwerer Unfall, bei dem Materialschäden wahrscheinlich sind, so dürfte eine Beschädigung der immerhin empfindlichen Telegrapheneinrichtung, umsomehr als sie, wenn sie ihren Zweck erfüllen soll, im Gepäckwagen des Zuges unterzubringen sein wird, in erster Linie eintreten, also ein telegraphischer Verkehr überhaupt unmöglich sein. Aber selbst wenn dies nicht der Fall wäre, ist es doch wenig wahrscheinlich, daß der betreffende Telegraphist im Augenblick der größten Aufregung so viel Fassung bewahrt, um sofort eine den Fall klarstellende verständliche Mitteilung zu geben. Übrigens können für solche Zwecke im Zuge tragbare Telegraphen- oder Fernspruchstationen mitgenommen werden, welche sich im Falle der Notwendigkeit rasch an eine der Telegraphenleitungen anschalten lassen und eine ausreichende Verständigung mit den Stationen ermöglichen. Solche Einrichtungen sind bei einigen Eisenbahnen eingeführt, kommen aber so selten in Gebrauch, daß vielfach deren Beseitigung als kein Nachteil angesehen wird.

Als Schlußfolgerung dieser Erläuterungen ergibt sich, daß vom Verkehrsstandpunkte ein tatsächliches Bedürfnis für eine telegraphische Verständigung zwischen Zug und Station nicht besteht. Es bliebe nur noch zu erwägen, ob eine solche Einrichtung für die Reisenden nicht von Vorteil wäre, indem ihnen Nachrichten übermittelt oder von ihnen zur Beförderung übernommen werden könnten. Dieses Bedürfnis ist tatsächlich sehr gering. Die Zahl der in den Stationen für die in der Durchfahrt begriffenen Reisenden aufgenommenen Telegramme ist sehr geringfügig.

Die Zahl der von den Reisenden in den Stationen aufgegebenen Telegramme ist zwar wesentlich höher, aber noch immer nicht hoch genug, um die Einführung der kostspieligen Telegraphenverbindung und deren nicht minder teuere Bedienung rechtfertigen zu können. Für die im Zuge aufgegenommenen und von dort aus abgegebenen Telegramme müßte, um die aufgewendeten Auslagen wenigstens teilweise hereinzubringen, ein entsprechender Zuschlag eingehoben werden. Dieser Zuschlag würde hinreichend sein, um, wenige Ausnahmen abgerechnet, die Reisenden, die während des Aufenthaltes in den Stationen ohnehin Gelegenheit haben, ihre Telegramme abzusetzen, von der Benutzung des Zugtelegraphen abzuhalten.

Auf den amerikanischen Eisenbahnen in den Jahren 1881 bis 1887 mit den Systemen der drahtlosen Telegraphie von Smith, ferner von Edison im Vereine mit Gilliland und Phelps in größerem Maße durchgeführte Versuche mußten, wiewohl die gegenseitige Verständigung anstandlos erfolgte, aus dem Grunde aufgegeben werden, weil vom betriebstechnischen Standpunkt das Bedürfnis für solche Einrichtungen zu gering war, um die großen Auslagen hierfür zu rechtfertigen, deren Inanspruchnahme seitens der Reisenden sich als so gering erwies, daß die Einnahmen die Ausgaben nur zu einem sehr kleinen Bruchteile deckten.

Die Seltenheit der Inanspruchnahme eines derartigen Telegraphen erklärt es auch, daß die Aufmerksamkeit des Telegraphisten nicht auf die Einrichtung und deren Bedienung gerichtet sein wird.

Die Entfernung, die mit diesen auf den Wirkungen der statischen oder dynamischen Induktion beruhenden Systemen noch überwunden werden konnte, betrug auf der längsten Versuchsstrecke 87 km und war von der Bodengestaltung vollkommen unabhängig. Es hätte sich jedoch die Entfernung anstandlos um das drei- bis vierfache vergrößern lassen, wenn diese Art der Nachrichtenvermittlung überhaupt mehr Anklang gefunden hätte.

Als Endergebnis ist aus all diesen Erwägungen der Schluß zu ziehen, daß wenigstens derzeit für die Verwendung der drahtlosen Telegraphie im Eisenbahndienste ein nennenswertes Bedürfnis nicht vorliegt, daher alle einschlägigen Versuche vom theoretischen Standpunkte aus wohl Interesse zu erwecken vermögen, daß aber ein praktischer Wert ihnen kaum zuzusprechen ist. Insbesondere bezieht sich dies auf die drahtlose Wellentelegraphie, die für andere Zwecke hervorragendes zu leisten berufen ist, sich aber den eigenartigen Verhältnissen der Eisenbahnen nicht anzupassen vermag.

Die Unfallgefahr für die Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen.

Gleichwie für die Vorjahre*) wird im nachfolgenden auch für das Jahr 1902 versucht, die Gefährlichkeit des Eisenbahnbedienstetenberufes ziffernmäßig und schematisch darzustellen. Auch diesmal bildet die Grundlage für die bezüglichen Ermittlungen die Broschüre, welche alljährlich von der „Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen“ unter dem Titel „Gebarung und Ergebnisse der Unfallstatistik“ herausgegeben wird.

Was zunächst die Zahl der überhaupt versicherten Personen anbetrifft, so gibt diesfalls Abb. 1 Aufschluß. Wir sehen gegenüber dem Jahre 1901 einen wahrnehmbaren, im Vergleich zum Höchststande des Jahres 1899 einen beträchtlich zu nennenden Rückgang der Gesamtzahl der versicherten Personen, welcher Rückgang mit Rücksicht auf die obligatorische Versicherung wohl nur mit Personalverminderung zu erklären ist. Der Unterschied zwischen der Anzahl der im Jahre 1902 versichert gewesenen und jener der im Jahre 1895 versichert gewesenen Personen läßt sich mit rund 83 000, d. h. mit rund 49 % angeben; im Jahre 1899 hatte dieser Zuwachs rund 62 % betragen.

Trotzdem die Zahl der Versicherten gegenüber den Vorjahren eine Verminderung erfahren hat, ist die Zahl der an-

*) Nr 1 und Nr 98 Jahrg. 1902 d. Ztg.

gezeigten Unfälle nicht nur nicht zurückgegangen, sondern noch gestiegen, wie aus Abb. 2 zu entnehmen ist.

Naturgemäß ergibt sich aus der Steigerung der Unfallsanzeigen bei Verminderung der Zahl der Versicherten eine

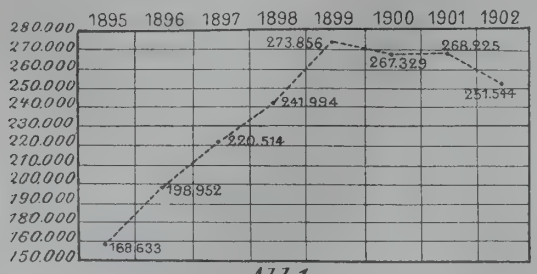


Abb. 1.

ungünstige Rückwirkung auf die „Gefährdungszahlen", wie wir in den früheren Untersuchungen die das Verhältnis der Zahl der Versicherten zur Anzahl der Unfälle ausdrückenden Ziffern (darstellend die Anzahl der Versicherten, auf welche ein Unfall entfiel) nannten. Diese Rückwirkung äußert sich darin,

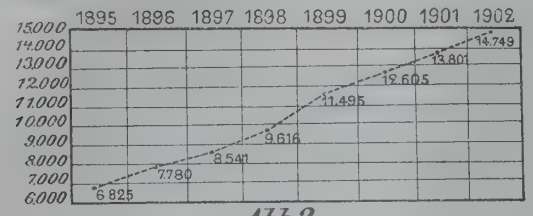


Abb. 2.

daß im Jahre 1902 auf 17,06 Versicherte ein Unfall entfiel; schematisch ist das hierin zum Ausdruck gelangende Anwachsen der Unfallgefahr in Abb. 3 dargestellt.

Nach vorstehenden Ermittlungen ergab sich im Jahre 1902 bei 5,86 % aller Eisenbahnbediensteten die Notwendigkeit,

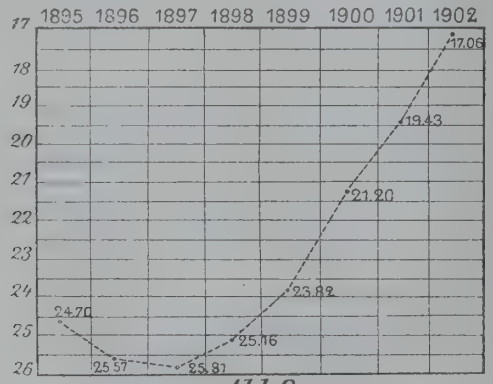


Abb. 3.

eine Unfallanzeige zu erstatten. Wir wählen diesen Ausdruck mit Bedacht an Stelle der im Vorjahre gebrauchten Wendung, daß 5 % aller Eisenbahnbediensteten von einem Betriebsunfall betroffen wurden, weil die Zahl der Unfallanzeigen keine ganz zuverlässige Grundlage für die Beurteilung der Zahl der wirklichen Betriebsunfälle bietet. Ja, wir glauben, daß bis zu einem gewissen Grade die Steigerung der Unfallanzeigen in den letzten Jahren mit beeinflußt wurde von der strengen Haftung, die in neuerer Zeit den Eisenbahnen und ihren Organen seitens der Gerichte für die rechtzeitige Erstattung der Unfallanzeigen auferlegt wird, und die es rätlich erscheinen läßt, in dieser Beziehung lieber zu viel als zu wenig zu tun.

Da nicht alle Unfallanzeigen die Zuerkennung einer Entschädigung im Gefolge haben (weil der angezeigte Unfall nicht als Betriebsunfall anerkannt wurde oder keine Erwerbsunfähigkeit von mehr als 4 Wochen nach sich zog), so bedarf, wenn man erfahren will, auf wie viele Versicherte ein eine Entschädigungsleistung begründender Unfall entfiel, die obige Ziffer einer Berichtigung, und man erhält, da im Jahre 1902 4039 Unfälle eine Entschädigung begründeten, als derart richtig gestellte Gefährdungszahl die Ziffer 62,28. Für die früheren Jahre ergaben sich als entsprechende Ziffern: 1901: 69,92, 1900: 78,41, 1899: 80,66, 1898: 90,83, 1897: 93,51, 1896: 99,57 und 1895: 89,84.

Die einzelnen Klassen der Versicherten weisen hinsichtlich der Gefährlichkeit ihres besonderen Berufszweiges nachstehende Reihenfolge auf:

		1901	1902	Durchschnitt 1895—1902
Maschinenpersonal	[1]	19 089	18 664	—
	[2]	777	810	—
	[3]	24,56	23,04	30,25
Zugpersonal	[1]	20 930	20 536	—
	[2]	525	569	—
	[3]	39,86	36,09	42,32
Werkstättenpersonal	[1]	23 952	24 041	—
	[2]	484	575	—
	[3]	49,48	41,81	51,75
versichertes Personal überhaupt	[1]	268 225	251 544	—
	[2]	3 836	4 039	—
	[3]	69,62	62,28	83,13
Stationspersonal	[1]	74 348	75 494	—
	[2]	997	1 001	—
	[3]	74,57	75,42	90,29
Streckenpersonal	[1]	118 524	100 780	—
	[2]	1 021	1 044	—
	[3]	116,08	96,53	141,60
Dampfschiffahrtspersonal	[1]	147	132	—
	[2]	1	1	—
	[3]	147	132	93,42
Kanzleipersonal	[1]	11 595	11 897	—
	[2]	8	11	—
	[3]	1 449,37	1 081,55	1996,37

Der Vergleich dieser Zusammenstellung mit der ähnlichen des Vorjahres läßt erkennen, daß in der vorerwähnten Reihenfolge keine Verschiebung eingetreten ist. Und auch die schon für das Vorjahr festgestellte Erscheinung hat sich nicht geändert, daß die Bewegung der Unfälle nicht gleichen Schritt hält mit der Bewegung innerhalb der Zahl der Versicherten, woraus dann auch innerhalb der einzelnen Klassen der Versicherten naturgemäß ein Sinken der Gefährdungszahlen folgt.

Dr R. L.

[1]) Zahl der versicherten Bediensteten.
[2]) Zahl der Unfälle, auf Grund deren eine Entschädigung geleistet wurde.
[3]) Auf .... Versicherte dieser Klasse entfiel ein Unfall der unter [2]) bezeichneten Art.

Der Betriebsbericht der preußisch-hessischen Staatsbahnen für das Rechnungsjahr 1902.

Dem am 16. Januar d. J. in Berlin zusammengetretenen preußischen Landtage ist vom Minister der öffentlichen Arbeiten der Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1902 vorgelegt worden. Gegenüber dem im Jahre 1901 eingetretenen Rückgange bewegten sich im Berichtsjahre unter dem Einflusse einer erfreulichen Hebung des ganzen Erwerbslebens auch die Eisenbahneinnahmen in aufsteigender Linie und wiesen am Schlusse im Vergleiche zum Vorjahre ein Mehr von 3,46 % auf. Auf die Art und Weise, in welcher Personen- und Güterverkehr an dieser Steigerung beteiligt sind, wird unten noch des näheren eingegangen werden.

In bezug auf die innere Verwaltung hat sich insofern eine wichtige Änderung vollzogen, als mit dem 1. April 1902 die bisherigen Telegrapheninspektionen und Telegraphenmeistereien aufgelöst und die gesamten Geschäfte des elektrischen Sicherungs- und des technischen Telegraphendienstes auf die Bahnmeister und die Vorstände der Betriebsinspektionen übertragen wurden. Nachdem der eigentliche Fernschreibedienst, der früher den wesentlichsten Teil des technischen Telegraphenwesens bildete, neben den elektrischen Block- und anderen Sicherungsanlagen im Eisenbahndienst an Wichtigkeit zurückgetreten ist, hatten sich die übernommenen Einrichtungen als nicht mehr genügend erwiesen. Die Telegrapheninspektions-

bezirke waren, da sie sich mit den Direktionsbezirken deckten, für die ihren Vorständen obliegende Beaufsichtigung des örtlichen Dienstes zu groß. In noch größerem Umfange trat dieser Übelstand bei den Telegraphenmeistereien hervor, welche die Größe eines Betriebsinspektionsbezirks und mehr umfaßten und ihre Verwalter nötigten, einen großen Teil ihres Dienstes auf Reisen zuzubringen. Im Interesse der Fortentwicklung der Sicherungsanlagen und der Wirtschaftlichkeit des Betriebes erschien daher die obenerwähnte Änderung als unbedingt notwendig.

Hinsichtlich des äußeren Umfangs des Verwaltungsbereichs ist eine wichtige Erweiterung dadurch eingetreten, daß durch den Staatsvertrag vom 14. Dezember 1901 die Verwaltung der Main-Neckar-Eisenbahn mit dem 1. Oktober 1902 auf die Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion zu Mainz überging. Von dieser Zeit an gelten für die Main-Neckarbahn die zwischen Preußen und Hessen durch den Staatsvertrag vom 23. Juni 1896 für ihre Betriebsgemeinschaft vereinbarten Verwaltungs- und Etatsgrundsätze. Die Dienststellen auf preußischem Gebiet führen die Bezeichnung „Königlich preußische", die auf hessischem und badischem Gebiete die Bezeichnung „Großherzoglich hessische" und „Großherzoglich badische". Die durch den Staatsvertrag erstrebte Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn hat sich bewährt und zu namhaften Minderausgaben geführt.

Die Eigentumslänge der dieser Betriebsgemeinschaft unterstellten vollspurigen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Staatseisenbahnen hat sich im Berichtsjahre auf 31 967 (31 276) oder um 691 km erhöht. Davon waren 30 788 km preußischer, 1140 km hessischer und 39 km badischer Besitz. Auf die einzelnen preußischen Provinzen verteilte sich der Staatsbahnbesitz wie folgt: Ostpreußen 1997 (1997), Westpreußen 1780 (1555), Brandenburg einschließlich Berlin 3033 (2996), Pommern 1596 (1593), Posen 2034 (2018), Schlesien 3931 (3878), Sachsen 2582 (2578), Schleswig-Holstein 1163 (1167), Hannover 2508 (2493), Westfalen 2363 (2308), Hessen-Nassau 1728 (1687), Rheinprovinz 3666 (3624) km. Der Zuwachs in den sechs östlichen Provinzen betrug hiernach 333, der in den fünf westlichen Provinzen 151 km. Von den übrigen neu in Betrieb genommenen Strecken entfielen auf Baden 42, auf Hessen 109, auf Braunschweig 36, auf Sachsen-Altenburg 7 und auf Hamburg 3 km. Unter den in Betrieb genommenen Neubaustreben befanden sich 67 km Hauptbahnen und 480 km Nebenbahnen. Die wichtigeren neuerbauten Strecken waren Wildpark-Wustermark-Nauen (31 km), Petersdorf-Schreiberhau-Landesgrenze bei Grünthal (35 km), Gandersheim-Bodenburg (22 km), Konitz-Lippusch (52 km), Deutsch-Eylau-Niedeck (32 km), Bocholt-Borken (19 km), Hartenrod-Herborn (23 km), Schandelah-Öbisfelde (30 km), Paderborn-Sennelager-Schloß Holte (27 km) und Kirchberg-Morbach (31 km). Außer der 96 km langen Main-Neckarbahn wurden neu erworben die Privateisenbahn Eisenberg-Crossen (8 km), die Eisenbahn Ostrowo-Skalmierzyce (16 km) und die hessischen Nebeneisenbahnen Eberstadt-Pfungstadt, Weinheim-Fürth und Bickenbach-Seeheim, zusammen 23 km. Dauernd außer Betrieb wurden gesetzt 6 verschiedene kleinere Bahnstrecken in einer Gesamtlänge von 15 km. Zweite Gleise wurden eröffnet im ganzen 129 km, darunter auf den Strecken Stade-Cuxhaven 62 km, Hedemünden-Münden 9 km, Osnabrück-Eversburg 5 km und Nechlin-Jatznick 21 km. Vierte Gleise wurden erbaut und neueröffnet auf der Strecke Berlin Schles. Bhf.-Erkner (24 km).

In den Verwaltungsverhältnissen traten im Jahre 1902 ferner folgende Änderungen ein: neu eingerichtet wurden eine Werkstätteninspektion in Meiningen, je eine zweite Werkstätteninspektion in Wittenberge und Paderborn sowie — infolge der Übernahme der Main-Neckarbahn — eine dritte Betriebsinspektion und eine zweite Werkstätteninspektion in Darmstadt. Verlegt wurde die Betriebsinspektion Stettin I nach Eberswalde. Aufgegeben wurden — wie bereits eingangs hervorgehoben — sämtliche 21 Telegrapheninspektionen. Die Zahl der Bahnhöfe erhöhte sich auf 2492 (2434), die der Haltestellen auf 2213 (2117), die der Haltepunkte auf 1097 (1070); die Gesamtzahl der Verkehrsstellen betrug also am Jahresschlusse 5802 (5621). Sie erfuhr mithin eine Zunahme von 181, wovon 101 auf die in Betrieb genommenen Neubaustrecken entfielen. Die Zahl der Hauptwerkstätten erhöhte sich von 62 auf 65, indem zu Paderborn eine Hauptwagenwerkstatt neu errichtet, in Meiningen die Nebenwerkstatt in eine Hauptwerkstatt umgestaltet wurde und außerdem die bisherige Hauptwerkstatt der Main-Neckarbahn zu Darmstadt in Zugang kam. Die Zahl der Nebenwerkstätten ging von 16 auf 15 zurück, während sich die Zahl der Betriebswerkstätten von 262 auf 266 erhöhte.

Eine besondere Obsorge ist von jeher dem Lehrlingswesen gewidmet worden, für welches unter dem 12. Januar 1903 vom Minister neue umfassende Vorschriften erlassen sind. Danach darf die Zahl der Lehrlinge in keinem Direktionsbezirk 12 % der Schlosser und Dreher übersteigen. Die Zahl der mit der Ausbildung von Lehrlingen betrauten Werkstätten betrug 63 (63), die Gesamtzahl der in der Ausbildung begriffenen Lehrlinge belief sich auf 2519 (2533); neu eingestellt wurden 648 (553) Lehrlinge, und zwar konnten 95 mehr eingestellt werden als im Vorjahre, weil im Berichtsjahre außergewöhnlich viele Lehrlinge ihre Lehrzeit beendigt hatten. Neben der handwerksmäßigen Ausbildung in den Werkstätten werden die Lehrlinge zum Besuche der verwaltungsseitig eingerichteten Unterrichtsstunden sowie der am Orte bestehenden Fortbildungsschulen angehalten. Für besonders gute Probestücke nach völlig tadelfreier Gesamtlehrzeit wurden 91 Lehrlingen Belohnungen zuerkannt, die in fachwissenschaftlichen Werken, Taschenuhren, Schraubstöcken und Reißzeugen bestanden und einem Werte von 1090 (865) ℳ entsprachen. Für erfolgreichen Besuch der Handwerker-Fortbildungsschulen wurden 81 Werkstättenlehrlinge ausgezeichnet durch Verleihung von fachwissenschaftlichen Werken, Reißzeugen und Barbeträgen und in drei Fällen durch Verleihung von bronzenen Staatsmedaillen. Bei der am 20. April 1902 vom Gewerbeverein zu Jena veranstalteten Lehrlingsausstellung erhielten vier Lehrlinge der dortigen Eisenbahnwerkstatt Diplome und einer eine Geldbelohnung. Bei der großen Gewerbeausstellung zu Düsseldorf hatte die Eisenbahndirektion Essen Arbeiten von 18 Lehrlingen der Werkstatt zu Speldorf ausgestellt.

Die für die Sicherheit des Betriebes so wichtige Beleuchtung hat auch im Berichtsjahre weitere erhebliche Verbesserungen erfahren. Neu eingerichtet und in Betrieb genommen wurde eine Mischgasanstalt in Kattowitz und eine Acetylengasanstalt in Herdorf. Die von den Gasanstalten gelieferte Gasmenge betrug 17 519 733 (16 329 337) cbm oder täglich 47 999 (44 738) cbm. Besonders aber war es die elektrische Beleuchtung, welche eine tatkräftige Förderung erfuhr. Die Zahl der elektrischen Bogenlichtflammen erhöhte sich auf 16 611 (12 920), die der Glühlichtflammen auf 65 131 (49 927), die Gesamtzahl also von 62 847 auf 81 742. Außerdem wurde in ausgedehnterem Maße, namentlich für die Außenbeleuchtung, Spiritusglühlicht zur Anwendung gebracht, und die Zahl der gebrauchten Flammen stieg auf 7225 (6548), die Menge des verbrauchten Spiritus auf 1 484 250 (1 235 610) l.

Die Anwendung von Motoren im Werkstätten- und Betriebsdienste, namentlich zum Antrieb von Werkzeugmaschinen, Pumpen, Wellenleitungen, Stellwerken, Schiebebühnen, Drehscheiben und Dynamos zu Lichtzwecken wurde ebenfalls in ausgiebigster Weise gefördert. Die Gesamtzahl der verwendeten Motoren stieg von 1428 auf 1840 oder um 412, und zwar befanden sich unter den neu in Betrieb gesetzten Motoren 354 Elektomotoren, wodurch sich die Zahl der Elektromotoren von 1114 auf 1468 erhöhte. Unter den übrigen neu beschafften Motoren waren 26 Gasmotoren, 13 Spiritusmotoren, 10 Benzinmotoren, 7 Kohlenwasserstoffmotoren und 2 Petroleummotoren.

Der Fernsprechdienst erwies sich immer mehr als ein wichtiges Hilfsmittel für den Verkehr der einzelnen Dienststellen untereinander und mit dem Publikum sowie im Zugmeldedienst. Aus diesem Gesichtspunkte hat denn das Fernsprechnetz eine nicht unwesentliche Erweiterung erfahren, so daß sich die Zahl der im Gebrauch befindlichen Fernsprecher von 15 374 auf 19 406, mithin um 4032 Stück oder um rund 27 % erhöhte. Für den Streckenfernsprechdienst sollten bis Ende 1903 im ganzen 2 800 000 ℳ aufgewendet werden.

Betriebsstörungen von längerer als zweitägiger Dauer ereigneten sich 4, von denen 3 auf Beschädigung des Bahnkörpers und eine auf Schneeverwehung zurückzuführen waren. Der in der Nacht zum 14. April 1902 über Berlin und Umgegend niedergegangene wolkenbruchartige Regen hatte auf der Strecke des Berliner Nordrings zwischen den Stationen Beußelstraße und Weißensee mehrfache Überschwemmungen des Bahnkörpers, Unterspülungen des Gleises und Dammrutschungen zur Folge gehabt, so daß der Betrieb zwischen diesen beiden Stationen vom 14. April bis zum Nachmittage des 18. April eingestellt werden mußte. Während dieser Zeit wurde der Güterverkehr über den Südring geleitet. — Auf der Strecke zwischen Nauen und Bredow hatte ebenfalls ein wolkenbruchartiger Regen am 7. September 1902 das Erdreich des Bahndammes derart gelockert, daß Senkungen des Gleises und Risse in den Böschungen eintraten, die eine Einstellung des Betriebs bis zum 13. September nötig machten. — Am 15. Februar 1903 wurden durch anhaltendes heftiges Schneetreiben die Felseinschnitte auf der neuen Bahnstrecke Schreiberhau-Grünthal im Riesengebirge metertief mit Schnee gefüllt, so daß die Züge und der Schneepflug stecken blieben. Das Fortschaffen der Schneemassen aus den Einschnitten war erst möglich, als das Schneetreiben nachgelassen hatte und Arbeiter das Gleis für Arbeitszüge freigraben konnten. In jener ansiedelungsarmen Gegend war die Heranholung von Arbeitern mit ganz besonderen Schwierigkeiten verbunden, so daß die Verkehrseinstellung volle neun Tage dauerte, während welcher Zeit die nach Österreich bestimmten Durchgangsgüter umgeleitet werden mußten. — Zwischen Bischdorf und Korschen haben am 22. Februar 1903 anhaltende Regengüsse den Bahndamm unterspült

und das rechte Gleis derart zum Sinken gebracht, daß auf diesem Gleise der Betrieb eingestellt werden mußte und erst nach fünf Tagen wieder aufgenommen werden konnte.

Die Gesamtzahl der vorgekommenen Unfälle betrug 1844 (1837), darunter 291 (296) Entgleisungen und 159 (190) Zusammenstöße. Bei diesen Unfällen wurden 568 (566) Personen getötet und 1136 (1122) Personen verletzt. Die Gesamtzahl der beim Betriebe verunglückten Personen betrug also 1704 (1688). Unter den Verunglückten waren 296 (319) Reisende, von denen 47 (59) getötet und 249 (260) verletzt wurden. Die Zahl der verunglückten Bahnbediensteten und Postbeamten betrug 1035 (1026), darunter 325 (326) Getötete und 710 (700) Verletzte. Fremde Personen verunglückten 373 (343), von denen 196 (181) getötet und 181 (162) verletzt wurden. — Auf 100 km durchschnittlicher Betriebslänge kamen 5,81 (5,91) Unfälle; auf 1 000 000 Lokomotivkm entfallen 3,37 (3,51) und auf 1 000 000 Wagenachskm 0,14 (0,14) Unfälle.

Namentlich war es die Erhöhung der Betriebssicherheit, welche auf dem Gebiete des Oberbaus, des Signal- und Sicherungswesens und der Betriebsmittel zu weitgehenden Verbesserungen Veranlassung gegeben hat. So kommen jetzt auf allen Schnellzugstrecken bei Gleiserneuerung nur noch Schienen von 41 kg/m und auf einzelnen besonders stark beanspruchten Strecken von 43,4 kg/m Gewicht zur Anwendung. Die Länge der Laschen ist um ein solches Maß vergrößert worden, daß statt der früher gebräuchlichen vier Laschenschrauben jetzt deren sechs an jedem Schienenstoß Platz finden. Auch wird in erhöhtem Maßstabe Steinschlag anstatt Kies zur Bettung verwendet. — Für die Einführung der elektrischen Streckenblockung, mit der bereits im Jahre 1894 auf den preußischen Staatsbahnen begonnen wurde, sind seitdem 7600 km ausgerüstet worden und zwar mit einem Aufwande von rund 10 000 000 ℳ. Anstatt der bisher üblichen sog. zweifeldrigen Form der Streckenblockung kommt neuerdings die vierfeldrige Form zur Einführung, bei welcher die Einrichtungen noch in der Weise weiter vervollkommnet werden, daß der Schluß des Zuges einen Kontakt überfahren, also einen Gleisstrecken-Abschnitt vollständig verlassen haben muß, bevor es möglich ist, einem folgenden Zuge das Signal zur Einfahrt in diesen Streckenabschnitt zu geben. Außerdem sind an den Ausfahrtsignalen der Bahnhöfe und Haltestellen sog. Haltfalleinrichtungen der Signalarme vorgesehen, die bei dem Befahren eines Kontaktes in Wirksamkeit treten und verhindern, daß versehentlich der Signalarm in der Fahrstellung verbleibt. Die Durchführung dieses Blocksystems, welches nach menschlichem Ermessen jeden Irrtum in der Regelung der Zugfolge ausschließt, wird nach Möglichkeit beschleunigt. Am Schlusse des Jahres 1902 waren 1602 Schienenkontakte zur Mitwirkung der Züge bei der Streckenfreimeldung vorhanden. Außerdem wurden die Blocksignale mit Vorsignalen ausgerüstet und die hierzu erforderlichen Maßnahmen waren mit einem Aufwande von 1 400 000 ℳ bereits nahezu durchgeführt. Über die Ausrüstung der Blockstationen mit Streckenfernsprechern ist bereits oben berichtet worden. Diese Streckenfernsprecher werden nach einer neuen vervollkommneten Anordnung einheitlich beschafft, damit der Zugführer eines auf der Strecke liegen gebliebenen Zuges stets dieselben ihm bekannten Einrichtungen vorfindet.

Von wichtigeren Ergänzungen und Veränderungen des Fahrplans sei hier nur erwähnt, daß eine neue durchgehende Verbindung München-Breslau dadurch geschaffen wurde, daß der Schnellzug 125 (Görlitz-Liegnitz) um 28 Minuten und der Schnellzug 105 (Liegnitz-Breslau) um 11 Minuten in ihren Fahrzeiten verändert wurden. Der Gegenschnellzug 126 (ab Breslau 6.14) ist ohne Änderungen seines Fahrplans für die preußischen Strecken auf den außerpreußischen Linien so verlegt worden, daß er eine durchgehende Verbindung nach München (an 9 44) bildet. Die Zahl der im Tagesdurchschnitt geleisteten Personenzugkilometer stieg von 502 287 im Vorjahre auf 522 461, also um 20 174 oder um 4,01 %.

Der Stand der Betriebsmittel erfuhr eine Erhöhung auf 13 720 (13 200) Lokomotiven, 25 542 (24 307) Personenwagen, 6773 (6396) Gepäckwagen und 291 017 (288 242) Güterwagen. Die Gesamtbeschaffungskosten der am Ende des Betriebsjahres vorhandenen Fahrzeuge stellten sich auf 1 728 610 092 (1 669 543 786) ℳ. Den wachsenden Ansprüchen an die Zugkraft ist durch Beschaffung leistungsfähigerer Lokomotiven entsprochen worden. Im Schnell- und Personenzugverkehr sind mit Nutzen vierzylindrige vierachsige und fünfachsige Lokomotiven mit zwei gekuppelten Treibachsen ($^2/_4$- und $^2/_5$-gekuppelte Lokomotiven) angewendet; ebenso ist versucht worden, durch Verwendung überhitzten Dampfes eine wirksame Steigerung der Kesselleistungen herbeizuführen. Die Sicherheit des Betriebes wird durch die vierzylindrigen Lokomotiven mit ausgeglichenen Massen wirksam gefördert. — Um dem Lokomotivpersonal den Aufenthalt auf der Lokomotive zu erleichtern, sind die Führerhäuser geräumiger hergestellt und mit wirksamer Entlüftung versehen. Zur Herabminderung des Funkenauswurfs und der dadurch entstehenden Gefahren werden verschiedene Einrichtungen erprobt; auch ist versucht worden, durch Anwendung von Dampfschleiern über dem Feuer das Überreißen von Zündern und das Qualmen der Lokomotiven zu verhindern.

(Schluß folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Änderung der Staatsbahn-Wagenvorschriften.** Durch einen im „Eisenb.-Verordn.-Blatt“ veröffentlichten Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten haben die Staatsbahn Wagenvorschriften vom 1. April 1902 eine Änderung erfahren. Danach ist von allen Güterabfertigungsstellen fortlaufend täglich ein Wagen-Verwendungsnachweis (W. V. N.) über die Güterwagen aller Gattungen zu führen. Die Eintragungen in die Hauptspalten (I bis III) des betr. Vordrucks sind für jeden Arbeitstag sofort nach der letzten Wagengestellung, spätestens aber am Morgen des nächsten Tages zu bewirken. Am Monatsschluß ist der Nachweis aufzurechnen und bis zum 5. des folgenden Monats an das Wagenbureau des Heimatsbezirks einzusenden. Die Anzahl der am Tage vorher nicht gestellten Wagen derjenigen Gattungen, an denen Mangel bekannt gegeben oder deren Meldung besonders angeordnet ist, ist werktäglich bis vormittags 9 Uhr telegraphisch dem Wagenbureau, dem die Wagenverteilung für die betr. Station übertragen ist, zu melden. Die Wagenbureaus haben auf Grund letzterer Meldungen täglich bis 10½ Uhr die Zahl der am vorigen Arbeitstage nicht gestellten Wagen der Gruppenausgleichstelle telegraphisch zu melden, und letztere hat bis 11 Uhr weitere telegraphische Meldung an das Zentralwagenamt zu erstatten. Diejenigen bedeckten Güterwagen mit Luftbremse oder Luftleitung, Dampfleitung oder sonstigen Einrichtungen, die sie zur Benutzung in Schnell- und Personenzügen besonders geeignet machen (Gn- und Gnl-Wagen), die aber nur für die Zeit des starken Reiseverkehrs als Personen-, Gepäck- oder Postbeiwagen vorübergehend erforderlich sind, dürfen nur für die Dauer dieser Benutzung als Stationswagen bezeichnet werden und sind für die übrige Zeit des Jahres im freien Verkehr zu belassen. Demgemäß sind sie mit einer umwendbaren Tafel zu versehen, die auf der einen Seite die Stationswagenanschrift, auf der anderen Seite den Zeitpunkt ihrer Zurückziehung aus dem Güterverkehr und ihre weitere Bestimmung angibt.

— **Vorhaltung von Vorlegebäumen für Pferdesendungen.** Im Interesse eines einheitlichen Verfahrens und um den Wünschen der Pferdeverlader entgegenzukommen, bestimmt ein neuerer Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, daß — wie dies hinsichtlich der Viehgitter bereits geschieht — auf den für den Pferdeversand hauptsächlich in Betracht kommenden Stationen auch gewisse Bestände an Vorlegebäumen zur Benutzung durch die Versender vorgehalten werden, ohne daß damit eine Verpflichtung der Eisenbahn zur Gestellung dieser Ausrüstungsgegenstände übernommen wird. (Vergl. § 44 Ziff. 5 E.-V.-O.) Soweit Bestände noch nicht vorhanden sind, kann bis zu ihrer Beschaffung auf die Militärausrüstungsstücke zurückgegriffen werden.

— **Reinhaltung der Personenwagen sowie der Wartesäle, Bahnsteige und Aborte.** In einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Königlichen Eisenbahndirektionen wird auf Grund der Ergebnisse der am 16./17. November 1903 mit den Eisenbahndirektionspräsidenten stattgehabten Besprechung folgendes ausgeführt: Es sei dort zur Sprache gebracht, daß zwar die Hauptreinigung der Personenwagen auf den Zugbildungs- und Umkehrstationen im allgemeinen stets ordnungsmäßig bewirkt würde, die vorgeschriebene Zwischenreinigung aber nicht immer stattfinden könne, da die Aufenthalte hierfür meist zu kurz seien. Der Erlaß fährt nun fort: „Diese Zwischenreinigungen sind indessen, besonders bei Zügen und Kurswagen, die lange Strecken durchlaufen, nicht zu entbehren. Die Königlichen Eisenbahndirektionen wollen daher prüfen, ob die für die Zwischenreinigung der Personenzüge festgesetzten Stationen überall richtig gewählt sind, und gegebenenfalls Verschiebungen herbeiführen, so daß auch für die nach § 4 Abs. 3 der Vorschrift auf den Zwischenstationen auszuführenden Reinigungen ausreichende Zeit zur Verfügung steht, auch dafür sorgen, daß die Stationsarbeiter unter sachgemäßer Aufsicht und Anweisung die Reinigung

der Personenwagen den Vorschriften gemäß, soweit es ohne Belästigung der Reisenden tunlich ist, ausführen. Auch ist zu prüfen, ob etwa in einzelnen Fällen eine Verlängerung des Aufenthalts auf einer für die Zwischenreinigung geeigneten Station zweckmäßig und anzustreben sein möchte. Ich habe wiederholt ausgedrückt, welchen großen Wert ich auf die Reinhaltung der Personenwagen, Bahnsteige, Wartesäle und Aborte lege, und vertraue, daß die Königlichen Eisenbahndirektionen hierauf mit allem Nachdruck hinwirken werden."

— **Eine neue Lokomotivgattung der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.** Am 4. d. M. hat eine eigenartige Lokomotive die Werke der Firma Henschel & Sohn in Cassel verlassen und ist vorläufig von der Eisenbahndirektion Cassel dem Betriebe überführt worden. Die Lokomotive soll dem Schnellzugverkehr dienen. Sie ist für eine stündliche Geschwindigkeit von 130 km konstruiert worden und entwickelt bei einer Belastung von 180 t am Zughaken (4 bis 5 vierachsige D-Wagen) etwa 1400 PS. Das Triebwerk besteht aus 3 Zylindern, von denen der mittlere, der auf die erste Triebachse wirkt, den Frischdampf empfängt; die beiden anderen Zylinder liegen außen am Rahmen und wirken auf die zweite Triebachse. Außer diesen beiden miteinander gekuppelten Triebachsen hat die eigentliche Lokomotive noch 4 Laufachsen, von denen je 2 vorn und hinten in Drehgestellen liegen. Der Tender besitzt ebenfalls 2 zweiachsige Drehgestelle. Sämtliche Achsen der Lokomotive und des Tenders sind mit Hand- und Luftdruckbremse versehen, deren Bremsdruck den gewöhnlichen, bisher üblichen um 2 Atmosphären übersteigt.

Lokomotive und Tender haben einen Gesamtradstand von 20,785 m, die Lokomotive allein hat eine ganze Radstandlänge von 11,485 m. Die Entfernung vom vorderen Puffer der Lokomotive bis zum hinteren Puffer des Tenders beträgt 24,818 m. Das äußere Aussehen von Lokomotive und Tender ist ein von dem bisher üblichen abweichendes. Sie sind vollständig mit einer Blechhaut umkleidet, welche vorn am Lokomotivbeginn keilförmig zugespitzt ist, um den Luftwiderstand zu verringern. Man hofft dadurch einen Kraftmehrverbrauch von 250 bis 300 PS zu vermeiden. Der Führer der Lokomotive hat seine Stellung in einem am vorderen zugespitzten Anfang der Lokomotive befindlichen Führerhause: von dort aus wird auch die gesamte Steuerung bedient. Ein zweiter Hilfsführer ist ebenfalls im Führerhause anwesend, der sich mit dem Heizer zeitweise in der Bedienung des Feuers ablöst. Für Rückwärtsfahrten, welche sich auf Bahnhöfen als notwendig erweisen, bedient der zweite Führer die Bremse und die Signalpfeife am Ende des Tenders. Von dort aus sowohl, wie vom Heizerstande aus ist nach dem Führerhause Sprachrohrverbindung eingerichtet. Um den Verkehr auf der Lokomotive zu erleichtern, sind innerhalb der Eisenhaut rechts und links Laufgänge vorhanden. Am hinteren Ende des Tenders ist die übliche Verbindungsbrücke nach dem Wagenzug geschaffen, so daß es möglich wird, innerhalb des ganzen Zuges vorn vom Lokomotivführer aus bis zum Schlußschaffner zur gegenseitigen Verständigung einen Verkehr aufrecht zu erhalten.

Der Feuerungsrost der Lokomotive ist 4,2 qm groß und vermag in der Stunde 1600 kg Kohlen zu verbrennen. Die Heizfläche des Kessels beträgt 257 qm. Der Tender führt 20 cbm Wasser mit sich und kann 7 t Kohlen aufnehmen. Das Dienstgewicht der Lokomotive beträgt 79 t, dasjenige des Tenders 57 t. Die Belastung der Achsen übersteigt in keinem Falle das durch die Normen zugelassene Gewicht.

Die Bauart der Lokomotive ist von dem Regierungs- und Baurat Wittfeld im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten angegeben und von der Firma Henschel & Sohn in Cassel in allen Teilen durchkonstruiert und gebaut worden. Nachdem die Lokomotive auf verschiedenen Strecken von der preußischen Eisenbahnverwaltung ausprobiert worden sein wird, soll sie mit noch drei anderen Lokomotiven von der Firma Henschel & Sohn in Cassel in St. Louis ausgestellt werden.

— **Zur Verbesserung der Eisenbahnverbindungen zwischen den linksrheinischen Städten und Berlin** wird den „B. N. N." unterm 1. d. M aus M.-Gladbach geschrieben: „Die Eisenbahndirektion Cöln hat Vertretern der Städte und Handelskammern Düsseldorf, Duisburg, Crefeld, Aachen, M.-Gladbach und Rheydt, die gemeinsam vorstellig geworden waren, eine wesentliche Verbesserung der Eisenbahnverbindungen zwischen den linksniederrheinischen Städten und Berlin zugesagt. Es soll ein neuer Schnellzug von Aachen nach Düsseldorf eingelegt werden, der vormittags 8 Uhr 50 Min. von Aachen abfährt. In M.-Gladbach wird dann ein Teil dieses Schnellzuges abgezweigt und über Crefeld nach Duisburg geleitet, wo er Anschluß an den nach Berlin fahrenden D-Zug hat. Gleichzeitig wird im Anschluß an den von Berlin kommenden D-Zug, der in Duisburg 8 Uhr 4 Min. abends eintrifft, dort ein Schnellzug über Crefeld nach M.-Gladbach abgelassen, der in M.-Gladbach mit einem neuen von Düsseldorf kommenden Schnellzuge vereinigt und dann nach Aachen gefahren wird, wo er zwischen 9 Uhr 15 Min. und 9 Uhr 30 Min. eintreffen soll. In den Zügen soll sich von Aachen nach Berlin und zurück ein durchgehender D-Wagen befinden. Wann diese für den linken Niederrhein hochbedeutsame Neuerung eingeführt wird, ist noch nicht bestimmt festgelegt. Man hofft hier, daß es schon zum 1. Mai d. J. geschehen wird."

— **Hessische Eisenbahnfinanzen.** Wie der „Schwäbische Merkur" schreibt, hat der hessische Staatsbudgetentwurf für 1904, wie sich aus dem hierzu kürzlich von der Regierung ausgegebenen Nachtrag ergibt, inzwischen eine weitere Besserung erfahren. Bereits früher wurde mitgeteilt, daß der Anteil Hessens am Betriebsüberschuß der Eisenbahngemeinschaft mit Preußen mit Rücksicht auf die fortdauernde Steigerung der Bruttoeinnahmen dieses Unternehmens im hessischen Staatsbudgetentwurf für 1904 mit 1 500 000 ℳ mehr als im Staatsbudget für 1903 veranschlagt sei. Die Veranschlagung beruhte auf der Annahme, daß Hessens Anteil am Betriebsüberschuß der Gemeinschaft 11 600 000 ℳ betragen würde. Nachdem aber das inzwischen erschienene preußische Eisenbahnbudget für 1904 hierfür rund 12 000 000 ℳ vorgesehen hat, folgt der Nachtrag zum hessischen Staatsbudgetentwurf dem nach. Nach Abzug der Zinsen der Eisenbahnschuld und der auf dem fraglichen Anteil am Betriebsüberschuß ruhenden sonstigen Lasten (insbesondere Gemeindesteuern) wird Hessen aus dem Eisenbahngeschäft für 1904 nach diesen Veranschlagungen noch ein Reinertrag von 2 500 000 ℳ bleiben, aus dem allerdings in erster Linie die für 1904 mit rund 715 000 ℳ vorgesehene Tilgung der Eisenbahnschuld zu decken ist. Der Mehrertrag von 400 000 ℳ gegenüber der ersten Veranschlagung ist zugleich insoweit von Interesse, als es nun gelingen wird, dem Ausgleichsfonds einen Betrag zuzuführen. Nach der ersten Veranschlagung betrug die Spannung zu ungunsten des Ausgleichsfonds 250 000 ℳ. Durch das Mehr von 400 000 ℳ der neuen Veranschlagung entsteht zu gunsten des Ausgleichsfonds ein Mehr, und es kann ihm hiernach ein Betrag von 150 000 ℳ überwiesen werden. Es steht zu hoffen, daß diese Veranschlagung durch die Wirklichkeit noch übertroffen werden wird. So befinden sich die hessischen Eisenbahnfinanzen fortdauernd in günstigster Lage.

— **Prozeß wegen des Geräusches der Berliner Hochbahn.** Wie Berliner Zeitungen berichten, entschied das Kammergericht vor einigen Tagen in Sachen Prager gegen die Gesellschaft für Hoch- und Untergrundbahnen. Es ist dies der Versuchsprozeß, der im Auftrage einer Anzahl von Grundbesitzern gegen die Hochbahn gerichtet wird. Der Kläger, der ein Haus in der Nähe der Möckernbrücke besitzt, verlangte Abstellung der nach seiner Ansicht übermäßigen Geräusche, die der Hochbahnbetrieb verursache, durch geeignete Änderung der Anlage, insbesondere der Schienen. Der Prozeß zieht sich schon seit längerer Zeit hin, weil über die Frage der Zulässigkeit des Rechtsweges gestritten wurde. Im letzten Termin war der Kläger durch Justizrat Fuchs vertreten. Der Vertreter des Klägers führte aus, daß derartige Kleinbahnkonzessionen nur vorbehaltlich der Rechte Dritter erteilt würden; deshalb müßten die Anlieger die Rechte ebenso geltend machen können, als ob keine Konzession erteilt würde. Die Konzession für eine Kleinbahn sei nicht anders zu beurteilen, als eine Baukonzession; wer ein Haus baue, müsse trotz der Konzession sich gefallen lassen, daß die Nachbarn ihre Rechte geltend machen. Der Vertreter der Beklagten machte dagegen geltend, daß die Konzession für die Kleinbahn nicht anders zu beurteilen sei, als eine Konzession für eine große Eisenbahn. Mindestens sei dies dann der Fall, wenn die Kleinbahn im öffentlichen Interesse konzessioniert sei. Dies öffentliche Interesse sei anerkannt, indem der Bahn die Betriebspflicht auferlegt und das Enteignungsrecht verliehen sei. Die Bahn sei polizeilich abgenommen und dem Betriebe übergeben. Änderungen könnten daher von Privatpersonen im Rechtswege nicht verlangt werden, da hierdurch in den konzessionsmäßigen Betrieb eingegriffen werde. Das Kammergericht schloß sich den Ausführungen des Vertreters der Hochbahn an und erklärte den Rechtsweg für unzulässig.

— **Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth).** Von dem Direktorium der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft geht uns nachstehende Zuschrift zu:

„In den letzten Wochen hat sich die Presse vielfach mit unserem Bahnunternehmen befaßt und von Kaufsunterhandlungen berichtet, welche zwischen der Stadtgemeinde Nürnberg und der Ludwigsbahn im Gange sein sollen. Diese Nachrichten sind fast ausnahmslos unrichtig und der Wahrheit zuwiderlaufend. Wenn wir nun auch seither diese Gerüchte unbeachtet ließen, weil sie eben eine Beachtung unsererseits nicht verdienten, so sehen wir uns jetzt, nachdem sich auch Ihr geschätztes Blatt und zwar in Nr 6 mit

der Angelegenheit beschäftigt, doch veranlaßt, die bisher beobachtete Zurückhaltung aufzugeben und auf den in der angeführten Nummer enthaltenen Artikel einige Worte zu erwidern. Es geschieht dies hauptsächlich deshalb, weil Ihre Zeitung das Organ des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist, welchem anzugehören wir uns zur hohen Ehre schätzen.

An der Sache ist nur so viel wahr, daß dieselbe bisher in vertraulichen Korrespondenzen mit dem Stadtmagistrat Nürnberg erörtert wurde. Es erschien deshalb auch angezeigt, Mitteilungen hierüber z. Z. nicht in die Öffentlichkeit gelangen zu lassen. Wäre letzteres nicht der Fall, so hätten wir sicher Ihrem geschätzten Blatte schon mit Rücksicht auf die geehrten Vereinsmitglieder der Sachlage entsprechende Nachricht zugehen lassen. Es wird dies auch geschehen, sobald die Verhandlungen über die Angelegenheit nicht mehr als vertrauliche zu erachten, sondern für die Öffentlichkeit reif sind.

Im einzelnen bemerken wir zu fraglichem Artikel, daß es der Wahrheit näher käme, wenn dem als Kaufpreis für unser Unternehmen angegebenen Betrag von 300 000 ℳ noch eine Null beigefügt worden wäre, und daß die Nürnberg-Fürther Straßenbahn nicht erst am 1. Januar d. J., sondern bereits am 4. Juni 1903 in den Besitz der Stadtgemeinde Nürnberg übergegangen ist.

Ob, wenn die Verhandlungen bezüglich unseres Unternehmens zum Ziele führen sollten, die Stadt Nürnberg das, was der Artikel prophezeit, tun wird, dies ist für uns und wohl auch für andere — mit selbstverständlicher Ausnahme des Verfassers des Artikels — noch in tiefes Dunkel gehüllt."

Indem wir vorstehende Zuschrift wiedergeben, bemerken wir nur, daß die bemängelte Nachricht in Nr 6 von einem sonst stets als zuverlässig befundenen Berichterstatter aus Fürth stammt. Ähnliche Nachrichten gingen durch alle Zeitungen. Wir nahmen um so weniger Anstand, die Mitteilung aufzunehmen, als sie nur von Absichten des Stadtmagistrats zu Nürnberg und dieserhalb angeknüpften Verhandlungen sprach. Die Schriftleitung.

— **Die Bestrafung der Eisenbahntransportgefährdung.** Die hierauf bezüglichen Bestimmungen des Deutschen Strafgesetzbuchs sind vom Deutschen Eisenbahnbeamtenverein zu Hannover zum Gegenstande einer Denkschrift gemacht worden, die dem Reichsjustizamt und dem Reichseisenbahnamt zu Berlin sowie dem z. Z. daselbst tagenden Ausschusse zur Beratung einer Strafrechtsreform überreicht ist. Über den Inhalt dieser Denkschrift entnehmen wir den „D. Verkehrsblättern", daß sie in erster Linie auf eine Abschaffung der Gefängnisstrafe für Fahrlässigkeitsvergehen überhaupt, namentlich aber in den Fällen einer Eisenbahntransportgefährdung abzielt. Bei vorliegender Fahrlässigkeit wäre entweder Geldstrafe oder, wo in schwereren Fällen eine solche nicht genügend erscheint, Haftstrafe oder Festungshaft oder eine ähnliche Freiheitsentziehung zu verhängen, welche das Entehrende der auch für Diebstahl und Betrug angedrohten Gefängnisstrafe nicht besitze. Was das Strafverfahren anlangt, so spricht sich die Denkschrift gegen die zur Zeit vielfach in der Presse erörterten Bestrebungen auf Errichtung besonderer „Unfallämter" nach Art der bestehenden Seeämter aus. Die Besonderheiten der Schiffahrt möchten sachkundige Richter bei Seeunfällen erheischen, da der Landbewohner meistens in den Grundsätzen der Schiffahrt völlig unbewandert ist. Mit den Eisenbahnverhältnissen sei es anders. Jeder Richter habe in seinem Leben unzählige Male die Eisenbahn benutzt, Rangierbewegungen gesehen, das Getriebe der Bahnhöfe beobachtet. Was ihm an Sachkenntnis fehle, lasse sich hinreichend durch Vernehmung von Sachverständigen ersetzen. „Das Bestreben der Gerichte zu möglichst milder Beurteilung", so fährt die Denkschrift fort, „wird allseitig in den Kreisen von Beamten anerkannt. Wir würden es für einen Rückschritt halten, wenn an die Stelle der Gerichte, zu denen ein unbegrenztes Vertrauen überall besteht, Unfallämter treten würden, deren Zweckmäßigkeit und vor allen Dingen Vertrauenswürdigkeit vorher nicht abzusehen ist." Dagegen befürwortet die Denkschrift eine Ergänzung der Bestimmungen über den Sachverständigenbeweis dahin, daß dem Angeklagten ein Ablehnungsrecht seinen unmittelbaren und indirekten Vorgesetzten gegenüber zustehen müsse sowie auch gegen denjenigen, der außerhalb eines Strafverfahrens durch Ermittlungen oder Feststellungen die Erstattung der Strafanzeige oder die Einleitung des Strafverfahrens vorbereitet hat.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Stanislaus, bisher in Bunzlau, zur Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz. — Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer Karl Richter aus Corbach i/Waldeck, Johannes Stüve aus Berlin, Tobias Schäfer aus Bracht, Kreis Marburg, und Erich Ruge aus Berlin (Eisenbahnbaufach); Werner Hellwig aus Bar le Duc (Lothringen), Wilhelm Günther aus Lisdorf, Kreis Saarlouis, und Friedrich Pflug aus Baltersbacherhof, Kreis Ottweiler (Maschinenbaufach). — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Friedrich Selter aus Altena i/Westf. ist aus dem Staatsdienste ausgeschieden. — Gestorben sind: der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Otto Laubschat, Hilfsarbeiter bei dem Hafenbauressort der Kaiserlichen Werft in Wilhelmshaven, und der Regierungsbaumeister des Ingenieurbaufaches Ernst Schmidt in Lome, beurlaubt zur Kolonialabteilung des Auswärtigen Amts.

Österreich.

— **Der 60. Geburtstag des Eisenbahnministers.** Wie bereits in Nr 10 S. 152 d. Ztg. mitgeteilt, fanden sich am 29. Januar d. J. die Oberbeamten des Eisenbahnministeriums in den festlich geschmückten Amtsräumen des Eisenbahnministers ein, um ihn anläßlich der Vollendung des 60. Lebensjahres zu beglückwünschen. Geheimer Rat Wrba hielt hierbei als der rangälteste Sektionschef an den Minister folgende Ansprache:

„Euere Exzellenz begehen heute das Fest des vollendeten 60. Lebensjahres, ein Fest, dem allgemein im Privatleben mit gutem Grunde eine besondere Bedeutung beigelegt wird. Eine solche Feier kann aber füglich nicht auf den engeren Familienkreis beschränkt bleiben, sie kann der Öffentlichkeit nicht vorenthalten werden, wenn sie einem Manne gilt, der, mitten im öffentlichen Leben stehend, eine hervorragende Stellung in unserem Staatswesen einnimmt, die führende und leitende Stelle in dem Ressort der staatlichen und privaten Eisenbahnverwaltung inne hat. Wie oft bei den wichtigsten Anlässen von berufenen Stimmen hervorgehoben wurde, ist seit Jahrzehnten die so verdienstvolle und erfolgreiche Amtstätigkeit Euerer Exzellenz auf das innigste und ehrenvollste mit der Geschichte des Eisenbahn- und Verkehrswesens, des wirtschaftlichen und zum Teile des politischen Lebens unseres Staates verknüpft.

Seit dem Eintritte Euerer Exzellenz in das Handelsministerium bis zum heutigen Tage ist keine Maßnahme von nur einiger eisenbahnpolitischer Bedeutung ohne die maßgebende Mitwirkung und Einflußnahme Euerer Exzellenz zustande gekommen. Die wichtigsten Akte der Gesetzgebung, sei es in allgemeiner eisenbahnpolitischer, sei es in eisenbahnrechtlicher, in sozialpolitischer Beziehung, die Ordnung der rechtlichen und finanziellen Verhältnisse der Privatbahnen, die seinerzeitigen großen Verstaatlichungen, die Ausgestaltung des inländischen Bahnnetzes durch die staatliche Förderung des Lokalbahnwesens sowie durch die Sicherstellung der großen Staatsbahnbauten, vom Arlberge angefangen bis zu den eben jetzt im Zuge befindlichen wichtigen und schwierigen Gebirgsbahnen sowie so viele andere in den letzten Jahrzehnten getroffene gesetzliche und Verwaltungsmaßnahmen verdanken ihre Entstehung und ihr Gelingen in erster Linie der tatkräftigen Anregung und hervorragenden Mitwirkung Euerer Exzellenz und nicht zum geringsten Teile auch der wirksamen Vertretung in den öffentlichen Körperschaften, dem rückhaltlosen Vertrauen der Beteiligten in die gediegene Sachkenntnis und den streng rechtlichen Charakter Euerer Exzellenz. Dieser mühevollen und opferwilligen, auf das Äußerste angespannten, aber eben darum so erfolgreichen Amtstätigkeit hat aber, wie wir mit vollster Befriedigung feststellen, auch die wohlbegründete Anerkennung nicht gefehlt und zwar weder die durch so vielfache Allerhöchste Auszeichnungen kundgegebene Allerhöchste Gnade Seiner Majestät des Kaisers, noch die sachliche Anerkennung der berufenen Faktoren im weitesten Umfange und insbesondere der dem Eisenbahnwesen nahestehenden technischen Kreise, deren hervorragende Leistungen bei Euerer Exzellenz stets die wärmste Anteilnahme und das eingehendste Verständnis gefunden haben.

So hat es uns denn auch mit der lebhaftesten Freude und Genugtuung erfüllt, daß unmittelbar vor dem Zeitpunkte, der uns den Anlaß bietet, die ausgezeichneten Verdienste Euerer Exzellenz vor unserem Geiste vorüberziehen zu lassen, eben diese Verdienste neuerlich an Allerhöchster Stelle durch die Euerer Exzellenz kürzlich verliehene hohe Ordensauszeichnung eine so bedeutsame Anerkennung gefunden haben. Und nun nach einem so ereignis- und tatenreichen Lebenslaufe, nach so vielen Mühen, Sorgen und Kämpfen sehen wir Euere Exzellenz vor uns, nicht ermüdet und ruhebedürftig, sondern in voller Tatkraft bereit und gerüstet, auch den schwersten Aufgaben gerecht zu werden, die die Zukunft auch bringen mag. Es erscheint sonach wohlberechtigt, wenn wir anläßlich der heutigen Feier die Gefühle unserer unwandelbaren Verehrung und Ergebenheit in dem einen Wunsche zusammenfassen, es möge Euerer Exzellenz beschieden sein, an der Spitze unseres Ressorts in voller Gesundheit und geistiger Spannkraft, wie bisher, die großen eisenbahnpolitischen Aufgaben zum erfreulichen Ab-

schlusse zu bringen, die Euerer Exzellenz als Lebensziel vorschweben, das ist vor allem die innere und äußere Ausgestaltung der Staatseisenbahnverwaltung und die Vollendung der großen Staatsbahnbauten, die ein bleibendes Denkmal der so oft bewährten österreichischen Ingenieurkunst und der zielbewußten fachmännischen Leitung der österreichischen Eisenbahnpolitik bilden werden.

Wir erwarten demnach mit froher Zuversicht, daß Euere Exzellenz dieses hohe Ziel, sobald nur einmal die bekannten Hindernisse und Hemmungen wegfallen, auch erreichen werden — zur neuerlichen Ehre Euerer Exzellenz, zum Wohle des Staates und zu unserer aufrichtigsten Genugtuung."

Der Eisenbahnminister erwiderte diese Ansprache mit einer tiefempfundenen Rede, in welcher er zunächst dem Sektionschef Wrba sowie den anderen erschienenen Herren für die veranstaltete Feier wärmstens dankte und dann fortfuhr wie folgt: „Das Gefühl der aufrichtigen Zusammengehörigkeit mit meinen verehrten Mitarbeitern beseelt mich auf das Lebhafteste. Es verbindet sich mit der Vorstellung aller der Aktionen, welche dem Eisenbahnressort während der Zeit zugefallen sind, seit mir seine Leitung anvertraut ist. Und noch darüber zurückgreifend in die Zeit, in welcher dieses Ressort noch nicht selbständig, sondern mit einem anderen Ministerium verbunden war, finde ich schon da viele unter Ihnen, meine Herren, welche mir bereits damals als treue und freundliche Mitarbeiter zur Seite gestanden haben. Die hohen Aufgaben unseres Berufes, auf welche Seine Exzellenz Herr Sektionschef Wrba in so treffenden Worten hingewiesen hat, sind ja in fortwährender Zunahme und Steigerung begriffen. Sie werden es verstehen, wenn ich sage: was hinter uns liegt, das können wir überblicken, und wir wissen, was es umfaßt an eifriger Arbeit und Hingebung im Allerhöchsten Dienste; was aber vor uns liegt, wird gewiß nicht leichter sein. Es sind noch große Aufgaben zu lösen, noch große Schwierigkeiten zu überwinden, um zu dem Ziele, das uns allen vorschwebt, zu gelangen. Und dafür erbitte ich mir Ihrer aller freundliche und werktätige Mitwirkung und Unterstützung. Jeder in seinem Fache wolle, wenn er in den Pflichten seines Berufes mit mir an der Lösung der wichtigen Aufgaben arbeitet, vielleicht auch noch ein Körnchen persönlicher Zuneigung und Sympathie für den Minister, der diese Gefühle herzlich erwidert, in die Wagschale des berufsmäßigen Arbeitsfleißes hinzulegen. Ich werde dafür innig dankbar sein.

Sie mögen mir auch gestatten, daß ich auf die hohe Bedeutung der Aufgaben, welche unserem Amte gestellt sind, hinweise. Es sind die Interessen des großen Verkehrswesens, welche wir zu vertreten berufen sind. Sie gliedern sich für uns in die drei großen Fächer der Eisenbahnverwaltung, die in ihrer Wichtigkeit einander vollkommen ebenbürtig sind: die Verwaltung des administrativen Dienstes, die Pflege des hochwichtigen Zweiges umfassenden technischen Dienstes, die kommerzielle Verwaltung, in welcher den Verkehrsanstalten die wichtige Aufgabe obliegt, der Industrie und dem Handel zu dienen. Für alle diese Aufgaben, die den Bahnverwaltungen gestellt sind, müssen wir gerüstet sein. Und so bitte ich Sie denn, daß Sie mir auch fernerhin freundlich als einem der Ihrigen, als den ich mich fühle, zur Seite stehen.

In diesem feierlichen Augenblicke lassen Sie uns unseres erhabenen Monarchen gedenken, der allen Berufskreisen als ein unerreichbares Vorbild treuer Pflichterfüllung voranleuchtet. Möge es uns vergönnt sein, jederzeit die auf das Wohl Seiner Völker gerichteten Bestrebungen unseres allergnädigsten Herrn und Kaisers zu erfüllen und uns seine Zufriedenheit zu erwerben. Ich bitte Sie, mit mir in den Ruf einzustimmen: Seine Majestät unser allergnädigster Kaiser und Herr, Er lebe hoch, hoch, hoch!"

Die Versammelten stimmten begeistert in diesen Ruf ein. Hiermit schloß die erhebende Feier, welche ein beredtes Zeugnis ablegt von der Herzlichkeit der Beziehungen der Beamtenschaft des Eisenbahnministeriums zu ihrem bewährten und verehrten Führer.

— **Sanitäre Vorsichtsmaßregeln im Eisenbahnpersonenverkehr.** In einer am 1. Dezember 1903 im österreichischen Abgeordnetenhause eingebrachten Interpellation wird darauf hingewiesen, daß eine große Gefahr für die Weiterverbreitung der Tuberkulose durch den Eisenbahnverkehr bestehe und daß die Verwaltung der preußischen Staatsbahnen in Erkenntnis dieser Gefahr Sonderbestimmungen erlassen habe, welche sich auf die Abwehr dieser Gefahr beziehen. Die Personenwagen werden in Preußen nach jeder längeren Fahrt sorgfältigst gereinigt und vorschriftsmäßig mit Sodalauge und Karbolsäure gewaschen.

Die Polsterstücke werden in größeren Zeiträumen einer Desinfektion durch strömenden Dampf unterzogen; Teppiche und Fasernstoffe werden möglichst ferngehalten, die Fußböden der Wagen mit Linoleum ausgeschlagen, um das Waschen zu erleichtern. In den Wagen sind hygienische Spucknäpfe aufgestellt. Das Ausspucken auf den Fußboden ist durch Anschlag verboten. Gegen die Überfüllung der Wagen wird Sorge getragen.

Um das Personal widerstandsfähiger zu machen und vor Ansteckung zu schützen, sind in Preußen manche verbesserte Einrichtungen geschaffen worden: gute Übernachtungslokale mit Badeeinrichtungen, eigene Bettwäsche für jeden Beamten, Erleichterung des Urlaubes usw. Durch Anschlagen von Belehrungen (Tuberkulosemerkblatt) in den Dienststellen wird das Personal auf die Gefahr der Tuberkulose hingewiesen.

Diese Vorsichtsmaßregeln werden, wie in der Interpellation behauptet wird, in Österreich nicht hinlänglich beobachtet, und wird daher an den Eisenbahnminister die Anfrage gestellt, ob er gewillt sei, an die Bahnverwaltungen ähnliche Vorschriften, wie die zur Abwehr der Tuberkulosegefahr, ergehen zu lassen.

Zu dem Inhalte dieser Interpellation ist zu bemerken, daß die meisten Vorsichtsmaßregeln, welche bei den preußischen Staatsbahnen zum Zwecke der Abwehr der Tuberkulosegefahr getroffen wurden, auch für die österreichischen Bahnen angeordnet worden sind und entsprechend gehandhabt werden. Außerachtlassungen der einschlägigen Vorschriften werden auf den österreichischen Eisenbahnen allerdings ebenso wenig wie auf den deutschen Bahnen gänzlich zu vermeiden sein.

— **Wechsel in der Geschäftsführung der Eisenbahndirektorenkonferenzen.** Die Geschäftsführung der österreichischen und der gemeinschaftlichen Eisenbahndirektorenkonferenzen ist mit Beginn des Jahres 1904 von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf die Generaldirektion der Südbahngesellschaft übergegangen.

— **Die böhmische Braunkohlenindustrie und die Eisenbahntarife.** Der in Erwägung stehenden Frage einer Ermäßigung der österreichischen Eisenbahntarife für die Braunkohlenausfuhr nach Deutschland wird von der deutschen Brikettindustrie eine lebhafte Aufmerksamkeit entgegengebracht, und es wird von den an der Brikettindustrie beteiligten Kreisen in deutschen Blättern für den Fall der Einführung von Tarifermäßigungen für die böhmische Braunkohle mit Gegenmaßregeln seitens der deutschen Bahnen gedroht. Von den an der deutschen Brikettindustrie beteiligten Kreisen wurde auch bereits dem österreichischen Eisenbahnministerium eine Eingabe überreicht, in welcher die geplanten Tarifermäßigungen als „unzeitgemäß" und „unklug" bezeichnet werden. Aus den amtlichen Eisenbahnkreisen Preußens, Sachsens oder Bayerns liegt indessen keinerlei Anzeichen vor, welches darauf schließen lassen könnte, daß diese die von den Privatinteressenten zur Schau getragenen Bedenken und vorgeschützten Absichten teilen.

— **Rundung des Lagergeldes und Lagergeldzuschlages im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen.** Von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung wurde angeordnet, daß die erst kürzlich eingeführte Rundung der Nebengebühren hinsichtlich des Lagergeldes und Lagergeldzuschlages nicht getrennt, sondern gemeinschaftlich in der Weise vorzunehmen sei, daß der 10- bezw. 20 prozentige Lagergeldzuschlag dem entfallenden Lagergelde zugerechnet und erst die Summe dieser beiden Gebühren von 5 zu 5 h aufgerundet wird. Dementsprechend wird auch in jenen Fällen, in welchen die Mindestgebühr in Betracht kommt, diese nicht abgesondert für das Lagergeld und den Lagergeldzuschlag, sondern für beide Gebühren zusammen nur einmal in der Höhe von 5 h in Anrechnung gebracht.

— **Spar- und Bauverein von Beamten der österreichischen Eisenbahnen in Innsbruck.** Der rührigen Leitung des am 11. Oktober 1902 ins Leben getretenen Ersten Spar- und Bauvereines von Beamten der österreichischen Eisenbahnen in Innsbruck ist es gelungen, dort vorläufig zwei dreistöckige Beamtenwohngebäude zu erbauen, welche nun soweit fertiggestellt sind, daß sie im Mai d. J. bezogen werden können. Diese Gebäude sind im schönsten Stadtteile Innsbrucks gelegen, mit gegen Osten gerichteter Hauptfront und herrlicher Aussicht. Das größte dieser mit modernsten Einrichtungen ausgestatteten Gebäude enthält in jedem Stockwerke je eine Wohnung von 3 und 4 Zimmern, vollkommen eingerichtetem Badezimmer, heizbarem Magdzimmer, Küche mit Wasserleitung und verglastem Balkon, Speisekammer und Wasserklosett sowie geräumigem Vorzimmer. Das kleinere Gebäude enthält in jedem Stockwerke zwei Wohnungen, bestehend aus je 2 gassenseitigen Wohnzimmern, großem Magdzimmer, Küche mit Wasserleitung und verglastem Balkon, Speisekammer, Klosett und Vorzimmer.

Jedes der Gebäude besitzt im geräumigen Hofraume eine vollkommen eingerichtete Waschküche. An die Waschküche des kleineren Wohngebäudes ist ein für die Wohnparteien dieses Gebäudes gemeinsames, vollkommen eingerichtetes Badezimmer angebaut. Jeder Wohnung ist ein Gemüsegartenanteil

Keller und Bodenraum zugewiesen. In jeden Raum der beiden Gebäude ist die Leitung für den elektrischen Strom zu Beleuchtungszwecken eingeführt; außerdem wird zu Koch- und Beleuchtungszwecken in sämtliche Küchen, Bade- und Speisezimmer Leuchtgas eingeleitet.

Die Beheizung der beiden Gebäude erfolgt durch Schnellzirkulations-Niederdruck-Dampfheizung. Auf Wunsch können einzelne Wohnräume aus der Zentralheizung dauernd ausgeschaltet werden.

Die Jahresmietpreise stellen sich für eine Wohnung mit 2 Zimmern auf 500 Kr., mit 3 Zimmern auf 700 Kr., mit 4 Zimmern auf 900 Kr. Die Kosten für die Beheizung, die sich erfahrungsgemäß kaum auf ein Viertel der Kosten der gewöhnlichen Ofenheizung stellen, werden nach dem Flächenausmaße der beheizten Wohnräume aufgeteilt und zum Mietpreise zugeschlagen.

— **Eisen als Material für die Eisenbahnen.** Dem unter diesem Titel vom Oberbaurat Köstler im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten gehaltenen Vortrage, welchen die Österr. Eisenbahnzeitung im Wortlaute veröffentlichte, ist die interessante Tatsache zu entnehmen, daß die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1839 für die ersten in Österreich erzeugten Eisenschienen 220 Kr. für 1 t bezahlte; 1858 wurden für die Südbahn nach Ofen englische Schienen um 250 Kr. für 1 t, 1860 aber ebenfalls nach Ofen von der Prager Eisenindustriegesellschaft um 343 Kr. für 1 t geliefert.

1865 wurden für Feinkorn-Eisenschienen in Österreich 270 Kr., 1867 für Stahlkopfschienen 352 Kr. für 1 t bezahlt, Bessemer-Stahlschienen kosteten 1872 für 1 t 416 Kr., 1875 war der Preis dieser Stahlschienen schon auf 310 Kr., 1880 auf 210 Kr. gesunken; 1888 bezahlten die österreichischen Staatsbahnen 192 Kr., 1893: 188 Kr., 1898: 186 Kr. und gegenwärtig stellt sich der Preis des Schienenstahls auf 180 Kr.

Man sieht daraus, daß die Schienenpreise zu Beginn der 70 er Jahre am höchsten waren, sich aber seither in einer stetig sinkenden Richtung bewegen, eine Erscheinung, die ihre Erklärung ausschließlich in den Fortschritten der Erzeugung, in der Verbesserung des Hütten- und Walzprozesses findet.

— **Güterverkehr aus Rußland nach den österreichisch-russischen Grenzstationen.** Anläßlich eines Rekurses hat das österreichische Eisenbahnministerium entschieden, daß auf Sendungen, die in den österreichisch-russischen Grenzstationen mit internen russischen Frachtbriefen einlangen, im Sinne der unter Ziffer 1, Absatz 2 des Schlußprotokolls zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr enthaltenen Festsetzung nicht die Bestimmungen dieses Übereinkommens, sondern jene des Allgemeinen Statuts für die russischen Eisenbahnen vom Jahre 1885 zur Anwendung zu kommen haben.

Niederlande.

— **Schulen für die mittleren Eisenbahnbeamten bei der Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatsbahnen.** In Berichtigung der Mitteilung über die Heranbildung der mittleren Eisenbahnbeamten in den Niederlanden in dem Aufsatz „Schulen für mittlere Eisenbahnbeamte“ Nr 3 S. 31 d. Ztg. teilt uns der Abteilungsvorstand und Leiter der Eisenbahnfachschule bei der in der Überschrift genannten Gesellschaft, Herr K. H. Beyen, folgendes mit: Seit dem Jahre 1900 hat die Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen angefangen, junge Leute, welche die höheren Bürgerschulen mit fünfjährigem Lehrgang oder ein Gymnasium durchgemacht haben, als „Adspirant-Adjunkt-Commies“ in ihre Dienste zu nehmen. Diese Anwärter können, ebenso wie die nach bestandener Prüfung aus den ständigen Beamten ernannten Anwärter, nach einer dreijährigen, mit Erfolg durchgemachten Übungszeit als „Adjunkt-Commies“ angestellt werden. Zur Ausbildung dieser nicht technischen Beamten, welche teils in der Praxis und teils theoretisch erfolgt, wurde im Jahre 1901 von der genannten Gesellschaft am Sitze ihrer Direktion zu Utrecht für den theoretischen Unterricht eine Eisenbahnschule errichtet. — Der Kurs dieser Schule dauert sechs Monate und zwar vom 1. Oktober bis Ende März jedes Jahres. Die Schüler sind zum Besuch verpflichtet; nach Ablauf des erwähnten Zeitabschnittes haben sie sich der Endprüfung der Schule zu unterziehen. — Außer den Anwärtern können auch verdienstliche, zum ständigen, nicht-technischen Personal gehörende Beamte dem Unterricht in der Fachschule beiwohnen. Die Direktion befindet über deren Zulassung. Auch diese haben sich nach Beendigung des jeweiligen Fachschulkurses der Endprüfung zu unterwerfen. Nach dem Bestehen wird diesen Beamten eine Lohnzulage gewährt.

Der Unterricht in der Fachschule wird von elf, jedes Jahr von der Direktion zu Lehrern an der Schule zu ernennenden Beamten der verschiedensten Dienstzweige erteilt. Die Schule steht in ihrem Ganzen unter der Aufsicht und der Leitung eines Oberbeamten. Als Lehrgegenstände kommen in Betracht: Die Hauptzüge der Staatsverfassungslehre. Eisenbahnrecht. Allgemeine Gesetzgebung (insoweit diese sich auf das Eisenbahnwesen bezieht). Geschichte der niederländischen Eisenbahnen. Organisation der Gesellschaft. Personalangelegenheiten. Finanzwesen. Statistik. Tarifwesen. Grundzüge des Eisenbahntransportrechts. Eisenbahngeographie. Wagenbenutzung, Wagenverteilung und Wagenverwaltung. Personen-, Güter- und Gepäckverkehr. Werkstättenbetrieb. Eisenbahnbauten und Eisenbahneinrichtungen. Kurzschrift.

Übrige europäische Länder.

— **Die städtischen Straßenbahnen in Frankreich, Deutschland und der Schweiz.** Einer Arbeit, die René Koechlin über die städtischen Straßenbahnen in Frankreich, Deutschland und der Schweiz nach amtlichen Statistiken verfaßt hat und die das „Journ. d. transp.“ teilweise wiedergibt, entnehmen wir folgendes. Während in Frankreich die finanziellen Ergebnisse der verschiedenen Unternehmungen die auf sie gesetzten Hoffnungen im allgemeinen nicht erfüllt haben, ist die Lage der Straßenbahnen in Deutschland eine viel günstigere. Herrn Koechlin standen zu einem Vergleich die amtlichen Betriebsergebnisse des Jahres 1901 für Deutschland und die Schweiz und teilweise für Frankreich zur Verfügung; für die fehlenden Zahlen in Frankreich hat er die Ergebnisse des Jahres 1900 herbeigezogen. Doch fügt er zur Vorsicht hinzu, daß Statistiken stets zahlreiche Irrtümer enthielten, und daß man etwaige Schlußfolgerungen nur aus Durchschnittserträgen ziehen könne. In Frankreich hat unter den Straßenbahnen in 30 Städten mit weniger als 100 000 Einwohnern nur eine einzige, die in Belfort, einen höheren Reingewinn als 5 %, und der durchschnittliche Reingewinn beträgt 2,3 %; in Deutschland und der Schweiz haben die Straßenbahnen von 26 Städten unter 100 000 Einwohnern 11 einen höheren Reingewinn als 5 %. Der mittlere Reingewinn beträgt 4,7 %. Dagegen ist der durchschnittliche Reingewinn der Straßenbahnen in Städten von 100 000 bis 200 000 Einwohnern in Frankreich, Deutschland und der Schweiz sichtlich derselbe, nämlich 5,7 %. In Städten über 200 000 Einwohner fällt der durchschnittliche Reingewinn in Frankreich auf 3,8 %, in Paris auf 2,2 %, doch ist zu bemerken, daß verschiedene solcher Straßenbahnen im Jahre 1901 gerade in einer Umbildungszeit begriffen waren, und daß das Ergebnis daher nicht abschließend ist. In Deutschland steigert sich der Ertrag allmählich auf 7,4 %, um in Berlin 9,1 % zu erreichen. Der Höchstertrag der Straßenbahnen in Deutschland beträgt 17 % und zwar in Frankfurt a/M., dagegen in Frankreich nur 12,5 % und zwar in Roubaix-Tourcoing. Einer beigefügten Tabelle entnehmen wir weiter folgendes: In den Städten bis 100 000 Einwohner entfallen in Frankreich 60 000, in Deutschland und der Schweiz 64 000 Zug- oder Wagenkilometer, bei Städten von 100 000 bis 200 000 Einwohnern in Frankreich 72 000, in Deutschland und der Schweiz 79 000 Zug- oder Wagenkilometer, bei Städten von 200 000 bis 700 000 Einwohnern in Frankreich 118 000, in Deutschland und der Schweiz 172 000 Zug- oder Wagenkilometer jährlich auf das Kilometer Straßenbahn. Das Kapital, auf das Zug- oder Wagenkilometer berechnet, beläuft sich bei Städten bis 100 000 Einwohner in Frankreich auf jährlich 4,3 Fr., in Deutschland und der Schweiz auf 2,9 Fr., bei Städten von 100 000 bis 200 000 Einwohnern in Frankreich auf 3,8 Fr., in Deutschland und der Schweiz auf 2,5 Fr., bei Städten von 200 000 bis 700 000 Einwohnern in Frankreich auf 4,1 Fr., in Deutschland und der Schweiz auf 2,1 Fr. Wir sehen daraus, daß, auf das Wagenkilometer berechnet, das Kapital in Deutschland ein viel geringeres ist als in Frankreich. Und das ist auch nach unserer Quelle der Hauptgrund des besseren Ertrages der deutschen Straßenbahnen. In Deutschland waren die Baubedingungen günstigere als in Frankreich, und die Straßenbahngesellschaften waren nicht wie in Frankreich verpflichtet, ein besonderes elektrisches Kraftwerk zu bauen, sondern kauften den Strom von Beleuchtungsgesellschaften zu verhältnismäßig billigem Preise. Der Betriebskoeffizient der Straßenbahnen beträgt in den Städten bis 100 000 Einwohner in Frankreich 78 %, in Deutschland und der Schweiz 72 %, in den Städten von 100 000 bis 200 000 Einwohnern in Frankreich 67 %, in Deutschland und der Schweiz 63 %, in den Städten von 200 000 bis 700 000 Einwohnern in Frankreich 74 %, in Deutschland 65 %; in Paris beträgt er 78 %, in Berlin 64 %.

Schließlich werden die Tarife noch einer Betrachtung unterzogen, wobei bemerkt wird, daß der 10 Centimes-Tarif in Frankreich besserer Erträge wegen auf 15 Centimes erhöht werden sollte. Der Tarif beträgt in Deutschland fast überall einheitlich 10 ₰. Herr Koechlin zieht aus allem folgende Schlußbetrachtungen: Die Benutzung der Straßenbahnen wächst mit der Aus-

dehnung der Städte, und als natürliche Folge vermehrt sich die Einnahme der Straßenbahnnetze auf den Einwohner berechnet mit der Größe der Bevölkerung. Da nun anderseits die zur Verfügung des Publikums stehende Zahl der Bahnkilometer im Verhältnis zur Bevölkerung dieselbe bleibt, nämlich durchschnittlich 2 km auf 10000 Einwohner, so wächst die kilometrische Einnahme mit der Bevölkerungszahl der Städte im gleichen Verhältnis wie die Einnahme auf den Einwohner berechnet. Die Leistungsfähigkeit der Bahnlinie muß demselben Wachstum folgen. Der finanzielle Ertrag wird gleichmäßig mit der Bedeutung der Stadt steigen, während die häufigere Zugfolge eine Verringerung des auf das Wagenkilometer fallenden Ertrages herbeiführt. So steigen in Deutschland die durchschnittlichen Reingewinne nach der Bedeutung der Städte allmählich von 4,7 % bis 9,1 %, in Frankreich dagegen, wie schon erwähnt, nicht in gleicher Regelmäßigkeit. In Paris sind die Erträge am schlechtesten, sie betragen 2,2 %; es liegt dies an der kurzen Dauer der Konzessionen, an der Abschaffung der Oberleitung, weiter auch daran, daß die ungeheuren Abgaben, mit denen die Gesellschaften belastet sind, eine verhängnisvolle Lage herbeigeführt haben, welche der Wettbewerb des „Métropolitain" nur noch verschlimmert. (Sollten die Lasten der Straßenbahngesellschaften in Paris größer sein als hier in Berlin? Ein Wettbewerb der Pariser Stadtbahn mit den Straßenbahnen ist dort dadurch erleichtert, daß die Haltestellen der Stadtbahn sehr nahe aneinanderliegen, fast noch einmal so nah wie bei der Hoch- und Untergrundbahn in Berlin. Überdies ist in Paris bekanntlich das Straßenbahnnetz nur wenig entwickelt und erstreckt sich auf die inneren Stadtteile nur in wenigen Linien.)

— **Paris-Barcelona-Expreß.** Eine unmittelbare Luxuszugverbindung ist soeben zwischen Berlin und Barcelona eingerichtet worden. Zwischen Berlin und Paris stellt bekanntlich der Nordexpreß eine tägliche Verbindung über Hannover, Cöln und Lüttich her. Der Zug geht in Berlin 11.01 abends vom Bahnhof Friedrichstraße ab und trifft in Paris auf dem Nordbahnhof am anderen Nachmittag um 4 Uhr ein. Dort findet er jetzt Anschluß an den seit 2. d. M. verkehrenden Luxuszug „Paris Barcelona-Expreß". Dieser Zug geht vom Bahnhof der Mittelmeerbahn abends 7.25 ab. Er geht über Dijon, Lyon, Avignon, Tarascon, Montpellier, Perpignan, Port-Bou, Flassa, Gerona, Granollers und Mollet nach Barcelona. Dort trifft er 2.56 nachmittags ein. Der Gegenzug geht, und zwar seit 4 d. M., von Barcelona 3.43 früh ab und trifft auf demselben Wege 11.10 abends in Paris ein. Der neue Luxuszug Paris-Barcelona verkehrt zweimal wöchentlich. Er geht von Paris Dienstag und Sonnabend, von Barcelona Montag und Donnerstag ab und enthält Speisewagen und Schlafwagen. Um ihn zu benutzen, ist eine Fahrkarte I. Klasse notwendig, zu der ein Zuschlag von 46 Fr. für die Strecke Paris-Barcelona kommt.

— **Sensetalbahn.** Die neue 11,5 km lange Bahnlinie, welche die Station Flamatt der Strecke Bern-Lausanne mit der Station Gümmenen der Bern-Neuenburgbahn verbindet, ist einer Meldung der Schweiz. Bauzeitung zufolge am 22. Januar d. J. dem Betriebe übergeben worden.

— **Vermehrung des Rollmaterials der italienischen Bahnen seit dem Jahre 1885 im Vergleich zur Verkehrssteigerung.** Am 1. Juli 1885, d. i. beim Beginn der jetzigen Betriebsverträge, verfügten die Mittelmeerbahnen, die adriatischen und sizilianischen Bahnen über folgendes Rollmaterial, welches sie vom Staate übernommen hatten:

	Mittelmeerbahn		Adriatisches Netz		Sizilisches Netz		im ganzen
Lokomotiven	960		802		109		1 871
Personenwagen	2 806		2 191		343		5 340
Gepäckwagen .	548	18 586	467	16 025	48	1651	36 252	1 063
Güterwagen . .	15 232		13 357		1260		29 849

Diesem Material wurde ein Gesamtwert von 251 937 000 L. beigelegt.

Am 1. April 1903 ergab sich folgender vermehrter Stand des Rollmateriales:

Lokomotiven	1 572		1 226		164		2 962
Personenwagen	3 882		3 479		456		7 817
Gepäckwagen .	1 095	35 148	708	30 944	91	2942	69 034	1 894
Güterwagen . .	30 171		26 757		2395		59 323

Der Gesamtwert dieser Fahrzeuge ist auf 571 057 000 L., also um 122 % gestiegen, während die prozentuelle Vermehrung in der Anzahl der einzelnen Gattungen Fahrzeuge aus folgender Zusammenstellung zu entnehmen ist:

Lokomotiven . . .	63,7 %		52,7 %		50,4 %		59,4 %
Personenwagen	34,8 „		58,8 „		23,9 „		46,4 „
Gepäckwagen .	100,0 „	89,1	51,6 „	93,2	89,6 „	78,1	90,4	78,5 „
Güterwagen . .	98,4 „		100,4 „		90,1 „		99,0 „

Ungeachtet dieser ganz bedeutenden Steigerung der Betriebsmittel, auch abgesehen von der nicht in gleichem Maße ausgeführten Vermehrung und Erweiterung der festen Anlagen, wären die italienischen Bahnen angesichts des besonders in den letzten Jahren unerwartet angewachsenen Verkehres nicht in der Lage gewesen, den Bedürfnissen des Handels annähernd gerecht zu werden, wenn nicht in großem Maße zum Anmieten von Güterwagen gegriffen worden wäre. Es wurden über 3000 Wagen von verschiedenen Leihgesellschaften angemietet und dafür in den beiden Betriebsjahren 1901/1902 und 1902/1903 über 4 500 000 L. verausgabt.

Diesen Zahlen über den Stand der Betriebsmittel fügen wir zur richtigen Beurteilung der Sachlage noch Angaben über das Wachsen der Betriebslänge, der Einnahmen und der Leistungen der Betriebsmittel hinzu:

1885	Mittelmeerbahn	Adriatisches Netz	Sizilisches Netz	im ganzen
Betriebslänge km	4 170	4 380	600	9 150
Betriebseinnahmen . . . L.	107 350 000	100 000 000	7 500 000	214 850 000
Einnahme für 1 km Betriebslänge L.	25 700	22 700	12 500	23 500
beförderte Reisende	21 000 000	13 000 000	2 000 000	36 000 000
beförderte Güter t	7 500 000	5 000 000	800 000	13 300 000
Zugkilometer . .	23 870 000	20 080 000	2 157 000	46 107 000
Lokomotivkilometer	27 500 000	21 240 000	2 250 000	50 990 000
Wagenkilometer .	374 860 000	322 870 000	21 526 000	719 256 000
1902				
Betriebslänge km	6 015	5 820	1 100	12 905
Einnahmen . . L.	166 000 000	140 000 000	12 450 000	318 450 000
Einnahme für 1 km Betriebslänge L.	27 600	24 000	11 320	24 640
beförderte Reisende	30 140 000	19 540 000	2 950 000	52 630 000
beförderte Güter t	13 350 000	8 000 000	1 260 000	22 610 000
Zugkilometer . .	37 250 000	30 650 000	4 115 000	72 000 000
Lokomotivkilometer	51 100 000	46 500 000	4 470 000	102 073 000
Wagenkilometer .	545 700 000	477 000 000	40 840 000	1 063 540 000
Die Vermehrung beträgt also in Prozenten:				
Betriebslänge . .	44,25	32,88	83,33	41,37
Einnahmen . . .	54,50	40,00	66,00	48,20
Einnahme für 1 km Betriebslänge .	7,30	5,75	— 9,44	4,80
beförderte Reisende	43,30	50,25	47,45	46,20
beförderte Güter	78,00	60,00	57,50	70,00
Zugkilometer . .	56,00	52,20	90,60	56,00
Lokomotivkilometer	85,70	118,30	98,90	100,10
Wagenkilometer .	45,80	47,80	89,90	47,90

Auf Grund obiger Angaben mögen hier einige beachtenswerte Bemerkungen über die Entwicklung des Bahnbetriebs in Italien während des Zeitraumes der Gültigkeit der jetzigen Betriebsverträge bis zu deren Ablauf im Jahre 1905 folgen. Bemerkenswert ist das Wachsen der Betriebslänge und der Gesamteinnahmen, obschon die neu gebauten Linien fast ausschließlich verkehrsarme sind, infolgedessen auch die Kilometereinnahme auf dem Mittelmeernetz und auf den adriatischen Bahnen wenig gestiegen ist (7,3 bezw. 5,75 %), während sie auf den sizilischen Bahnen sogar um 9,44 % zurückging. Auch die Anzahl der Reisenden und der beförderten Güter und die Leistungen der Fahrbetriebsmittel sind bedeutend gewachsen, und dies gibt ein sicheres Anzeichen für den günstigen Aufschwung des Landes. Die Einnahmen sind wegen der Krise, welche Italien während der Jahre 1887 und 1898 durchmachte, weit hinter den Voranschlägen, auf welchen die Betriebsverträge fußten und auf Grund deren die Einzahlungen in die Reservefonds für Neuanschaffungen von Betriebsmitteln berechnet worden waren, zurückgeblieben; also erst in den letzten fünf Jahren hat hauptsächlich die Vermehrung des Rollmaterials stattgefunden.

Augenfällig ist ferner die Steigerung der Leistungen der Lokomotiven; während die Anzahl der Lokomotiven um 59 % gewachsen ist, sind die Lokomotivkilometer um 100 % gestiegen, was auf eine schonungslose Ausnutzung schließen läßt. Ferner mußten alte Maschinen, welche die besten Gäste der Werkstätten sind, im Dienst belassen werden, um dem überall fühlbaren heftigen Mangel an Zugkraft bestmöglich zu begegnen. Sodann ist noch hervorzuheben, daß, wenn auch durch die großen Anschaffungen der letzten Jahre die Schwierigkeiten in der Gestellung der Wagen etwas gemildert wurden, doch nicht mit

der gleichen Schnelligkeit die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Werkstätten und der Ausbau der Gleise, Ladeplätze und Bahnhöfe vollführt werden konnte. Ein sehr fühlbarer Übelstand auf den italienischen Bahnen ist, wie bereits für die Lokomotiven angedeutet wurde, das hohe Alter eines großen Teiles der Betriebsmittel. Große Aufgaben in allen diesen Punkten gewärtigen der Lösung nach dem Verfall der jetzigen Betriebsverträge, damit wenigstens die wichtigsten Linien in einen modernen Betriebszustand versetzt und ihr geordneter Betrieb ohne übergroße Schwierigkeiten und ohne übergroße Lasten für den Betriebsführenden ermöglicht werden kann.

— **Einnahmen der italienischen Mittelmeerbahn.** In dem mit 1. Juli begonnenen ersten Halbjahre ihrer Betriebsrechnung 1903/04 hat die Mittelmeerbahn vereinnahmt 85 535 000 L. (+ 2 674 000 L. gegenüber demselben Halbjahre der Betriebsrechnung 1902/03), und zwar aus dem Personenverkehr 32 600 000 (+ 620 000) L., aus dem Gepäckverkehr 1 600 000 (+ 60 000) L., aus dem Eilgutverkehr 8 100 000 (+ 310 000) L. und aus den Frachtgütern 43 300 000 (+ 1 700 000) L. Die Betriebslänge betrug in dem fraglichen Halbjahre 5825 (+ 10) km, die Kilometereinnahme 14 684 (+ 434) L.

— **Russische Kleinbahnen ohne Personenbeförderung.** Wie man sich in Rußland den Bau und Betrieb solcher Bahnen, die natürlich für Rußland von außerordentlicher Bedeutung sein können, denkt, ist eben erst in der besonderen Kommission erörtert worden, der die Aufgabe von der Staatsregierung gestellt worden ist, Mittel und Wege in Vorschlag zu bringen, um der Notlage der Landwirtschaft entgegenzutreten. Hierbei sind jedoch Bau und Betrieb in so kostspieliger Weise vorgesehen worden, daß ein nutzbringender Erfolg kaum vorauszusehen ist. Es wenden sich daher die Tagesblätter mehr oder minder eingehend dagegen und führen dabei aus, daß der Bau billiger Feldbahnen, deren Baukosten sich um etwa viermal billiger stellen würden, als die besondere Konferenz solche angesetzt hat, eine Aufgabe ist, die Rußland verhältnismäßig leicht lösen kann. Solche billige Bahnen würden entsprechend leicht gebaut werden können und gewiß großen Nutzen bringen, nur müßte man sich entschließen, mit gewissen Formen endlich zu brechen, die überflüssig erscheinen und nur Geld kosten. „Es ist notwendig", so schreibt die Petersburger Zeitung, „daß bei der Anlage der Feldbahnen das einfache Bauprinzip ohne alle technische Spezialitäten Anwendung findet. Der größte Feind des billigen Bauens ist die technische Reglementation, die technische Aufsicht, die Durchsicht und die Bestätigung der technischen Projekte in den verschiedenen Instanzen. . . . Es dürfte genügen, wenn ein Techniker, der auch die Arbeiten leitet, genügende technische Kenntnisse besitzt, um vor den Behörden die Verantwortung zu tragen. Die Regierung müßte beim Bau derartiger Feldbahnen nur zwei Bedingungen stellen: erstens müßten die Feldbahnen ein normales, 5 Fuß breites Gleis besitzen und sodann direkt an eine Hauptlinie anschließen. Ein schmalspuriges Gleis hat nur in Gebirgsgegenden Sinn und bringt technisch und praktisch zu viele Nachteile. Bei einem normalspurigen Gleis können die Feldbahnen ihre Wagen bei der Hauptbahn pachten oder deren alte Wagen ankaufen. An Lokomotiven muß dagegen eine besonders leichte Gattung beschafft werden, die sich insbesondere für Warentransporte eignet. Wenn derartige Bestimmungen für den Bau von Feldbahnen ausgearbeitet werden würden, ließe sich eine weite Verbreitung derselben erwarten, während der jetzt bestehende Formalismus ihnen manches Hindernis in den Weg legt, vor allem aber ihren Bau verteuert."

So beurteilen die russischen Zeitungen die im großen und ganzen allgemeine Frage. In vielen Punkten haben sie auch vollkommen recht: die Bevormundung geht in Rußland vielfach noch sehr viel weiter, als in anderen Ländern, und erstreckt sich auf Dinge, die zweifellos in einfachster und formlosester Weise mindestens ebenso gut gelöst werden könnten, als gegenwärtig unter Mitwirkung des schwerfälligen Apparates, den die Staatsregierung nicht recht entbehren zu können glaubt. Aber was vorstehend zum Ausdruck gebracht worden, ist nicht folgerichtig; denn einmal wird gefordert, die gewünschten Feldbahnen normalspurig herzustellen, doch offenbar, um die Massengüter ohne Umladung bis zur Bestimmungsstation durchlaufen zu lassen, und daneben sollen diese Feldbahnen als Rollmaterial die alten Wagen der Hauptbahnen ankaufen. Dann müßten die Güter also doch umgeladen werden, mit anderen Worten: es hätte keinen rechten Zweck, den Bau billiger Schmalspurbahnen grundsätzlich auszuschließen.

Fremde Weltteile.

— **Kiautschou und die Schantungbahn.** Dem deutschen Reichstage ist kürzlich eine neue Denkschrift betreffend die Entwicklung des Kiautschougebietes zugegangen. Sie umfaßt die Zeit vom Oktober 1902 bis Oktober 1903, indessen sind auch die nachträglichen wichtigeren Ereignisse, insbesondere die Fortschritte im Eisenbahnbau, bis zum Ende des Jahres 1903 bereits berücksichtigt, so daß die Denkschrift ein anschauliches Bild von den Verhältnissen in der ostasiatischen Kolonie bietet. Wir entnehmen ihr folgende Stellen:

„In dem Maße, in dem einerseits die Erschließung des Hinterlandes durch den Bau des Schienenweges und anderseits die Erleichterung des Seeverkehrs durch die Hafeneinrichtungen gefördert wird, vollzieht sich mit Stetigkeit und Sicherheit der Aufschwung des jungen deutschen Handelsplatzes. Die Marineverwaltung stellt uns nach wie vor bei allen Regierungsmaßnahmen die Gesichtspunkte der wirtschaftlichen Entwicklung der Kolonie in den Vordergrund.

Im letzten Jahre hat sich nach der amtlichen Statistik des chinesischen Seezollamts in Tsingtau der das Zollamt passierende Handel der Kolonie fast verdoppelt. Er ist von 9 374 000 D. im Vorjahre auf 17 276 732 D. im Berichtsjahre gestiegen. In diesen Ziffern sind die im Schutzgebiete selbst verbrauchten und verarbeiteten Waren nicht enthalten, da sie entsprechend dem strengen Freihafencharakter des Schutzgebietes nicht durch das Zollamt gehen. Besonders bemerkenswert ist dabei die Zunahme des fremden (nichtchinesischen) Einfuhrhandels, der von 4 217 000 D. auf 8 320 069 D. gestiegen ist, wobei die für die Eisenbahn und den Bergbau eingeführten Materialien nicht inbegriffen sind. Aber auch die Handelsentwicklung hinsichtlich der Erzeugnisse des chinesischen Hinterlandes weist rasche Fortschritte auf und folgt auch ihrerseits nachweisbar dem Ausbau der großen neuen Verkehrsstraße. Im Berichtsjahre zeigte sich dies besonders deutlich, als die Eisenbahn bei Tschoutsun zum erstenmal ein wichtiges Seidenproduktionsgebiet in Schantung berührte und sogleich die Seidenausfuhr über Tsingtau einen wahrnehmbaren Aufschwung zu verzeichnen hatte.

Die Eisenbahn war Ende 1903 bis zu dem bereits genannten Orte Tschoutsun eröffnet, der nur noch etwa 85 km östlich von der Provinzialhauptstadt von Schantung, Tsinanfu, liegt. Bei dem gegenwärtigen Stande der Bauarbeiten darf die Vollendung der Strecke bis zum 1. Juni d. J., dem bei der Erteilung der Baukonzession von 1899 vorgesehenen Zeitpunkte, ungeachtet der inzwischen durch die chinesischen Wirren eingetretenen Hindernisse, erwartet werden."

Die Denkschrift schließt mit dem Hinweis, daß die volle Verkehrsentwicklung und Handelsblüte Tsingtaus erst nach der Fertigstellung der Eisenbahn und des Hafens einsetzen kann und alsdann einige Jahre angehalten haben muß, ehe es zulässig sein wird, über den vollen Wert des Platzes abzuurteilen, wie dies sehr verfrüht jetzt von mancher Seite versucht wird. Alle Anzeichen, die aus dem bisherigen Gange der Entwicklung entnommen werden können, berechtigen zu den besten Hoffnungen auf eine große wirtschaftliche Zukunft der Kolonie.

— **Ugandabahn.** Nach dem im September 1903 ausgegebenen Blaubuch über die Ugandabahn sind, wie wir der Kolon.-Ztg. entnehmen, während des Baues im ganzen 914 605 Kubikyards Gestein und 9 180 505 Kubikyards Erde bewegt worden. Von Brücken und Durchlässen wurden erbaut: die Makupabrücke von der Insel Mantessa nach dem Festland mit 21 Spannungen von je 60 Fuß, 35 Stahlgerüstviadukte, 104 Träger- (Balken-) Brücken von 12 bis 100 Fuß Spannweite und 1280 kleinere Brücken und Durchlässe. Hauptlinie und Weichen haben eine Gesamtlänge von 624 Meilen. Die Zahl der Stationen beträgt 43. Die Arbeiterzahl betrug 1902: 6700 Inder (1900: 19 700), 1800 Eingeborene. Während des Bahnbaues wurden — hauptsächlich aus England — Materialien im Gesamtwert von 52 780 000 ℳ eingeführt. An Kohlen wurden 1902 7904 t, an Brennholz 34 469 t verbraucht. Von dem ersten erhobenen Kapital von 104 880 000 ℳ waren bis 31. März 1903 104 760 380 ℳ ausgegeben. Dem Verkehr auf dem Viktoriasee dient eine zum Teil noch im Bau befindliche Flotte, die aus zwei Dampfern von 600 t, einem Dampfbeiboot und sieben Leichtern von 100 t besteht. Für sie wird in Port Florence ein Kai errichtet. Die Einnahmen aus dem öffentlichen Verkehr betrugen vom 1. Januar 1902 bis 31. März 1903: 2 306 260 ℳ, im Kalenderjahr 1901: 1 615 980 ℳ, 1900: 1 317 900 ℳ.

— **Eisenbahnen im Kongostaat.** Das „Bulletin officiel de l'Etat Indépendant du Congo" veröffentlicht eine Verordnung des König-Souveräns, die den Staatssekretär ermächtigt, die der Gesellschaft der oberen Kongobahnen zugestandene Betriebskonzession auszudehnen:

1. auf eine Eisenbahn, die dem linken Ufer des Kongo folgend den schiffbaren Teil des Stromes unterhalb der Stanleyfälle mit der schiffbaren Fahrrinne oberhalb dieser Fälle verbindet;

2. auf eine fernere Eisenbahn auf dem linken Kongoufer zur Verbindung der schiffbaren Strecke unterhalb der Strom-

schnellen von Zendwe mit der schiffbaren Fahrrinne des Lualaba oberhalb der Stromschnellen der Portes d'Enfer.

Außerdem wird die Gesellschaft ermächtigt, einen Schifffahrtsbetrieb zur Verbindung dieser Strecken untereinander und mit dem Endpunkt der Katanga-Eisenbahn einzurichten. Das zum Bau und Betrieb erforderliche Holz ist sie unentgeltlich aus den Domanialländereien zu entnehmen berechtigt.

— **Die Untertunnelung von Newyork durch die Pennsylvaniabahn.** An unsere Mitteilung in Nr 7 S. 104 schließen wir noch folgende derselben Quelle entnommene Angaben an:

1. Über den Hudson River-Tunnel. Es kann nicht auffallen, daß die eigenartige Unterstützung durch Schraubenpfähle, welche für diesen Tunnel geplant ist, Bedenken erregt und Abänderungsvorschläge hervorgerufen hat. Ein solcher von einem Herrn J. W. Reno dürfte Beachtung verdienen. Er befürchtet, daß es schwer sein werde, die Last der Züge mit Sicherheit auf die 4,57 m voneinander entfernten Schraubenpfähle zu übertragen. Er will eine größere Anzahl kürzerer hölzerner Pfähle verwenden, welche in drei Reihen unter der Tunnelsohle zu stehen kommen und eine starke Betonbettung für das Gleis tragen sollen. Um die Last der Züge auf eine tunlichst große Länge gleichmäßig zu verteilen, sollen zwei hohe I-Eisen, welche unmittelbar die Querschwellen tragen, in die erwähnte Gleisbettung einbetoniert werden.

Der Bauvorgang soll folgender sein: Das Tunnelrohr wird in bekannter Weise, hinter dem allmählich vorrückenden Schilde, aus gußeisernen Ringsegmenten vorgebaut. Ist es etwa 30 m in den weichen Boden eingedrungen, so beginnt der Einbau der künstlichen Gründung. Aus zwei benachbarten Ringen werden je die beiden untersten Segmente herausgenommen. Dadurch entsteht eine 1,52 m lange, etwa 2,5 m breite Öffnung in der Sohle des Tunnelrohrs. Unter derselben wird der weiche Boden durchschnittlich etwa 0,7 m tief innerhalb allseitiger Absteifung ausgeschachtet. In der so geschaffenen Vertiefung werden 2×3 Holzpfähle bis 6,7 m tief, ja, wenn nötig, bis zur doppelten Tiefe eingetrieben, so daß ihre Köpfe wenig über die Sohle der Ausschachtung hervorragen. Dann wird letztere mit Beton gefüllt und dieser mit der Oberkante der die Öffnung umgebenden Segmentflanschen abgeglichen. Die untersten Segmente, denen der Betonblock als Widerlager dient, werden mit ihm auch auf Zug verankert. Die herausgenommenen Segmente sind inzwischen vor Ort geschafft und von neuem eingebaut. Die künstliche Gründung wird Stück für Stück, in Längen von 1,52 m, wie beschrieben fortgesetzt. Sind mindestens vier Längen fertig, so kann man mit dem Aufbringen und Einbetonieren der I-Eisen beginnen, welche 6,1 m lang geliefert werden. Zum Eintreiben der Pfähle soll eine hydraulische Presse dienen, welche im wesentlichen aus einem umlegbaren Rohr besteht. Dies nimmt in wagerechter Lage den Pfahl auf. Beim Eintreiben stützt es sich gegen die Tunnelleibung. Die Presse läßt jederseits den Raum für ein schmalspuriges Arbeitsgleis frei.

Was die Wirkung der Pfähle betrifft, so sieht Reno von der Erreichung des in 60 bis 90 m Tiefe anstehenden Felsens in jedem Falle ab. Er rechnet hauptsächlich auf die Reibung an den zylindrischen Mantelflächen der Pfähle. Da 18 — allerdings schwächere und kürzere — Holzpfähle an Stelle eines Schraubenpfahles treten, so kann er leicht nachweisen, daß sein Entwurf eine viel größere Reibungsfläche bietet.

Von Belang ist noch der Einfluß des Tunnelbaues auf den unterirdischen Gleichgewichtszustand. Reno hat berechnet, daß das Gewicht des Tunnels samt Fundament und beweglicher Belastung um etwa 1,25 % hinter dem des verdrängten Bodens zurückbleibt. (Hiernach dürfte Verankerung des Tunnels gegen Auftrieb in Frage kommen. D. Ber.)

2. Über die East River-Abteilung. Diese ist 4,59 km lang, wovon etwas über ein Viertel (1,83 km) auf den Unterwassertunnel entfällt. Die Bahn ist viergleisig, erweitert sich jedoch in ihrem westlichsten Stück auf 6 bis 7 Gleise. Die Gleise werden auf der Manhattaninsel unter zwei neben einander liegenden Straßen, der 32. und 33., untergebracht. Dabei kommen 12,4 m weite Tunnelgewölbe, welche drei Gleise freitragend überdecken, zur Anwendung. Die viergleisige Strecke von der fünften Avenue bis zum Ufer hat eingleisige gewölbte Tunnel, je zwei dicht neben einander liegend (ein „Zwillingspaar" bildend). Dieselbe Gleisanordnung wird auch unter dem East River selbst beibehalten. Nur nähern sich hier die „Zwillingspaare", so daß sie am Long Island-Ufer schon nahe bei einander liegen und nach Ersteigung der Zufahrtrampe alle vier Gleise in einem gemeinsamen, offenen Einschnitt zutage treten können. Bei der Thomson-Avenue in der Ortschaft Queens erreicht die neue Verbindungsbahn ihr östliches Ende.

In baulicher Hinsicht zeigt die Tunnelung unter dem East River das übliche eingleisige, hinter dem Schilde vorzubauende Zylinderrohr aus Gußeisen mit Betonausmauerung, während die Long Island-Strecke gewölbt wird wie die oben beschriebene Manhattan-Strecke (5. Avenue bis East River-Ufer). Gegen einander abgegrenzt werden die beiden Bauweisen durch Schächte von rechteckiger Grundform, deren je zwei an jedem East River-Ufer abgeteuft werden. Sie bestehen aus stählernen, doppelwandigen Kästen, deren Wandhohlräume mit Beton ausgefüllt werden. Besondere Schwierigkeiten, namentlich durch schlechten Baugrund, scheinen auf der East River-Abteilung nicht befürchtet zu werden. Künstliche Gründung für die Unterwasser-Tunnelröhren ist nicht vorgesehen.

Bücherschau.

— **1. Kritische Studie über die Verschärfung der sichtbaren Haltsignale auf Eisenbahnen.** Von L. Kohlfürst. I. und II. Heft des XXXV. Jahrgangs des „Deutschen Polytechnischen Vereins in Böhmen".

2. Kritische Betrachtungen über die von fahrenden Eisenbahnzügen unmittelbar tätig zu machenden Stromschalter. Vom Oberingenieur L. Kohlfürst. 9./10. Heft des IV. Bandes der „Sammlung elektrotechnischer Vorträge", herausgegeben vom Prof. Dr Ernst Voit.

Diese beiden kürzlich erschienenen Abhandlungen des durch manche früheren trefflichen Arbeiten auf dem Gebiete des Eisenbahnsignalwesens wohlbekannten Verfassers beleuchten jede einen kleinen aber wichtigen Teil des genannten Gebietes. In Sonderschriften, wie die vorliegenden, wird deren Gegenstand in den engeren Grenzen schärfer und eingehender behandelt, als es in umfassenderen Werken zu geschehen pflegt. Neben einer klaren und übersichtlichen Darstellung der mannigfachen Mittel und Wege, die dem Zwecke dienen, gibt der Verfasser, wie schon die Überschriften besagen, eine ausführliche Kritik derselben, namentlich auch in Rücksicht auf die erhöhten Anforderungen, die bei der zunehmenden Dichte und Geschwindigkeit der Züge an eine möglichst große Verläßlichkeit gestellt werden müssen.

Die erstgenannte Schrift handelt von den Haltsignalen und erörtert die verschiedenen Mittel, die im In- und Auslande zur Unterstützung oder Verschärfung ihrer Wirksamkeit zur Anwendung kommen; darunter, nächst den bloßen Ankündigungssignalen, besonders die sichtbaren Vorsignale. Die Einführung der letzteren ist ein großer Fortschritt; sie erhöhen in bedeutendem Maße die Sicherheit und erleichtern zugleich, namentlich in ihrer Durchführung bei den Blockanlagen, den flotten Zugverkehr. Bemerkenswert ist die Beurteilung der Bestrebungen, die auf eine Beseitigung des der deutschen Signalordnung jetzt anhaftenden Mangels gerichtet sind, daß die Vorsignale bei Dunkelheit als Ankündigung des kommenden Haltsignals kein Formsignal, sondern nur grünes Licht, d. i. die Farbe des Fahrsignales zeigen. Da nun aber auch die sichtbaren Vorsignale nicht als durchaus zuverlässig gelten können, hält der Verfasser deren Verschärfung durch hörbare Signale, mindestens bei den schnellfahrenden Zügen der Hauptbahnen, für empfehlenswert. Für am besten geeignet hält er zu diesem Zwecke Signale, die auf der Lokomotive selbst ertönen und zugleich die Bremsen in Tätigkeit setzen, wobei es dem Lokomotivführer möglich sein muß, mit einem Handgriff die Bremsenauslösung zurückzustellen und eine nächste selbsttätige Auslösung vorzubereiten.

In der zweiten der beiden Schriften behandelt der Verfasser ausführlich die von fahrenden Zügen zu bewirkenden elektrischen Stromschaltungen, wie sie vielfach zur selbsttätigen Signalisierung, vornehmlich bei Blockanlagen, zur Anwendung gelangen. Die große Mannigfaltigkeit der hierher gehörigen Vorrichtungen geht daraus hervor, daß deren vom Verfasser erörtert werden: 10, die durch sogenannte Radtaster, 9, die durch besondere Teile an den Fahrzeugen betätigt werden; ferner die Streckenschaltvorrichtungen, bei denen die Metallteile der Fahrzeuge unmittelbar als Leiter dienen; endlich Schaltvorrichtungen, die nur einseitig ansprechen, und diejenigen, die gleichzeitig als Stromquellen dienen. Besonders eingehend werden die Anordnungen besprochen, bei denen als Leiter isolierte einzelne Schienen oder ganze Schienenstränge benutzt werden. Letztere, die sogenannten Gleisstromleitungen, haben neuerdings eine große Verbreitung in Amerika gefunden; über 90 % der in den Vereinigten Staaten in Betrieb befindlichen mehr als 12 000 Blockanlagen sollen auf Gleisstromkreise geschaltet sein. Die Frage, ob diese mit erheblichen Vorteilen verbundene Anordnung auch für deutsche Bahnen sich eignet, läßt sich nach dem Verfasser, in Ansehung der hier weniger günstigen klimatischen Verhältnisse, erst nach größeren und längeren Versuchen entscheiden, deren Vornahme wünschenswert erscheint. W.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. September v. J. eröffnete 4,8 km lange Strecke Blens-Heimbach (Eifel) der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Januar d. J. ist zwischen den Stationen Petroutz a. S. und Czudin der Bukowinaer Lokalbahnen die neuerrichtete Personenhaltestelle Idzestie dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Großherzoglich badische Staatseisenbahnen. Die bisher nur dem Wagenladungsverkehr dienende Station Binau der Odenwaldbahn Heidelberg-Würzburg ist am 1. Februar d. J. auch für den Stückgutverkehr eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Februar d. J. ist die bisher für den einbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr sowie für den beschränkten Frachtenverkehr eingerichtet gewesene Station Nowosielce szlacheckie der Linie Lemberg-Itzkany für den allgemeinen Frachtenverkehr eröffnet worden; ferner wird die bisher nur für den Sommerdienst geöffnete Haltestelle Zełemianka der Strecke Lemberg-Ławoczne am 15. Februar d. J. für den ganzjährigen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Schließung der Halte- und Verladestelle Puszta-Család für den Wagenladungs-Güterverkehr.

Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn. Vom 1. März d. J. ab wird in der Halte- und Verladestelle mit Personen- und Wagenladungsverkehr Puszta-Család — an der Fertövidéker Lokaleisenbahn zwischen den Stationen Csapod und Sopron-Iván gelegen — der Wagenladungsgüterverkehr eingestellt, und dient die genannte Haltestelle von diesem Tage ab nur dem Personen- und Gepäckverkehr.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 535/03 vom 26. Januar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 30. Januar d. J.).

Nr II 23 vom 19. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Klingelleitungen in den D-Zügen (abgesandt am 28. Januar d. J.).

Nr III 47 vom 25. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinskilometerzeiger (abgesandt am 29. Januar d. J.).

Nr IV 24 vom 25. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der Königlich preußischen Staatseisenbahndirektionen, der elsaß-lothringischen Eisenbahnen und der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz), betreffend den Austausch der Geschäftsberichte der Vereinsverwaltungen (abgesandt am 1. Februar d. J.).

Nr VI 8 vom 23. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr Oktober/Dezember 1903 in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 23. Januar d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche im Vierteljahr Oktober/Dezember 1903 Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Tierverkehr.

Am 20. Februar d. J. treten im Verkehre zwischen den Stationen Lüchow und Schnega des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg einerseits und den Stationen Karlsruhe Hauptbhf. und Karlsruhe Viehhof der Badischen Staatsbahnen anderseits direkte Frachtsätze für Tiere in Wagenladungen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 3. Februar 1904. (335)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1904 tritt zum Gemeinschaftlichen Heft (Teil II) des Verbandsgütertarifs der Nachtrag 1, zum Heft 1 der Nachtrag 11, zum Heft 2 der Nachtrag 12 und zum Heft 3 der Nachtrag 10 in Kraft. Der Nachtrag 1 zum Gemeinschaftlichen Heft enthält Änderungen des Titelblattes sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Durch die Nachträge 11 zum Heft 1 und 12 zum Heft 2 werden die Stationen: Marxen, Stelle und Wulfen des Direktionsbezirks Hannover und Eisfeld des Direktionsbezirks Erfurt mit Eil- und Frachtstückgutsätzen, die Stationen: Seelze des Direktionsbezirks Hannover, Ringelstein des Direktionsbezirks Cassel, Krölpa-Ranis des Direktionsbezirks Erfurt, Groß-Räschen, Hohenbocka (B. G. und O. L), Muskau, Petershain, Rietschen, Senftenberg und Weißwasser des Direktionsbezirks Halle, Gollnow des Direktionsbezirks Stettin, Freiburg i./Schles. und Penzig des Direktionsbezirks Breslau, Delbrück i/W., Enniger, Rietberg-Neuenkirchen, Sendenhorst und Wolbeck der Westfälischen Landeseisenbahn und Bodenwerder-Linse der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn mit Entfernungen und mit Frachtsätzen des allgemeinen Klassentarifs und der Ausnahmetarife 1 bis 5, 7 (Heringe), 8 (Holz) und 9 (Düngemittel usw.), ferner die Stationen: Steinheim des Direktionsbezirks Hannover, Beyersdorf, Blankenfelde, Eichelshagen, Görlsdorf, Jädickendorf, Köselitz, Rufen, Schönfließ N./M. und Vietnitz des Direktionsbezirks Stettin, Dt. Krone Ost, Friedheim, Harmelsdorf, Jastrow, Schrotz, Stranz, Weißenhöhe und Wittenberg i/Westpr. des Direktionsbezirks Bromberg, Belencin, Buk, Fürstenberg a/O., Grätz, Koppen, Neutomischel, Opalenitza und Rädnitz des Direktionsbezirks Posen und Schönfeld i/P. des Direktionsbezirks Danzig mit Entfernungen und Frachtsätzen für Spezialtarif III — auch Ausnahmetarif 8 (Holz) und 9 (Düngemittel usw.) — sowie die Stationen: Enschede (Süd) der Holländischen Eisenbahn, Baarn, Barneveld (Dorf), Ede (Dorf), Huis ter Heide, Lunteren, Soest, Voorthuizen und Zeist der Niederländischen Centralbahn und Eerde der Nordbrabant-Deutschen Bahn in den Verbandsverkehr einbezogen. Die letztgenannnten Nachträge enthalten im übrigen noch: Eilgut- und Stückgutfrachtsätze für die Station Pommerensdorf des Direktionsbezirks Stettin, anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Tütz des Direktionsbezirks Bromberg, Posen (Gerberdamm) des Direktionsbezirks Posen und Lübeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn, Entfernungen und Frachtsätze für einige bereits früher in den Verbandsverkehr aufgenommene Stationen sowie Änderungen und Ergänzungen. Durch Nachtrag 10 zum Heft 3 werden die Stationen: Chemnitz-Altendorf, Eibau und Elstra der sächsischen Staatsbahnen, Enschede (Süd) der Holländischen Eisenbahn, Baarn, Barneveld (Dorf), Ede (Dorf), Huis ter Heide, Lunteren, Soest, Voorthuizen und Zeist der Niederländischen Centralbahn und Eerde der Nordbrabant-Deutschen Bahn in den Verbandsverkehr einbezogen. Der Nachtrag enthält außerdem ausgerechnete Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Voitersreuth der sächsischen Staatsbahnen und einigen südlichen Stationen der Niederländischen Staatsbahn sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Soweit durch die vorbezeichneten Nachträge Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 1. April 1904 ab gültig. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 1. Februar 1904. (336)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Die Station Dlonie ist, da dieselbe mit einer Kopframpe versehen, in den allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger unter E. I. lfd. Nr 3 Seite 25 des ab 1. Januar 1904 gültigen Binnentarifs nachzutragen.

Rawitsch, den 31. Januar 1904. (337)

Die Direktion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Artikel „Marmormehl“ in den Ausnahmetarif 4 (Düngekalktarif) aufgenommen. Aus diesem Anlaß erhält das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 4 folgende neue Fassung:

„Kalksteine (auch Marmor, Kreide, Gips und Dolomit), gebrannt oder gemahlen (usw. wie bisher)“.

Cöln, den 2. Februar 1904. (338)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau Donauländе trs. usw.

Am 15. Februar d. J. werden die Stationen Chemnitz-Altendorf der sächsischen Staatsbahnen und Remscheid-Güldenwerth der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld in die Abteilungen a und b des vorbezeichneten Tarifs einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die bekannten Dienststellen.

Breslau, den 4. Februar 1904. (339)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Frachtfreie Beförderung von Liebesgaben für die Bewohner von Aalesund.

Freiwillige Gaben an Lebensmitteln, Kleidungsstücken, Decken, Betten, Hausgeräten, Handwerkszeug, Zelten, Baracken und dergleichen, die zur Linderung der Not in Aalesund bestimmt und an die mit der Verteilung oder Weiterbeförderung der Liebesgaben betrauten Komitees oder Behörden oder an eine Reederei in Hamburg oder Bremen, insbesondere an die Hamburg-Amerika-Linie in Hamburg, Passagierwartehallen (Aalesund) oder an den Norddeutschen Lloyd oder des Königlich schwedisch-norwegische Konsulat in Bremen (Hauptbahnhof), Lloydschuppen, gerichtet sind, werden auf den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen bis zum 30. April d. J. frachtfrei befördert.

Berlin, den 31. Januar 1904. (340)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der preußischen Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 wird zur Abteilung 1 des badischen Binnengütertarifs der Nachtrag IV ausgegeben. Er enthält außer den seit Ausgabe des Nachtrags III bereits bekannt gegebenen Änderungen und Ergänzungen die Einbeziehung der Station Immendingen in den Ausnahmetarif 9 und der Station Köndringen in den Ausnahmetarif 9 a, sowie erschwerende Anwendungsbestimmungen zu den Ausnahmetarifen 23 und 32. Die letztere erst mit Gültigkeit vom 1. April bezw. 1. Juli l. J.

Karlsruhe, den 31. Januar 1904. (341)
Großh. Generaldirektion.

Im niederländisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande werden am 10. Februar 1904 die im Nachtrage II zum Tarifheft 3 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 53 (nicht auf eigenen Rädern laufende [auf Plateauwagen verladene] unbeladene Eisenbahn- und Straßenbahnwagen) für den Verkehr von Györ nach Amsterdam loko an Stelle der am 1. Januar 1904 in Kraft getretenen Frachtsätze der Abt. I a und b bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904 wieder eingeführt.

Dresden, am 3. Februar 1904. (342)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Im Magdeburg-Halle-sächsischen Verkehre treten am 15. Februar d. J. folgende Neuerungen in Kraft: Aufnahme der Station Thyrow des Direktionsbezirks Halle in den Güterverkehr, Ausdehnung des Ausnahmetarifs 4 (Düngekalk) auf den Verkehr mit den Stationen der Dahme-Uckroer Eisenbahn und Einführung von Frachtsätzen für den Tierverkehr zwischen der Station Sandersdorf des Direktionsbezirks Halle und den sächsischen Bahnhöfen in Leipzig. Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Dresden, den 3. Februar 1904. (343)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im rheinisch-und Frankfurt-sächsischen Verband wird mit Wirkung vom 20. März 1904 die Station Obercassel bei Düsseldorf aus dem Ausnahmetarif 9 S (Schiffsbaueisen) ausgeschieden.

Dresden, den 6. Februar 1904. (344)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI, linksrheinisch-hessischer und rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 15. Februar d. J. werden in die Warenverzeichnisse der für den Übergangsverkehr mit den Kleinbahnen Eltville-Schlangenbad und Gießen-Bieber (Biebertalbahn) bestehenden Ausnahmetarife noch folgende Artikel aufgenommen, und zwar:

a) Futtermittel,
b) Getreide aller Art, wie im Sp.-Tar. I genannt,
c) Kalk, gebrannter,
d) Kartoffeln usw., wie im Ausn.-Tar. 2 genannt (nur für die Biebertalbahn),
e) Mühlenfabrikate, wie im Sp.-Tar. I genannt,
f) Spiritus,
g) Zement und
h) Zement- und Betonwaren der Sp.-Tar. II und III.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen. (345)

Frankfurt a/M., den 26. Januar 1904.
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 5. Februar 1904 treten im Tiertarif für den nordostdeutsch-sächsischen Verkehr zwischen Marienwerder und Döbeln sowohl für Sendungen, welche auf Antrag der Versender über Graudenz-Laskowitz-Bromberg-Schneidemühl-Frankfurt a/O.-Großenhain befördert werden, als auch für Sendungen, welche auf Antrag über Culmsee-Bromberg-Schneidemühl-Frankfurt a/O.-Großenhain befördert werden, direkte Sätze in Kraft. Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 31. Januar 1904. (346)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.

Soweit im nordwestdeutsch-bayerischen Gütertarif einerseits und in dem ab 1. Januar 1904 gültigen nordwestdeutsch-hessischen Gütertarif (Gruppe IV/VI) sowie im Nachtrag V zum oldenburgisch-hessischen Gütertarif anderseits für Aschaffenburg und Gemünden Entfernungen und Frachtsätze vorgesehen sind, gelten die in den letztgenannten preußischen Tarifen enthaltenen niedrigeren Entfernungen und Frachtsätze fortan auch für den nordwestdeutsch-bayerischen Gütertarif.

Hannover, den 2. Februar 1904. (347)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden direkte Frachtsätze zwischen Löhne i/Westf. und den Stationen der Brölthaler Eisenbahn eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Münster, den 28. Januar 1904. (348)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Mit Geltung vom 1. Februar 1904 sind die Stationen Graufthal und Drulingen der schmalspurigen Bahn Lützelburg-Pfalzburg-Drulingen in die Tarifhefte 2 (Verkehr Reichsbahn-St. Johann-Saarbrücken) und 4 (Reichsbahn-Baden) einbezogen worden.

Straßburg, den 29. Januar 1904. (349)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1903.
(Klassengütertarif Ungarn-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 20. Februar l. J. gelangen für die Beförderung von rohen Gipssteinen von Nagyvarad nach München direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 2. Februar 1904. (350)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Innerer bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden auf der Lokalbahn Münchberg-Zell für rohe Bruchsteine (Mauerbrocken), Granitschotter und Granitsand bei Aufgabe in Wagenladungen die besonderen Zuschläge von 0,06 ℳ für 100 kg aufgelassen.

München, den 3. Februar 1904. (351)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Holz des Ausn.-Tar. Nr 5 A I u. II treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Mittelwalde . . .	65 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Mittelwalde . . .	60 „
Nach Dresden-Elbkai von Mittelwalde . . .	90 „

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ist Stamm- und Stangenholz vom Umschlage ausgeschlossen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag für Stamm- und Stangenholz 6 ₰, im übrigen 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz ohne Unterschied 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 1. Februar 1904. (352)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn.
K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.
Österreichischer Grenzverkehr.

Teil II vom 1. Januar 1903.

Am 15. Februar 1904 bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1904

treten nachstehende Frachtsätze für Holz über 2,5 m Länge bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief im Rückvergütungswege bei Einhaltung der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt enthaltenen Bedingungen in Kraft:

Von Mittelwalde nach Tetschen	65 ₰
" " " Reichenberg	52 "

für 100 kg.

Wien, am 1. Februar 1904. (353)

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterr.

Für Gußstahl in Zaggeln treten 14 Tage nach erfolgter Publikation unter Berücksichtigung der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Altkladno	51 ₰
Nach Aussig-Landungsplatz von Altkladno	48 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Altkladno	48 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Altkladno	73 ₰

Die Frachtsätze gelten nur für den Verkehr mit Hamburg seewärts, Harburg seewärts oder Lübeck seewärts.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 30. Januar 1904. (354)

Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter österreichischer und ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Ergänzung der Güterklassifikation rücksichtlich des Artikels Kleister.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Durchführung im Tarifwege, wird der Abschnitt D (Güterklassifikation) des Tarifes, Teil I, für den obenbezeichneten Verkehr (Seite 44) durch folgende Position ergänzt:

Artikel	Tarifierungsklasse
Kleister	10

Wien, am 1. Februar 1904. (355)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch namens der beteiligten Transportanstalten.

---

2. Dividendenverteilung.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.

Durch Beschluß der heute abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft wurde die Dividende für das Jahr 1903 auf 5 %, d. i. 8 ℳ 60 ₰ für jede Aktie, festgesetzt.

Dieselbe kann vom Mittwoch, den 10. Februar 1904 ab bei dem Bankhause der Herren Carl Conrad Cnopf & Sohn, hier, vormittags von 9—12 Uhr und nachmittags von 2—4 Uhr gegen Abgabe der Anweisung (Coupon) pro 1903 erhoben werden.

Nürnberg, den 4. Februar 1904. (356)

Das Direktorium.
Ley.

---

3. Verdingungen.

Die Ausführung von Tischlerarbeiten einschl. Materiallieferung zum Neubau von Miethäusern mit Kleinwohnungen in Lichtenberg bei Berlin, Frankfurter Chaussee, soll getrennt in 6 einzelnen Losen oder zusammen öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Freitag, den 26. Februar 1904, mittags 1½ Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte sind in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, einzusehen oder von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist bis 15. April 1904.

Berlin, den 30. Januar 1904. (357)

Königliche Eisenbahndirektion.

Für den Neubau von Miethäusern mit Kleinwohnungen in Lichtenberg bei Berlin, Frankfurter Chaussee, sollen die Arbeiten und Lieferungen:

Los I: Lieferung von eisernen Trägern und Unterlagsplatten (rund 66 t),
Los II: Die Ausführung von Kunststeintreppen (rd. 1300 m),
Los III: Desgl. von Fliesenbelägen (rd. 160 qm)

getrennt nach einzelnen Losen öffentlich vergeben werden.

Die Angebote sind
für Los I bis Dienstag, den 23. Februar d. J., nachmittags 12½ Uhr,
für Los II bis Dienstag, den 23. Februar d. J., nachmittags 1½ Uhr,
für Los III bis Dienstag, den 23. Februar d. J., nachmittags 2½ Uhr,

postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebothefte für die einzelnen Lose sind in unserem Zentralbureau Zimmer 420 einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von je 1,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist: bis 15. April 1904.

Berlin, den 22. Januar 1904. (358)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 1000 kg Hanf, 12 500 kg Bindfaden, 4700 kg Plombenschnur, 20 000 m Zugleinen, 4700 m Uhrgewichtsleinen, 3000 m Bremsleinen, 50 000 m Lampendochte, 300 kg Fadendochte, 20 000 Stück Harzfackeln, 16 000 kg Plomben für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Halle a/S., Königsberg i/Pr. und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 23. Februar 1904, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 23. März 1904.

Berlin, den 1. Februar 1904. (359)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Lampen- etc. Brennern soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 18. Februar 1904, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer-straße Nr 1 — stattfindenden Termin eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. März 1904. (360)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Verdingung von A: 7500 kg Eisendraht, 5620 kg Stahldraht in je 7 Losen, 3570 kg Stahlblech in 5 Losen, 11 180 Tafeln Weißblech in 7 Losen, 400 qm Drahtgewebe zu Funkenfängern in einem Lose, 13 790 m Halfterketten in 12 Losen, 10 000 Stück Sprungfedern, 67 000 Stück eiserne Ringe in je einem Lose, 4540 Mille eiserne Splinte, 118 660 kg eiserne Drahtstifte, 5160 kg Kammzwecken in je 7 Losen, 44 kg messingene Drahtstifte in 2 Losen, 197 100 kg eiserne Kesselnieten, 3852 Mille Mannheimer Blechnieten, 13 970 Mille eiserne Holzschrauben, 67 900 Stück eiserne Holzschrauben (Schlüsselschrauben) in je 7 Losen, 1246 Mille messingene Holzschrauben in 6 Losen, 29 000 Stück messingene Knopfnägel, 350 Mille Polsternägel, 1000 Mille Schloßnägel, 2000 Mille Decknägel, 40 Mille Bodenspieker und 100 Mille Federstifte in je einem Lose. B.: 1 452 100 Stück eiserne ungeschnittene und geschnittene Muttern in 19 Losen, 1539 Mille eiserne Bekleidungsschrauben in 31 Losen und 1 430 900 Stück eiserne Schrauben mit und ohne Muttern in 55 Losen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift für A. bis zum 26. und für B. bis zum 27. Februar 1904, vormittags 10 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 22. Februar 1904 an die betreffenden Werkstätten einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ für A. und 1,50 ℳ für B. in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 26. März 1904.

Berlin, den 4. Februar 1904. (361)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

über zähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 1. Februar vorm. gemeldet.

Nr 4 — Berlin, am 6. Februar 1904. — Jahrgang 1904

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl der Güter	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg der Güter	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
Deutsche und niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	A	26883/4	2	Ballen	Tabak —	146	1	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
2	A B	5288	1	Faß	leer —	17	2	Bingerbrück	Direktion Mainz	Weinfaß.
3	A B	7	1	—	Pflugschar —	2	3	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
4	A B & Co.	6191	1	Bund	Schaufeln —	25	4	Nürnberg Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
5	A E	—	1	—	eis. Rohrpresse —	26	5	Oldenburg Ell.	Oldenburgische Stsb.	
6	A F	4286	1	Kiste	Kautabak —	17	6	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
7	A G	5417	1	Ballen	blaugestreifte Leinwand	75	7	Reichenbach *)	K. E.-D. Breslau	*) in Schlesien.
8	A G R	6276	1	Faß	leer —	31	8	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
9	A K	I	2	—	Bettkopfstücke —	55	9	Essen N.	K. E.-D. Essen	
10	A L	7904	1	Verschlag	Eckschrank —	26,5	10	Dortmund K. M.	„	
11	A R	—	1	Stück	eis. Lagerteil —	9,5	11	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
12	A R	37	1	—	rohe Haut —	51	12	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
13	A S	—	1	Kiste	Stärke —	30	13	Berlin A.	K. E.-D. Berlin	
14	A S	1	1	Sack	Haselnüsse —	20	14	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
15	B	174	1	Faß	leer —	46,5	15	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
16	B	—	1	„	Heringe —	155	16	Cöln	K. E.-D. Cöln	
17	B B	19068	1	Kiste	umsponn. Kupferdraht	30	17	Forbach	Reichsbahn	
18	B F	—	1	Packfaß	leer —	18	18	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
19	B H K	16	1	—	Ofenrohr —	6,5	19	Barmen	„	
20	B	3	1	Faß	leer —	134	20	Colmar	Reichsbahn	
	—	503	1	„		103				
	J B	—	1	„		110				
	—	—	1	„		111				
21	B L	1301/95	1	Bierfaß	leer —	19	21	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
22	B L	—	1	Verschlag	Möbel —	63	22	Wiesloch	Badische Stsb.	
23	B S A	145	1	Faß	Schmalz —	56	23	Essen N.	K. E.-D. Essen	
24	B W	279	1	Kiste	Sargbeschläge —	65	24	Skalmierzyce	K. E.-D. Posen	
25	C	5328	1	„	Eisenwaren —	203	25	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
26	C D	6100	1	„	leer —	12	26	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
27	C E	2588	1	Bierfaß	leer —	18	27	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
28	C F C	1	1	Kiste	ansch. Tee —	17	28	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
29	C J	1487	1	Korb	leere Flaschen —	20	29	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
30	C K	4036	1	Ballen	Wollwaren —	14	30	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
31	C R	4046	1	Kiste	lack. Holzkiste —	18	31	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
32	C R	5686	1	„	Seife —	30	32	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
33	C T	524	1	„	Drahtstifte etc. —	23	33	Essen H. B.	„	
34	C W L	6264	1	„	Tabak —	20	34	Ruhrort Rh.	„	verpackt in Paketen.
35	D	6053	1	—	Pflugschar —	4	35	Speldorf	„	
36	D B	6915	1	Kiste	gefüllt —	267	36	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
37	D R S	3672	1	„	l. Flaschen —	68	37	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
38	E	—	1	—	Gußteil —	5	38	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
39	E D	—	2	Verschlag	Rundstahl —	318	39	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
40	E H	35	1	Kiste	gefüllt —	43	40	Cöln Eil.	K. E.-D. Cöln	
41	E J	5	1	Bund	2 Stühle —	10	41	Duisburg	K. E.-D. Essen	
42	E K	273	1	Kiste	Absatzstifte —	15	42	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
43	E L	2318	1	Ballen	Tapeten —	21	43	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
44	E R	—	3	Pack	gelbe Strohpappen —	75	44	Essen H.	K. E.-D. Essen	Nr 6/4, 8/4, 10/4.
45	E S	2889	1	Kiste	Seife —	22	45	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
46	F	141	1	—	Ofenrohr —	5	46	Lüdenscheid	„	Dortmund K. M. 18/1.
47	F C	7597	1	Ballen	gefüllt —	42	47	Hof	Bayerische Stsb.	
48	F G	3198	1	Faß	leer —	25	48	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
49	F H	—	8	Kisten	leer —	—	49	Rheine	K. E.-D. Münster	
50	F H Co	336/7	2	„	gefüllt —	44,5	50	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
51	F K	33191	1	Sirupfaß	leer —	48	51	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	F. Kreuzer, Nürnberg.
52	F K	I	1	Sack	Schaffell —	7	52	Spandau	K. E.-D. Berlin	
53	F M	1014	3	Bund	6 Rohrstühle —	21	53	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
54	F N	21710	1	Eimer	Sirup —	25,5	54	Blitzenrod	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
55	F O S	2130	1	Kiste	gefüllt —	36	55	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
56	F P	—	1	Faß	Schmalz —	31	56	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
57	F R	16	1	Bund	4 Ofenrohre —	11	57	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
58	F R	6469	1	Kiste	gefüllt —	25	58	Crefeld N.	Crefelder E.	
59	F R	950	1	Korb	Pumpenteile —	27	59	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
60	F S	—	1	Weinfaß	leer —	22	60	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
61	F T	66/71	6	—	Bettstellen —	?	61	Epe i/W.	K. E.-D. Münster	
62	F U	1267	1	Kiste	Knöpfe —	48	62	Passau	Bayerische Stsb.	
63	F V	143	1	„	Käse —	32	63	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
64	F W	50 u. 52	2	eis. Fässer	Benzin —	210	64	Düren	K. E.-D. Cöln	
65	F W H	767/775	4	Pack	Säcke —	100	65	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
66	G	598	1	Sack	ger. Speck —	19	66	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
67	G	767	2	—	Wagenfedern —	23	67	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
68	G	85095	1	Kiste	Kerzen —	30	68	Meiderich	K. E.-D. Essen	
69	G A	—	1	„	Rosinen —	12	69	Recklinghausen	„	
70	G F	358	1	Faß	Wein —	82	70	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
71	G H	400	1	Kübel	leer —	8	71	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
72	Gos	850	1	Bierfaß	leer —	11	72	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
73	G S & Co	—	1	Stück	kupfernes Wasserschiff	12	73	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
74	G V	4139/40	2	Kisten	Pflaumen —	29	74	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
75	G W	4	1	Kiste	Butter —	113	75	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
76	G W	144	1	Faß	Petroleum ? —	110	76	Dankmarshausen	K. E.-D. Erfurt	
77	G W	21531	1	Sack	Roßhaare —	13	77	Mainz	Direktion Mainz	
78	H	—	1	—	Rohrmuffe —	5,5	78	Lübeck	Lübeck-Büchener	
79	H	—	3	Stück	Ofenrohre —	5	79	Hermeskeil	St. Johann-Saarbr.	
80	H	—	1	Bund	Blumenstöckchen —	12	80	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
81	H	17	1	„	2 Holzstühle, 1 Teppich	13	81	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
82	H	40	3	Pack	Pappen —	75	82	Lahr	Badische Stsb.	
83	H	170	1	Kiste	Käse —	5	83	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
84	H	223	1	Bund	Rundeisen —	10,5	84	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
85	H	31161	1	Kbglsballon	gefüllt —	38,5	85	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
86	H A B	171	1	Sack	Lumpen —	34	86	Berlin Görl. B.	K. E.-D. Berlin	
87	H B	1	1	Packfaß	leer —	16	87	Magdeburg H. Bf.	K. E.-D. Magdeburg	
88	H B	91	1	Kiste	vernickelte Metallw.	32	88	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
89	H & D	2392	1	„	Kurzwaren u. Bücher	7	89	Passau	Bayerische Stsb.	
90	H D G	322	1	Ballen	Damenkleiderstoff —	11	90	Berge-Borbeck	K. E.-D. Essen	
91	H H	51	1	Pack	leere Fässer —	22	91	Essen N.	„	
92	H H	—	1	Faß	Öl —	221	92	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	(3) Nr 24478.
93	H K & Co	—	1	Sack	Kleider u. Wäsche —	7	93	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
94	H L	3531	1	„	Brot, Schmalz usw. —	15	94	Gotteszell	Bayerische Stsb.	
95	H L	118	1	Kiste	Käse —	30,5	95	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
96	H M	I	1	Verschlag	Ofen —	190	96	Schalke	„	
97	H M	5382	1	Kiste	Damenwäsche —	—	97	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
98	Hn	10	1	„	Gaskochapparat —	26,5	98	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
99	H W G	3746	1	Ballen	Bettfedern —	10	99	Charlottenbrunn	K. E.-D. Breslau	
100	J	24	10	Töpfe	Kraut-Gelee —	20	100	Wanne	K. E.-D. Essen	beklebt: Ruhla-Rotterdam.
101	J B	8321	1	Kiste	Messingware —	63	101	Tyenvord	Niederländ. Stsb.	
102	J G	450	1	Pack	Kartoffelsäcke —	5	102	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
103	J H R	5486	1	„	weißes Papier —	31	103	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
104	J K	4	1	„	l. Säcke —	13	104	Essen N.	K. E.-D. Essen	
105	J M	31	1	—	Schrank —	50	105	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
106	J M S	191	1	Kiste	Federkasten —	169	106	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
107	J S	3192	1	„	Butter —	30	107	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
108	J S	840	1	„	Wollstrümpfe —	75,5	108	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
109	J W	54	1	Verschlag	Bilder —	18,5	109	Wesel	K. E.-D. Essen	
110	W & C	6192	1	Kiste	Tuchstoffe —	52	110	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
111	J W S P	—	1	Faß	gefüllt —	120	111	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
112	K	17	2	Kübel	leer —	17	112	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
113	K	—	2	Bund	7 Gußlager —	35	113	Rheine	K. E.-D. Münster	
114	K B	5797	1	„	10 Piassavabesen —	8	114	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
115	K B	5254	1	„	Besen —	8	115	Essen N.	K. E.-D. Essen	
116	K B	1326	1	Kiste	Etuis —	25	116	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
117	K D	I	1	„	Zucker —	28	117	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
118	K E B	—	1	„	leer —	34	118	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
119	K F	700	1	„	Präparate —	72	119	Lübeck	Lübeck-Büchener	
120	K H	2529	1	„	gefüllt —	86	120	Duisburg	K. E.-D. Essen	
121	K N	898	1	Pack	Papier —	54	121	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
122	K R Z	357	1	„	Eisenwaren —	10,5	122	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
123	L	85	2	—	gußeis. Rohre —	25	123	Darmstadt	Direktion Mainz	
124	L & A	4555	1	Kiste	Werkzeug —	121	124	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
125	L C F	629	1	Ballen	Ölsauger für Lagerkasten (Schmirgelpolstergurte)	77	125	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
126	L H	769	1	Kiste	Eisenwaren —	9	126	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
127	L J	—	1	Sack	9 Säcke —	8	127	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
128	L R	3824	1	Ballen	Holzwaren —	7	128	Essen N.	K. E.-D. Essen	
129	L R	3844	1	Kiste	leer —	78	129	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
130	L R	6269	1	Pack	leere Körbe —	12	130	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
131	L V S	22145	1	Kiste	gefüllt —	93	131	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
132	M	7570	1	Faß	leer —	24	132	Plauen i. V. u. Bf.	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
133	M G	14787	1	Kiste	elektr. Apparate —	25	133	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Teile z. Anlage.
134	M G	—	21	—	Margarinekisten, leer	110	134	Bendorf Rh.	K. E.-D. Cöln	
135	M G	4343	1	Sack	Hülsenkrabben —	18	135	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
136	M G	250	1	"	Federsäcke —	36	136	Letschin	K. E.-D. Stettin	
137	M J	1645	1	—	Pflugschar —	2	137	Sondershausen	K. E.-D. Erfurt	
138	M O	6556	1	Kiste	email. Teekannen —	20	138	Wanne	K. E.-D. Essen	
139	M R S	123	1	Ballen	Leinen —	19	139	Essen N.	"	
140	M W	2	1	Sack	Schließkeile —	6	140	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
141	N & B	1	1	Ballen	Papier —	121	141	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
142	N C	1014	1	Kiste	Eisenwaren —	105	142	Lübeck	Lübeck-Büchener	
143	O W	9	3	Kisten	leer —	32	143	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
144	P	110—111	2	"	Käse —	112	144	Stolp	K. E.-D. Danzig	
145	P	449	1	Kiste	leer —	21	145	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	
146	P C	3528	1	Korbflasche	gefüllt —	34	146	Berlin Stb. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
147	P C	7063	1	Ballen	blau u. weißbedruckte Stoffe	20	147	Berlin Anh. B.	"	
148	P D	92	1	Sack	Ausklopfer —	17	148	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
149	T L S	5820	1	Weinfaß	leer —	110	149	Mannheim	Badische Stsb.	
150	P T	720½	1	Pack	3 Kratzeisen —	17	150	Basel Eilgut	Reichsbahn	
151	R	1	1	Zylinder	leer —	39	151	Empel	K. E.-D. Essen	z. Petroleum-Transport.
152	R	1/4	4	Fässer	leer —	128	152	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
153	R D	1715	2	Bund	Lampenkugeln —	70	153	Hamburg B.		
154	R D	2260	1	Kiste	leer —	30	154	Steinach S. M.	K. E.-D. Erfurt	
155	R D	26	1	Ballen	Treibriemen —	42	155	Eisenach	"	
156	R D S	11	1	Faß	leer —	28	156	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
157	R F	92	1	Kiste	Apparate —	21	157	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
158	R H	28⅛	1	Faß	Öl? —	133	158	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	
159	R H	22041	1	Kiste	Zuckerwaren —	33	159	Warburg	K. E.-D. Cassel	
160	R/H K	22 u. 224	2	Petr.-Fässer	leer —	70	160	Arnswalde	K. E.-D. Bromberg	
161	R J	349	1	Kiste	Schokolade —	18,5	161	Leer	K. E.-D. Münster	
162	R K	1	1	Koffer	Kleider —	10	162	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
163	R K	—	1	Schließkorb	Kleidung —	44	163	Burg-Dilks.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
164	R L	72895/6	2	Ballen	Kunstwolle —	56	164	Lübeck	Lübeck-Büchener	
165	R R	50	1	Faß	Öl —	192	165	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
166	R S	2191	1	Kiste	Tisch —	39	166			
167	R S C	1	1	Faß	leer —	7	167	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
168	R S K	4	1	—	Viehgitter —	—	168	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
169	R S P	17	1	Kiste	Zündhölzer —	49	169	Posen	K. E.-D. Posen	
170	S	—	1	—	Waffeleisen —	3	170	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
171	S	9	1	Ballen	Tapeten —	36	171	Essen N.	K. E.-D. Essen	
172	Sch & Co	—	2	Kisten	Kohle u. Dochte —	100	172	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Nr 30612, 30709.
173	S L	18	1	Ballen	Flanell —	25	173	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
174	G R	453	1	—	Schneidemaschine	135	174	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
175	S & R	—	2	—	Hämmerchen —	2	175	Milspe	K. E.-D. Elberfeld	3 Ambosse.
176	S St	6010	1	Kiste	gefüllt —	90	176	Duisburg	K. E.-D. Essen	
177	St	10	1	"	Packstroh —	9,5	177	Wissen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
178	St	7948	1	Sack	Holzwaren —	48	178	Cues-Berncastel	St. Johann-Saarbr.	
179	S T O	42/46	4 Cl. 1 Verschlag	Eisenwaren —	49	179	Herzogenbusch	Niederländ. Stsb.	beklebt: Osnabrück B. B.-Herzogenbusch.	
180	T	7	1	—	eis. Waschständer —	2	180	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
181	T	75	1	Kiste	Grieszucker —	28	181	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
182	T	678	1	Bund	Stahl —	52	182	Nürnberg Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
183	V	9098	2	—	Streichbleche —	13	183	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
184	v K	24 oder 28	1	Pack im Sack	1 Blechkasten mit Bildern im Rahmen	5	184	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
185	V M	—	1	Verschlag	Glaspfannen —	220	185	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
186	W	—	1	Bund	5 Ofenteile —	4	186	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
187	W	106	1	Demyohn	Saft —	2,5	187	Nürnberg Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
188	W	4091	1	Pack i. P.	Gardinenleistenhaken	16	188	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
189	W E	3419	1	Kiste	Eisenwaren —	43	189	Essen N.	K. E.-D. Essen	
190	W J R	549	1	Weinfaß	leer —	12	190	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
191	W S	—	2	Säcke	l. Säcke —	30	191	Mannheim*)	Badische Stsb.	*) Industrieh.
192	W S	1581	1	Kiste	Phonographen —	18	192	Nürnberg Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
193	W S	10703	1	"	Stärke —	25	193	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
194	W S C	640	1	"	Dochte —	28	194	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
195	Z C	5874	1	Faß	Rüböl —	215	195	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
196	Z & S	6940	1	Kiste	leer —	9	196	Geislingen	Württemberg. Stsb.	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

197	American Family Oil	—	1	Petr.-Faß	leer —	35	197	Gera R.	Sächsische Stsb.	Deutsch-Am. Petr.-Ges.
198	C. Bähnisch	7893	1	Bierfaß	leer —	30	198	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
199	Jos. Busch	3068	1	"	leer —	35	199	Deutz	K. E.-D. Cöln	
200	Cochem	263	1	Gestell	mar. Fische —	17	200	Cochem	St. Johann-Saarbr.	
201	Elend	—	1	Milchkanne	leer (20 l) —	5	201	Werder	K. E.-D. Berlin	
202	Th. Grünberg	4055	1	Bierfaß	leer —	25	202	Berlin Potsd. Bf.		Berlin 27.
203	Güter-Abf. N.	—	1	Faß	leer —	30	203	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
204	O. Hannover	—	1	—	eis. Ringtopf —	10	204			
205	Max Hosfeld	25	1	—	Privatdecke —	—	205	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
206	Hilsebein-Br.	—	1	Bierfaß	leer —	31	206	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
207	M W Höffer	34	1	Bund	10 Leisten —	8	207	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
208	Josef Lasse	—	1	Verschlag	Sägen —	18	208	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
209	Neustadt	156	1	—	Eisengußstück —	71	209	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
210	H. Pankow Berlin	—	1	Ballen	alte Getreidesäcke —	20	210	Arnswalde	K. E.-D. Bromberg	
211	Peterkowitz	—	1	Hühnerkäf.	leer —	21	211	Rummelsburg *)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
212	Römmenhöller	—	2	Zylinder	leer —	44	212	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	13942, 36852.
213	Louis Runge	—	1	Blechkanne	gefüllt —	25	213	Ottbergen	K. E.-D. Cassel	
214	Sczonoel	—	1	Korbkanne	leer —	7	214	Höchst	K. E.-D. Frankf. a/M.	
215	Steinfabrik Ulm	—	1	Sack	Terrazowürfel —	46	215	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
216	Henri Telle	—	1	—	eis. Hammer —	7,5	216	Soest	K. E.-D. Cassel	
217	Tomsk	—	1	Kiste	gefüllt —	21	217	Cöln	K. E.-D. Cöln	Université Imperiale.
218	St. Topp	1541	1	Zylinder	leer —	22	218	Hönningen Rh.	„	(Beckum) (F. 20 Burgbrohl).
					C. Güter mit Nummern bezeichnet:					
219	—	rot II	1	—	Gasrohr —	20	219	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
220	—	28	1	—	Decke —	—	220	Freden	K. E.-D. Cassel	
221	—	89	1	Stück	Milchgefäß —	10	221	Aubing	Bayerische Stsb.	
222	—	107	1	Faß	leer —	15	222	München Ostbhf.	„	
223	—	324	1	„	leer —	30	223	Emmendingen	Badische Stsb.	
224	—	3436	1	„	leer —	20	224	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
225	—	4956	1	„	leer —	27	225	„	„	
226	—	8713	1	„	Öl —	205	226	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
227	—	10707	1	—	Gurkenfaß o. Deckel, leer	35	227	Cöln-Ger.	„	
228	—	38237	1	Kiste	Zuckerwaren —	57	228	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
229	—	170053	1	Stück	Lager —	15	229	Schweinfurt Stadt	„	
					D. Güter mit Zeichen versehen					
230	rot /	—	1	—	Eisenrad —	5	230	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
231	weiß //	—	4	Bund	Hufeisen —	49	231	Posen	K. E.-D. Posen	
232	weiß 0	—	1	—	Kammrad —	5	232	Duisburg-Hf. S.	K. E.-D. Essen	
233	schwarz —	—	1	—	eis. Rohr —	20	233	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	Eilgut.
234	△	1066	1	Sack	leere Säcke —	29	234	Schöneberg	Militär-E.	
235	△	2140	1	Ballen	Postuniformstücke —	67	235	Strausberg	K. E.-D. Berlin	
236	△	583	1	Kiste	Kernseife —	17	236	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
237	OR	42194	1	„	l. Dosen —	7	237	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
238	C H 3228 N H	17826	1	„	Fournituren —	57	238	„	„	
					E. Güter ohne Bezeichnung:					
239	—	—	1	—	eis. Achsbuchse —	6,5	239	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
240	—	—	3	Kolli	1 Achslager —	8	240	Falkenberg		
241	—	—	2	—	eis. Anker —	8	241	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
242	—	—	1	Karton	Anzüge etc. —	5	242	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
243	—	—	1	Sack	Asphaltbürsten, Asphaltschöpfer	8	243	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
244	—	—	1	Ballen	Aufnehmer —	21	244	Frintrop	„	
245	—	—	1	Sack	Baumnüsse —	35	245	Herne	„	
246	—	—	1	„	Baumnüsse —	43	246	Bonn	K. E.-D. Cöln	
247	—	—	1	Kiste	gußeis. Behälter —	63	247	Morsbach b/Aachen	„	
248	—	—	3	Bund	Besen —	82	248	Löhne	K. E.-D. Hannover	
249	—	—	4	—	Betteile —	30	249	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
250	—	—	1	Verschlag	Betteile —	65	250	Coblenz Rb.	K. E.-D. Cöln	
251	—	—	1	Bettlade	Betten, Bilder —	139	251	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	Wäsche etc.
253	—	—	1	Ballen	Bindfaden —	44	253	Gera	K. E.-D. Erfurt	
254	—	—	1	Pack	Bindfaden —	2,5	254	Dt.-Oth	Reichsbahn	
255	—	—	1	Korb	leere Blechflasche —	4	255	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
256	—	—	1	Blechflasch.	leer —	3	256	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
257	—	8	1	„	leer —	5	257	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
258	—	—	1	„	gefüllt —	17	258	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
259	—	—	1	Blechkanne	20 l, leer —	4,5	259	Linz Rh.	K. E.-D. Cöln	Streckenfund.
260	—	—	2	Blechkast.	leer —	15	260	Mannheim	Badische Stsb.	
261	—	—	1	—	Bleirohr —	5	261	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
262	—	—	1	—	Bohrtisch —	15	262	Freudenstadt St.	Württemberg. Stsb.	
263	—	—	1	Kiste	100 Stück Cigarren —	1	263	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck.
264	—	—	1	„	Cognac, Kaffee, Würste, Wachs	8	264	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
265	—	—	1	„	Confitüren —	29	265	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
266	—	—	1	Cylinder	leer —	20,5	266	Hönningen	K. E.-D. Cöln	
267	—	—	1	„	leer —	30	267	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Säureflasche.
268	—	—	1	—	Dach vom Kutschersitz	?	268	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
269	—	—	4	Rollen	Dachpappe —	33	269	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
270	—	—	1	Beutel	Dörrobst, Feigen —	10	270	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
271	—	—	1	Pack	4 Eimer —	13	271	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
272	—	—	1	Bund	□ Eisen —	45	272	Staffelstein	Bayerische Stsb.	
273	—	—	1	Korb	Eisengußschrott —	37	273	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
274	—	—	1	—	verz. Eisenrohr —	21	274	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
275	—	—	2	—	Eisenröhren —	133	275	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
276	—	—	1	Sack	Erbsen —	32	276	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
277	—	—	1	Wagen	Erz —	15	277	Buer	K. E.-D. Essen	Esn. 87941.
278	—	—	1	Faß	leer —	11	278	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
279	—	—	1	Sack	hölz. Faßvorleger —	6	279	Altona	K. E.-D. Altona	
280	—	—	1	Kiste	Feigen —	35	280	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
281	—	—	1	Pack i. P.	Fensterverschlüsse —	9	281	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
282	—	—	1	Karton	Filzhüte —	—	282	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
283	—	—	1	Gestell	4 Dosen mar. Fische	30	283	Deutz	K. E.-D. Cöln	
284	—	—	1	Kiste	6 l. Flaschen —	12	284	Kiel	K. E.-D. Altona	Gepäck.
285	—	—	1	—	Flaschenzug —	65,5	285	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	mit Kette.
286	—	—	1	Pack i. L.	eis. Flaschenzug —	11	286	Riesa	Sächsische Stsb.	
287	—	—	1	Kiste	Fleisch —	30	287	Haaren	K. E.-D. Cöln	
288	—	—	1	—	Fleischhackmesser —	0,5	288	Reichenbach i.V.*)	Sächsische Stsb.	*) ob. Bhf.
289	—	—	1	Sack	Futter- od. Düngemittel	50	289	Aachen	K. E.-D. Cöln	
290	—	—	12	Paar	Galoschen —	15	290	Essen W.	K. E.-D. Essen	
291	—	—	1	Bund	eis. Gardinenstangen	22	291	Heidelberg	Badische Stsb.	
292	—	—	1	„	70 Gardinenstangen —	29	292	Birkenfeld Stadt	St. Johann-Saarbr.	
293	—	—	1	Stück	Gasrohr —	10	293	Stettin	K. E.-D. Stettin	v. Eydtkuhnen.
294	—	—	1	—	eis. Gasrohr, 3,81 m lg.	13	294	Hamm	K. E.-D. Essen	
295	—	—	2	—	Gasrohre, 5,25 m lang	26	295	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
296	—	—	5	Stück	Gasrohre —	20	296	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
297	—	—	6	„	Gasrohre —	101	297	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
298	—	—	1	Bund	6 Gasrohre —	82	298	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
299	—	—	1	Sack	Getreidesamen —	17	299	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
300	—	—	1	Korb	eis. Gewinde —	31	300	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
301	—	—	1	—	hölz. Gitter —	25	301	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
302	—	—	1	—	Gußeisen —	73	302	Warburg	K. E.-D. Cassel	
303	—	—	1	—	Gußlager —	7	303	Hagenau	Reichsbahn	
304	—	—	1	Pack i. P.	Gußstahlhammer —	3	304	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
305	—	—	1	Sack	Härtepulver oder Kali	100	305	Hagen-Oberhag.	K. E.-D. Elberfeld	
306	—	—	1	„	Hafer —	20	306	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
307	—	—	1	—	leb. Hahn, 1 Huhn u. 1 Ente	—	307	Dortmund	K. E.-D. Essen	
308	—	—	25	—	eis. Haken —	38	308	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
309	—	—	1	Kiste	Handwerkzeug —	57	309	Wurzen	Sächsische Stsb.	Gepäck.
310	—	—	1	Stück	Hase (tot) —	2,5	310	Nürnberg Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
311	—	—	1	Ballen	Haselnußkerne —	48	311	Hattingen	K. E.-D. Essen	
312	—	—	1	Faß	Heringe —	73	312	Bergneustadt	K. E.-D. Elberfeld	
313	—	—	1	Gestell	Heringe —	48	313	Kronach	Bayerische Stsb.	
314	—	—	1	Stück	eich. Holz —	30	314	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
315	—	—	2	—	Holzböcke —	29	315	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
316	—	—	1	—	Holzbohle —	35	316	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
317	—	—	1	Pack	Holzdraht —	50	317	Nürnberg Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
318	—	—	1	Stück	Holzmodell —	672	318	Hagen Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
319	—	—	2	—	Holzstücke —	62	319	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
320	—	—	1	Pappkarton	13 P. Hosen —	9	320	Wurzen	Sächsische Stsb.	Gepäck.
321	—	—	1	Sack	Kaffee —	25	321	Dortmund	K. E.-D. Essen	
322	—	—	1	Pack	6 Kalbfelle —	23	322	Karlstadt	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
323	—	—	1	„	Kalksäcke —	10	323	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
324	—	—	1	in Leinen	kupferner Kessel —	9	324	Fürstenberg i. M.	K. E.-D. Stettin	
325	—	—	1	—	Kette —	124	325	Bremerhafen Inl.	K. E.-D. Hannover	
326	—	—	1	Wagen	Kies —	—	326	Soest	K. E.-D. Cassel	Bbg. 30632.
327	—	—	1	Kiste	leer —	46	327	Leipzig Eilb.	K. E.-D. Halle a/S.	
328	—	—	1	„	30 Kistchen —	31	328	Gera	K. E.-D. Erfurt	je 1 leere Flasche enth.
329	—	—	1	—	gußeis. Klaube —	8	329	Scheessel	K. E.-D. Münster	
330	—	—	1	Sack	alte Kleiesäcke —	10	330	Elze	K. E.-D. Hannover	
331	—	—	1	„	Kleider, Bücher —	20	331	Wismar	Grhzl. Mecklb. Stsb.	
332	—	—	10	—	Konstruktionsteile —	45	332	Duisburg	K. E.-D. Essen	
333	—	—	1	—	Laterne —	1	333	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
334	—	—	1	Rolle	Leder —	18	334	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
335	—	—	1	Stück	Lederschuh*) —	1	335	Bamberg	Bayerische Stsb.	*) mit Holzsohle.
336	—	—	1	Sack	Leim —	25	336	Deutz	K. E.-D. Cöln	
337	—	—	1	Pack i. P.	8 Markttaschen —	6	337	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
338	—	—	2	—	Maschinenteile —	4,5	338	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
339	—	—	1	Ballot	2 Maschinenteile —	7	339	Bamberg	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
340	—	—	1	Sack	Messingabfälle —	37	340	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
341	—	—	1	Pack	Messingblech —	41,5	341	Nürnberg Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
342	—	—	1	—	Messingwalze —	28	342	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
343	—	—	1	—	Milchkanne, leer —	5	343	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
344	—	—	1	Milchkübel	leer —	5,5	344	Wilzhofen	Bayerische Stsb.	
345	—	—	1	Pack	6 Misthaken —	4	345	Stockhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
346	—	—	1	Blechkanne	Öl? —	38	346	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
347	—	—	1	—	3 Ringe Ofenkniee —	18	347	Hannover N.	„	(Rohre).
348	—	—	5	Stück	Ofenrohre —	7	348	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
349	—	—	1	Harraß	Packstroh —	27	349	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
350	—	—	1	Sack	Parketthölzer —	38	350	Neustadt i/Schw.	Badische Stsb.	
351	—	—	1	Pack i. P.	Pergamentpapier —	25	351	Lauenförde	K. E.-D. Cassel	
352	—	—	3	Petr.-Fässer	leer —	108	352	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
353	—	—	1	Sack	Pfefferkörner —	98	353	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
354	—	—	1	Kiste	Pflaumen —	29	354	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
355	—	—	1	Eimer	Preißelbeeren —	5	355	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
356	—	—	2	—	Privatgitter —	—	356	Varel	Oldenburgische Stsb.	
357	—	—	1	—	Pumpenventil —	5,5	357	Braunfels	K. E.-D. Frankf. a/M.	
358	—	—	1	Pack	Puppenmöbel —	5	358	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
359	—	—	1	—	Puppenwagen —	3	359	Neuß	„	
360	—	—	1	—	gußeis. Rad —	14	360	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
361	—	—	1	—	eis. Radbuchse —	4	361	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
362	—	—	1	Sack	Reis —	46	362	Gr. Rosen	K. E.-D. Breslau	
363	—	—	1	Reisekorb	leer, neu —	10	363	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
364	—	—	1	„	leer —	6	364	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	Gepäck.
365	—	—	1	„	leer, gebr. —	7	365	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
366	—	—	1	Sack	Rettiche —	80	366	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
367	—	—	1	—	gußeis. Riemscheibe	17	367	Greifenhagen	K. E.-D. Stettin	
368	—	—	1	Pack	gesalz. Rindshaut —	22	368	Dobrilugk-Kirchh.	K. E.-D. Halle a/S.	
369	—	—	1	Stück	Rohr —	12	369	Neuß	K. E.-D. Cöln	
370	—	—	1	—	eis. Rohr —	42	370	Gardelegen	K. E.-D. Hannover	
371	—	—	3	—	eis. Rohre —	23	371	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	
372	—	—	3	—	eis. Rohre —	28	372	Magdeburg Wests.	K. E.-D. Magdeburg	3,30 u. 1,90 m l
373	—	—	1	Bund	4 eis. Rohrpfähle —	45	373	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
374	—	—	1	—	Roststab —	7	374	Iserlohn	„	
375	—	—	1	Sack	Rübenkerne —	29	375	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
376	—	—	1	—	Rundholz —	12	376	Beutersitz	„	
377	—	—	2	Stück	Rundstahl oder Wellen	200	377	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
378	—	—	1	Sack	leere Säcke —	35	378	Sontheim	Bayerische Stsb.	
379	—	—	1	Ballen	alte Säcke —	62	379	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
380	—	—	1	Bund	7 Säcke —	5	380	Hagenau	Reichsbahn	
381	—	—	1	Wagen	grober Sand —	5000	381	Rauxel	K. E.-D. Essen	Brs. 26 845.
382	—	—	2	Verschl.	2 Säulenöfen —	280	382	Neuß	K. E.-D. Cöln	
383	—	—	3	—	Korbflaschen. Säure	220	383	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
384	—	—	1	Faß	1 Rest Sauerkohl —	43	384	Münster	K. E.-D. Münster	Umzugsgut?
385	—	—	1	Ballen	Schafwolle —	145	385	Wulfen i/Anh.	K. E.-D. Magdeburg	
386	—	—	1	Kiste	60 geräuch. Schellfische	15	386	München Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
387	—	—	2	—	Schiebladen —	38	387	Dömitz	K. E.-D. Altona	
388	—	—	1	Sack	2 Schinken —	9,5	388	Vehrte	K. E.-D. Münster	
389	—	—	1	Bund	3 Schmierapparate —	1,5	389	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	ohne Polster.
390	—	—	1	Sack	eis. Schrauben —	7	390	Neumühl	K. E.-D. Essen	
391	—	—	1	Korb	Schrauben —	17	391	Buer	„	
392	—	—	1	Pack	Seegras —	17	392	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
393	—	—	1	Sack	Seemannseff. —	—	393	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
394	—	—	1	Bund	25 Spatenstiele —	9	394	Merzig	St. Johann-Saarbr.	
395	—	—	1	—	Spiegelaufsatz —	?	395	Kiel	K. E.-D. Altona	
396	—	—	1	Sack	Spinatsamen —	51	396	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
397	—	—	4	Bund	Spitzhacken —	60	397	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
398	—	—	1	—	eis. Ständer —	5	398	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
399	—	—	1	Pack i. L.	Stahlwalze —	54,5	399	Speldorf	K. E.-D. Essen	
400	—	—	1	—	Stahlwelle, 2 m —	60	400	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
401	—	—	1	Sack	Stampfzucker —	29	401	Lüdenscheid	„	
402	—	—	1	Bund	2 Streben —	5	402	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	(Lafetten-
403	—	—	22	—	Stricke —	?	403	Spandau	K. E.-D. Berlin	kasten.
404	—	—	1	Karton	Strumpfw. —	15	404	Grohn-Vegesack	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
405	—	—	1	Bund	2 Stühle —	?	405	Dorsten	K. E.-D. Essen	
406	—	—	2	Ballen	Tapeten —	67	406	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
407	—	—	1	—	Tau —	5	407	Bremerhaven Inl.	K. E.-D. Hannover	
408	—	—	1	—	Tau —	7	408	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
409	—	—	1	—	Tisch —	18	409	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
410	—	—	2	Stück	kleine Tischschubladen	1	410	Weiden	Bayerische Stsb.	
411	—	—	1	Pack	6 Töpfe —	15	411	Hilgen	K. E.-D. Elberfeld	
412	—	—	1	Ballen	Tuch oder Wolle —	67	412	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
413	—	—	5	—	Unterlagshölzer —	55	413	Stettin C.	K. E.-D. Stettin	
414	—	—	1	Stück	Viehgitter —	18	414	Augsburg	Bayerische Stsb.	
415	—	—	2	—	Vorsatzgitter —	20	415	Wismar	Grhzl. Meckl. Stsb.	
416	—	—	1	—	Wagendecke —	—	416	Speldorf	K. E.-D. Essen	
417	—	—	1	—	Wagenkupplung —	—	417	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
418	—	—	1	—	eis. Wagenrunge —	5	418	Malstatt	St. Johann-Saarbr.	
419	—	—	1	Sack	Wäscheklammern —	40	419	Ansbach	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
420	—	—	1	—	Wäschetrockner —	1	420	Neumühl	K. E.-D. Essen	
421	—	—	2	Pack	6 neue Waschkörbe	12	421	Essen H. B.	„	
422	—	—	1	Kiste	Waschpulver —	53	422	Altenessen	„	
423	—	—	1	Bund	Weiden —	14	423	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
424	—	—	1	Pack	4 Weidenkörbe —	26	424	Duisburg	K. E.-D. Essen	
425	—	—	1	—	eis. Welle —	146	425	Neumünster	K. E.-D. Altona	6,5 m.
426	—	—	1	—	Zahnrad —	2,5	426	Zwickau i/S.	Sächsische Stsb.	
427	—	—	1	—	Zahnrad mit Welle —	14	427	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
428	—	—	1	Sack	l. Zementsäcke —	18	428	Offenburg	Badische Stsb.	
429	—	—	1	Kiste	Zimmerstuck —	—	429	Kiel	K. E.-D. Altona	Gepäck.
430	—	—	5	—	Zinkblechböden —	8	430	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
431	—	—	1	Sack	Zucker —	100	431	Cöln Bonnt.	K. E.-D. Cöln	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 12. 10. Februar 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die dritte Wagenklasse in den deutschen Schnellzügen.

Ein Kritiker der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Verwendung elektrischer Scheinwerfer im Rangierdienst.

Der Betriebsbericht der preußisch-hessischen Staatsbahnen für das Rechnungsjahr 1902. (Schluß.)

Nachrichten:

Deutschland: Sozialdemokratischer Antrag auf Reichseisenbahnen. — Antrag zum preuß. Eisenbahnetat. — Vorschlag zu einem Kartell der deutschen Eisenbahnverwaltungen. — Lokomotivgeschwindigkeit. — Verfahren bei Auflieferung der Stückgüter. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Bayer. Eisenbahnrat. — Bekanntgabe von Betriebsunfällen. — Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth). — Sächsischer Eisenbahnrat. — Der sächsische Lokomotivpark. — Ein Nachspiel zu dem Buchholzer Eisenbahnunfall. — Zum Neckar- und Donaukanalprojekt. — Personenbeförderung in Berlin. — Personalnachrichten.

Österreich: Die Ergebnisse der Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Jahre 1903. — Die Schienenbestellungen für die neuen Alpenbahnen. — Die österr. Holzausfuhr und die Eisenbahntarife. — Vereinfachung der Eilgutabfertigung auf den österr. Staatsbahnen. — Verträge über Industriegleise im Bereiche der österr. Staatsbahnen. — Enteignung.

Ungarn: Über den Stand und die Bezüge der Angestellten der ungar. Eisenbahnen. — Die Lage der Beamten der ungar. Staatsbahnen. — Konzession für die Vorarbeiten des Netzes der ungar. Vizinalbahnen. — Budapest-Kerepes-Czinkotaer Lokalbahn.

Übrige europäische Länder: Die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich. — In $6^1/_4$ Stunden von Paris nach London. — Schweizer. Ostalpenbahn. — Simplontunnel. — Elektr. Bahn Meiringen-Gletsch (Grimselbahn). — Bahnhofumbau in Thun. — Internationaler Bahnhof in Domodossola. — Bahnprojekt Turin-Martigny. — Versuch mit Dampfselbstfahrern (System Purrey) auf der italien. Mittelmeerbahn. — Londons überlastete Straßen. — Die Great Northern and City Electric Railway. — Dampfmotorwagen für englische Eisenbahnen. — Der Ursprung der englischen Schnellzüge.

Fremde Weltteile: Über die Zustände auf der Chinesischen Ostbahn und in der Mandschurei. — Eisenbahnen in der englischen Kolonie Lagos. — Eisenbahntruppen und Eisenbahnmaterial für Deutsch-Südwestafrika. — Eisenbahnzüge in Schnee und Eis.

Allgemeines: Elektr. Beleuchtung von Eisenbahnwagen. — Ausziehbares Trittbrett für Eisenbahnwagen. — „Citizen Train." — Ein Reiserekord.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die dritte Wagenklasse in den deutschen Schnellzügen.

Aus dem Stande der Schnellzugeinrichtungen, wie sie sich in Deutschland gestaltet haben, darf man folgern, daß die deutschen Eisenbahnverwaltungen es sich in den letzten Jahren haben recht angelegen sein lassen, auch den weniger bemittelten Personen, die sich das Fahren in den beiden ersten Wagenklassen der Schnellzüge nicht gestatten mögen, die Benutzung der schneller fahrenden Eisenbahnzüge in ausgedehnterem Umfange dadurch zu ermöglichen, daß nicht nur in allen neu eingerichteten Schnellzügen fast allgemein die dritte Wagenklasse geführt wird, sondern daß auch viele Schnellzüge, die vorher nur die beiden ersten Wagenklassen hatten, in dreiklassige Züge umgewandelt wurden, und zwar sind diese Verkehrsverbesserungen nicht nur auf die gewöhnlichen Schnellzüge angewendet, sondern vielfach auch auf die D-Züge ausgedehnt worden.

Die früher in der Presse häufiger aufgetretenen Klagen, daß die Eisenbahn durch die beschränkte Einstellung von Wagen dritter Klasse in die Schnellzüge dem Reisebedürfnisse eines sehr großen Teils des Publikums nicht genügend entgegenkomme, obgleich doch diesem Teil der hauptsächlich in geschäftlichem Verkehr stehenden Reisenden es in der Hauptsache auch immer auf möglichst beschleunigte Beförderung ankommmen müsse, sind deshalb in neuerer Zeit seltener geworden. Und das mit Recht, denn bei dem jetzigen Stande der Führung aller drei Wagenklassen in den Schnellzügen scheint allen billigen Anforderungen des Publikums Rechnung getragen zu sein, und namentlich hat die Zahl der täglich gefahrenen Kilometer in dreiklassigen Schnellzügen gegenüber der Zahl der Schnellzugkilometer in zweiklassigen Zügen eine sehr beträchtliche Vermehrung erfahren, wie nachfolgend näher ausgeführt werden soll.

Die Luxuszüge, die bekanntlich von einer Privatunternehmergesellschaft, der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Brüssel, lediglich im internationalen Verkehr unterhalten und auch über deutsche Bahnstrecken geführt werden, dürfen bei dieser Betrachtung ganz ausscheiden, weil sie hauptsächlich nur für den wohlhabenderen Teil der Bevölkerung, der sich den Luxus von Schnellfahrten gegen Zahlung erhöhter Fahrpreise leisten mag, bestimmt sind und für Reisende der dritten Klasse daher nicht in Frage kommen. Es ist jedoch dabei vorweg zu bemerken, daß diese Luxuszüge auf den deutschen Bahnstrecken im ganzen wenig schneller und in einzelnen Fällen, z. B. auf den Eisenbahnstrecken Berlin-Schneidemühl, Berlin-Hannover, Berlin-Halle, Nürnberg-Regensburg-Passau, sogar langsamer gefahren werden, als andere zwei- oder dreiklassige Schnellzüge auf denselben Strecken, und daß sonach, was die Schnelligkeit der Beförderung anbetrifft, auch die Reisenden der dritten Wagenklasse in den Schnellzügen sich gegenüber den Leistungen der Luxuszüge im großen Ganzen nicht benachteiligt fühlen dürfen.

Auf mehreren Bahngebieten im Deutschen Reiche, nämlich von den Staatsbahnen in Württemberg, Oldenburg und Mecklenburg-Schwerin, werden nur noch Schnellzüge mit allen drei Wagenklassen unterhalten. Das Gleiche gilt von den deutschen Privateisenbahnen, mit Ausnahme der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn, die auf ihrer Strecke Wesel-Boxtel (101 km) drei zweiklassige und einen dreiklassigen Schnellzug in jeder Richtung zur Vermittlung des deutsch-englischen Verkehrs befördert, sowie mit Ausnahme der Pfälzischen Eisenbahnen, auf deren Strecke Bad Münster-Weißenburg (119 km) ein zweiklassiger und zwei dreiklassige Schnellzüge in jeder Richtung den internationalen Verkehr zwischen Cöln und Basel zu vermitteln haben.

Im Königreich Sachsen gibt es nur noch einen zweiklassigen Schnellzug auf der Linie Leipzig-Hof, ab Leipzig 10.11 an Hof 1.03, alle anderen Schnellzüge auf den sächsischen Bahnlinien haben die drei Wagenklassen. Im Großherzogtum Baden sind als zweiklassige Schnellzüge nur je ein Zug hin und zurück auf den Linien Mannheim-Karlsruhe-Basel und Heidelberg-Karlsruhe-Basel zu erwähnen. In Elsaß-Loth-

ringen wird nur ein zweiklassiger Zug von Weißenburg über Straßburg nach Basel in beiden Richtungen unterhalten und außerdem zur Vermittlung des internationalen Verkehrs zwischen der Schweiz und Frankreich bezw. England zwei zweiklassige Züge von Basel nach Mülhausen (34 km) und vier zweiklassige Züge von Mülhausen nach Altmünsterol (34 km) je in beiden Richtungen.

In Bayern werden zweiklassige Schnellzüge nur unterhalten auf der Linie Aschaffenburg-Würzburg zwei Züge in jeder Richtung, auf den Linien Ritschenhausen-Würzburg, Probstzella-Bamberg, Bamberg-Nürnberg-München, Würzburg-München, Würzburg-Nürnberg, Nürnberg-Regensburg-Passau, München-Lindau und München-Kufstein je ein Zug in jeder Richtung und auf den beiden Linien München-Regensburg-Hof und München-Salzburg je ein Zug in nur einer Richtung, die zusammen täglich 3603 km zurückzulegen haben. Dagegen verkehren auf den genannten Bahnlinien dreiklassige Schnellzüge hin und zurück: zwischen Aschaffenburg und Würzburg sechs Züge, Ritschenhausen-Würzburg zwei Züge, Probstzella-Bamberg zwei Züge, Bamberg-München 12 Züge, Würzburg-München sechs Züge, Würzburg-Nürnberg fünf Züge, Nürnberg-Passau zwei Züge, München-Lindau acht Züge, München-Kufstein zwei Züge sowie zwischen München-Regensburg-Hof sieben und München-Salzburg fünf Züge, die zusammen 11 650 km täglich zurücklegen, also die Zahl der täglichen Schnellzugkilometer, die die zweiklassigen Züge leisten, um das Dreifache übertreffen.

In der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft haben die zweiklassigen Schnellzüge täglich 13 632 km zurückzulegen, wogegen die auf denselben Linien neben den zweiklassigen Zügen verkehrenden dreiklassigen Schnellzüge täglich zusammen 26 052 km leisten. Weiter ist zu bemerken, daß auf allen östlich von der Linie Dresden-Berlin-Rostock gelegenen preußischen Bahnstrecken nur dreiklassige Schnellzüge verkehren, und daß auch auf vielen großen westlich und südwestlich von Berlin gelegenen Bahnstrecken, wie z. B. von Hamburg nach Frankfurt a/M., von Berlin über Magdeburg und Soest nach Cöln und Aachen, von Bremen über Hannover nach Leipzig, von Berlin über Cassel und Coblenz nach Metz, nur dreiklassige Schnellzüge unterhalten werden.

Nach einer Berechnung der auf allen deutschen Eisenbahnlinien, auf denen neben zweiklassigen Schnellzügen auch dreiklassige verkehren, nach den Winterfahrplänen 1903/04 täglich zu leistenden Schnellzugkilometer ergeben sich für die zweiklassigen Züge 19 720 und für die dreiklassigen Züge 47 985 Schnellzugkm, so daß die dreiklassigen Züge das Leistungsmaß der zweiklassigen Züge um das Zweieinhalbfache überragen. Dazu kommen an Schnellzugkilometern, die von allen deutschen Eisenbahnen, auf denen nur dreiklassige Schnellzüge verkehren, täglich geleistet werden, 92 941, und es beträgt sonach die Gesamtzahl aller von den deutschen Eisenbahnen zur Zeit täglich zu leistenden Schnellzugkilometer 160 646. Davon entfallen 140 926 auf Schnellzüge mit allen drei Wagenklassen und nur 19 720 auf die Schnellzüge mit erster und zweiter Klasse, oder 12,3 % der Gesamtzahl auf zweiklassige und 87,7 % auf die dreiklassigen Schnellzüge.

Diesen Berechnungen zufolge werden die Leistungen der zweiklassigen Schnellzüge in Deutschland von denen der dreiklassigen Schnellzüge um das Siebenfache übertroffen, und es ist daraus an sich schon zu schließen, daß dem Reisebedürfnis der weniger bemittelten Personen, die nur die dritte Wagenklasse der Schnellzüge benutzen wollen, im allgemeinen recht weitgehende Rechnung getragen ist. Das Verlangen, darin noch weiter zu gehen und auf Einstellung von Wagen dritter Klasse auch in die Schnellzüge, die jetzt nur die ersten beiden Wagenklassen führen, Bedacht zu nehmen, wird billigerweise nicht gestellt werden dürfen. Es ist vielmehr anzunehmen, daß die Nichtmitführung der dritten Wagenklasse in den Schnellzügen in der Hauptsache nur durch die Unzweckmäßigkeit oder Unmöglichkeit einer größeren Belastung der zweiklassigen Schnellzüge begründet ist. Auf mehreren Linien, wie z. B. Cöln - Verviers, Oberhausen - Wesel - Boxtel, Basel - Altmünsterol, wird der zu vermittelnde internationale Verkehr den Ausschluß der dritten Wagenklasse von einzelnen Zügen bedingen. Weiter werden auf anderen Linien, wie z. B. Berlin-Hannover-Essen, Berlin-Halle, Cöln-Emmerich, Cöln-Mainz-Basel, Cassel-Halle, Frankfurt a/M.-Leipzig, Basel-Straßburg, Nürnberg-München, Hof-München und München-Lindau, neben den zweiklassigen Schnellzügen vielfach auch dreiklassige Schnellzüge zu denselben Tageszeiten und mit fast gleicher Geschwindigkeit gefahren, was offenbar nur darin seinen Grund findet, daß die zweiklassigen Züge eine Belastung mit Wagen dritter Klasse nicht gestatten, gleichwohl aber dem Reisebedürfnis von Reisenden dritter Klasse hat genügt werden sollen.

Endlich darf auch nicht ausgestellt werden, daß die Reisenden der dritten Klasse in dreiklassigen Schnellzügen mit erheblich langsameren Beförderungen zu rechnen haben, als die Reisenden in zweiklassigen Schnellzügen. Im allgemeinen werden zwar zweiklassige Schnellzüge, weil sie an weniger Zwischenstationen zu halten haben, etwas schneller befördert. Es ist jedoch zu berücksichtigen, daß auf vielen Linien, z. B. Berlin - Hannover, Cöln - Rüdesheim - Frankfurt, Cöln - Verviers, Mainz - Mannheim, Karlsruhe - Mannheim, einzelne dreiklassige Züge ebenso schnell wie die auf den Linien verkehrenden zweiklassigen Züge befördert werden, und daß sogar auf nicht wenigen Eisenbahnstrecken dreiklassige Schnellzüge eine kürzere Fahrzeit haben, als andere auf diesen Strecken verkehrende zweiklassige Züge, wie dies u. a. für die Strecken Halle-Berlin, Hamburg-Wittenberge, Cöln-Mainz, Frankfurt-Aschaffenburg, Frankfurt - Heidelberg, Aschaffenburg - Würzburg, Würzburg-Nürnberg, Regensburg-Nürnberg und München-Nürnberg zutrifft.

W. A. Schulze.

Ein Kritiker der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

„Die neue Verkehrsordnung scheint sich immer mehr zu einem Schmerzenskinde für den gesetzgebenden Faktor, den Bundesrat, entwickeln zu sollen. Nicht nur wird ihre Rechtsbeständigkeit aus beachtenswerten staatsrechtlichen Gesichtspunkten angezweifelt, nicht nur hat die Wissenschaft zahlreiche ihrer Spezialvorschriften als der gesetzlichen Grundlage entbehrende für ungültig erklärt, sondern ein praktischer, von den Gerichten entschiedener Fall hat auch zu der Festsetzung geführt, daß die Formulierung ihrer Vorschriften unpräzis ist und dem gesetzgebenden Willen nicht entspricht.“

Also steht gedruckt in einer Abhandlung, die in dem zweiten Hefte Seite 193 bis 196 des zwanzigsten Bandes der von dem Regierungsrat Dr Georg Eger herausgegebenen Zeitschrift: „Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen“ veröffentlicht ist. Und der Verfasser dieser Abhandlung mit dem vernichtenden Urteil über die Eisenbahn-Verkehrsordnung ist der Hamburger Amtsrichter Dr F. Gorden. Seinen Befähigungsnachweis als Kritiker der Verkehrsordnung hat der Herr Amtsrichter bereits abgelegt. Er veröffentlichte im Jahre 1900 unter dem Titel: „Die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899“ ein Buch von 106 Seiten Umfang. 87 Seiten dieses Buches enthalten einen Abdruck der Eisenbahn-Verkehrsordnung, die übrigen 19 Seiten eine Einleitung und einige Erläuterungen. In diesem selbständigen Teile des großen Werkes habe ich seinerzeit sozusagen auf Anhieb sieben grobe Schnitzer nachgewiesen (vgl. „Arch. f. Eisenbahnw.“ 1900 S. 874, 875). Auch die obigen Worte sind ein Zeugnis gründlicher Kennerschaft. Die Verkehrsordnung „entwickelt sich zum Schmerzenskind“. Warum?

1. Weil ihre Rechtsbeständigkeit angezweifelt ist. Sind denn diese Zweifel begründet? Hat nicht vielmehr der

hervorragende Staatsrechtslehrer, der die Zweifel seinerzeit ausgesprochen hat, von anderer Seite hören müssen, daß diese Zweifel gänzlich unbegründet seien, und sich dann vielleicht auch selbst überzeugt, daß er sich geirrt hat? Mir ist eine Antwort auf die verschiedenen Widerlegungen seiner Ausführungen nicht bekannt geworden. Ebensowenig habe ich davon gehört, daß ein Gerichtshof sich den Ansichten des genannten Staatsrechtslehrers angeschlossen hat.

2. „Weil die Wissenschaft (welche?) zahlreiche ihrer Spezialvorschriften (welche?) als der gesetzlichen Grundlage entbehrende für ungültig erklärt." Ich habe eine sehr hohe Achtung vor der Wissenschaft, kann aber gleichwohl mit dem besten Willen nicht zugestehen, daß sie befugt ist, die Vorschriften einer Rechtsverordnung für „ungültig zu erklären". Herr Gorden würde sich aber ein großes Verdienst erwerben, wenn er diese zahlreichen Spezialvorschriften der Welt verkündete, damit sie auch andere Leute kennen lernten.

Ich kann mir nicht denken, daß er etwa die bekannten Abhandlungen Thöls über angebliche Ungültigkeiten im Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom Jahre 1874 im Sinne hat. Das wäre für einen so gewiegten Kenner der Eisenbahn-Verkehrsordnung denn doch eine allzu grobe Unwissenheit. Herr Dr Gorden weiß ja doch sicher ganz genau, daß andere ebenso hervorragende Vertreter der Wissenschaft — ich nenne nur Goldschmidt, Steinbach — den Ausführungen Thöls entgegengetreten sind, daß aber gleichwohl schon bei der Revision des von Thöl angefochtenen Betriebsreglements von 1874, die im Jahre 1891/92 stattfand, die Ausführungen des berühmten Rechtslehrers eingehend geprüft und, soweit der Gesetzgeber sie für beachtenswert hielt, auch berücksichtigt sind. Hier spricht Herr Gorden aber nicht von dem alten, längst nicht mehr bestehenden Betriebsreglement, sondern von der Verkehrsordnung, die erst seit dem 1. Januar 1900 gilt. Also welche zahlreichen Bestimmungen dieser Verkehrsordnung hat die Wissenschaft für ungültig erklärt?

Nun aber drittens, der fürchterlichste Vorwurf. Die Gerichte haben in einem praktischen Fall festgestellt, daß die Formulierung der Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung unpräzis ist und dem gesetzgeberischen Willen nicht entspricht. Das ist ja himmelschreiend, oder es wäre himmelschreiend, wenn die Gerichte, also doch viele Gerichte, festgestellt hätten, daß die Vorschriften, also doch wenn nicht alle, so doch eine Anzahl Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung, dem gesetzgeberischen Willen nicht entsprechen! Aber diesen Vorwurf will denn der Herr Amtsrichter Dr Gorden auch beweisen. Er bespricht zu diesem Zwecke das Urteil eines Gerichts erster Instanz und eines diesem übergeordneten Gerichts über einen Absatz eines Paragraphen der Eisenbahn-Verkehrsordnung, das auch den Lesern dieser Zeitung bekannte Urteil des Amtsgerichts und des Landgerichts in Magdeburg über die Auslegung des § 21 Abs. 2 der Verkehrsordnung. Unser Kritiker hält dies Urteil und seine Begründung für zutreffend. Daß man in dieser Beziehung auch anderer Meinung sein kann, wissen die Leser dieser Zeitung. — Dieses ist der dritte und letzte Beweis für die Behauptung, die Eisenbahn-Verkehrsordnung habe sich zum Schmerzenskind entwickelt.

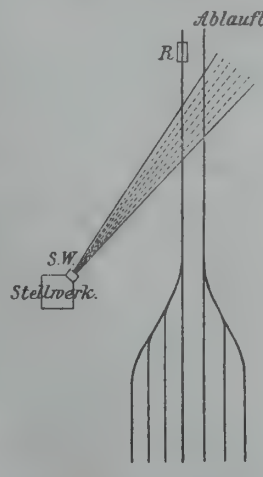
Aber nun ein ernstes Wort. Was soll es eigentlich heißen, wenn ein Mann von wissenschaftlicher Bildung ein einziges richterliches Urteil als genügend erachtet, um die Forderung der Reform einer ganzen Rechtsverordnung zu begründen? Wenn er, wie das am Schluß seiner Abhandlung geschieht, weil über den § 21 Abs. 2 der Verkehrsordnung ein Richter anders denkt, als seiner Meinung nach der Gesetzgeber gedacht hat, „eine vollständige Revision dieser Verordnung auf dem Wege eines Reichsgesetzes" verlangt, „die alle (welche?) der jetzigen Verkehrsordnung anhaftenden Mängel beseitigt und den Beweis erbringt, daß auch auf dem Gebiete des Eisenbahnrechts vollkommene Gesetze geschaffen werden können"? Auf verständige Männer machen derartige Redensarten natürlich keinen Eindruck und praktisch sind sie ganz unschädlich, man geht über sie hinweg zur Tagesordnung. Aber es scheint mir ein Zeichen der Zeit, daß sich selbst ein Richter dazu herbeiläßt, eine von ernsten Sachkennern verfaßte, von den gesetzgebenden Faktoren des Deutschen Reiches geprüfte und genehmigte, in der praktischen Handhabung im großen und ganzen durchaus bewährte Rechtsverordnung in so oberflächlicher Weise herunterzumachen. Und der Herausgeber der Zeitschrift, der bis zum Jahre 1895 im praktischen Eisenbahndienst gestanden und viele Bücher, darunter auch solche über die Verkehrsordnung, veröffentlicht hat, der also doch einigermaßen den sachlichen Wert einer solchen Kritik sollte beurteilen können, druckt sie gleichwohl ohne ein begleitendes Wort ab!

Diese Kritik der Eisenbahn-Verkehrsordnung etwas tiefer zu hängen, schien mir nicht ganz zwecklos.

Dr A. v. d. Leyen.

Verwendung elektrischer Scheinwerfer im Rangierdienste.

Die Gleismelder auf Verschiebebahnhöfen bestehen meistens in der Einrichtung, daß am Ablaufberge ein „Sender", im Stellwerk ein „Empfänger" sich befindet, deren Bedienung auf elektrischem Wege geschieht; der Rangiermeister bezw. Rangierer stellt im Sender die betreffenden Gleisnummern (oder Gruppennummern) ein, worauf am Empfänger die gleiche Nummer erscheint und hiernach vom Stellwerkswärter die Weichen für das betreffende Gleis gestellt werden, in das der Wagen oder die Gruppe von zwei bis drei Wagen ablaufen soll. Derartige Gleismelder von der Firma C. Lorenz in Berlin haben sich auf verschiedenen Stationen bewährt; ebenso bewährten sich die von der Firma Siemens & Halske gebauten Apparate, wie solche auch in der Marine Verwendung finden.



Ferner sind sogen. „lautsprechende Telephone" der Firma Siemens & Halske mit Erfolg als Gleismelder verwendet worden, jedoch ist es hierbei erforderlich, daß der in das „Sendermikrophon" sprechende Rangierer ein reines, dialektfreies Deutsch spricht, damit der am „Empfängermikrophon" stehende Stellwerkswärter eine reine, dialektfreie Mitteilung erhält, die jedermann sofort versteht.

Lauttönende Fernsprecher oder Rangiergleismelder sind vorteilhaft insbesondere dann zu verwenden, wenn die Meldungen auf größere Entfernungen als 100 m nötig werden. In vielen Bahnhöfen wendet man jedoch noch für das Verschiebegeschäft ein altes, einfaches und erprobtes Verfahren an, indem der Rangierer die Gleisnummer auf die Wagenwand in möglichst großer Schrift anschreibt. Dieses Verfahren hat sich so eingebürgert, daß es den erwähnten besonderen Apparaten vielfach vorgezogen wird, wenn nur dafür gesorgt ist, daß beim Rangieren während der Dunkelheit durch entsprechende Beleuchtung das Ablesen der Anschriften möglich ist. Sehr vorteilhaft hat sich in dieser Hinsicht die Aufstellung von elektrischen Scheinwerfern erwiesen.

Der am Ablaufberg stehende Rangierer R. (zu vergl. die nebenstehende Abbildung) schreibt, wie erwähnt, die Nummer des Gleises, in das der Wagen laufen soll, über dem linksseitigen Puffer in großer Schrift auf die Wagenwand; der in S. W. etwa 70—100 m entfernte elektrische Scheinwerfer ist am Stellwerk so aufgestellt, daß das Lichtstrahlenbündel im Winkel von 30—40° schräg vor den Ablaufberg geworfen wird, der Rangierer daher von dem Lichtstrahlenbündel nicht geblendet wird; sobald der Wagen in den Bereich des Strahlenbündels gekommen ist, erscheint die aufgeschriebene Nummer in deutlicher Beleuchtung und wird vom Stellwerkswärter abgelesen, worauf dieser die betreffenden Weichen

stellt, wie dies für den beabsichtigten Lauf des Wagens erforderlich ist. Die einzelnen Wagen können hierbei einander ziemlich rasch folgen, die Bedienung im Stellwerk ist leicht, das Verschiebegeschäft für einen Güterzug kann sehr rasch abgewickelt werden.

Die mit solchen Scheinwerfern eingerichteten Anlagen haben sich vielfach bewährt, u. a. in dem badischen Rangierbahnhofe zu Mannheim, in dem bei Eintritt der Dunkelheit beim Rangieren mehrere elektrische Scheinwerfer in Betrieb gesetzt werden. Z.

Der Betriebsbericht der preußisch-hessischen Staatsbahnen für das Rechnungsjahr 1902.

(Schluß aus Nr 11.)

Die Gesamteinnahmen betrugen 1 400 563 075 (1 353 722 661) Mark und sind also gegen das Vorjahr um 46 840 414 ℳ oder um 3,46 % gestiegen. Sie würden um 30 192 873 (29 725 452) ℳ höher gewesen sein, wenn die Reichspost die Leistungen der Staatseisenbahnverwaltung voll vergütet hätte. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge berechnet, stellten sich die Einnahmen auf 44 026 (43 463) ℳ, mithin um 563 ℳ oder um 1,30 % höher als im Vorjahre. Von den Einnahmen entfielen auf den Personen- und Gepäckverkehr 391 371 589 (383 418 500) ℳ oder 27,94 (28,32) %, auf den Güterverkehr 920 541 606 (884 173 534) Mark oder 65,73 (65,32) % und auf sonstige Einnahmequellen 88 649 880 (86 130 627) ℳ oder 6,33 (6,36) %. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr erhöhten sich also um 2,07 %, diejenigen aus dem Güterverkehr aber um 4,11 %. Die Einnahmen aus dem reinen Personenverkehr (ausschließlich Gepäckverkehr) betrugen 377 736 662 (370 088 488) ℳ und überstiegen also auch in diesem Jahre im täglichen Durchschnitt 1 000 000 Mark. Von den Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr entfielen auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 12 616 (12 622) ℳ. Von diesen Einnahmen entfallen auf den inneren Verkehr der preußisch-hessischen Bahnen 86,39 (86,04) %, auf den Verkehr mit fremden Bahnen und den Durchgangsverkehr 13,61 (13,96) %. — Von den Fahrgeldeinnahmen brachte die I. Klasse 15 948 893 (16 337 407) ℳ oder 4,22 (4,41) %, die II. Klasse 83 381 728 (82 472 972) ℳ oder 22,07 (22,29) %, die III. Klasse 147 569 584 (145 232 748) ℳ oder 39,07 (39,24) %, die IV. Klasse 123 671 927 (118 440 806) ℳ oder 32,74 (32,00) %, die Militärbeförderung ergab 7 164 530 (7 604 146) ℳ oder 1,90 (2,06) %. Hiernach brachte auch in diesem Jahre die III. Klasse die höchste Einnahme. Unter den beiden oberen Klassen hatte die Einnahme aus der I. Klasse abermals einen Rückgang, die II. Klasse dagegen eine Zunahme zu verzeichnen. Die Zahl der beförderten Personen betrug 608 864 990 (595 161 884), und die eingetretene Erhöhung um 13 703 106 entsprach einem Prozentsatze von 2,30 (2,33). Davon kamen auf die I. Klasse 2 259 059 (2 124 605), auf die II. Klasse 60 562 199 (58 045 671), auf die III. Klasse 261 878 631 (258 068 192), auf die IV. Klasse 276 256 948 (268 592 457), auf Militär 7 908 153 (8 330 959). Es hat sich also die Zahl der beförderten Personen in der I. Klasse um 6,33, in der II. Klasse um 4,34, in der III. Klasse um 1,48 und in der IV. Klasse um 2,41 % vermehrt. Daß dieser Zuwachs in den beiden höheren Klassen verhältnismäßig ein so viel größerer war, als in den beiden niederen, darf man vielleicht als ein günstiges Anzeichen des steigenden Wohlstands in der Bevölkerung ansehen. In runden Zahlen betrugen die zurückgelegten Personenkilometer in I. Klasse 223 (223), in II. Klasse 1906 (1877), in III. Klasse 5576 (5349), in IV. Klasse 6592 (6245) und beim Militär 713 (713) Millionen. Von der Gesamtleistung von 15 010 (14 409) Millionen Personenkilometern fiel also der Hauptanteil der IV. Klasse zu, deren Durchschnittsleistung auch mit 5,53 % die größte Steigerung erfuhr. Die auf jede Fahrkarte von einer Person durchschnittlich zurückgelegte Beförderungsstrecke betrug in I. Klasse 98,65 (105,15), in II. Klasse 31,48 (32,34), in III. Klasse 21,29 (20,73), in IV. Klasse 23,86 (23,25), beim Militär 90,21 (85,59), im Gesamtdurchschnitt 24,65 (24,21) km. — Die durchschnittliche Einnahme für eine beförderte Person betrug 0,62 (0,62) ℳ und für 1 Personenkm 2,52 (2,57) ₰. In den verschiedenen Wagenklassen erbrachte das Personenkilometer in I. 7,16 (7,31), in II. 4,37 (4,39), in III. 2,65 (2,71) und in IV. 1,88 (1,90) und beim Militär 1,00 (1,07) ₰.

Die Einnahmen aus dem Rückfahrverkehr stiegen von 159 711 464 ℳ im Vorjahre auf 172 436 903 ℳ im Berichtsjahre, also um nahezu 13 000 000 ℳ oder um rund 8 %. Diese Einnahmesteigerung ist einesteils der eingetretenen Besserung in den wirtschaftlichen Verhältnissen, namentlich aber dem Umstande zuzuschreiben, daß die 45tägige Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten erst im Juli 1901 in Kraft getreten ist und also ihre Wirkung erstmalig im Berichtsjahre auf ein volles Jahr erstrecken konnte. Dieser Erscheinung hat denn auch ein gleichzeitiger erheblicher Rückgang in der Benutzung der zusammenstellbaren Rundreisehefte entsprochen, deren Zahl sich von 314 638 auf 242 636, also um nahezu 23 % ermäßigte, während die Einnahme aus diesem Verkehrszweig von 15 412 411 ℳ auf 13 241 835 ℳ oder um 14 % zurückging. Da die Rückfahrkarten nicht nur billiger sind, als die Rundreisehefte, sondern auch Anspruch auf Freigepäck gewähren, so ist ihre Bevorzugung durch das Publikum hinreichend erklärlich.

Im Schlafwagenverkehr betrug die Zahl der Reisenden 158 815 (146 294), und die daraus erzielten Einnahmen beliefen sich auf 1 141 316 (1 031 060) ℳ. Die Schlafwagen wurden zu 44,03 (44,64) % von Reisenden der I. und zu 55,97 (55,36) % von Reisenden der II. Klasse benutzt. Auf den vom Staate betriebenen 20 (17) Schlafwagenkursen verkehrten im ganzen 91 (76) Schlafwagen. Außerdem waren 7 (6) Kurse im Betriebe der Internationalen Schlafwagengesellschaft.

Die Zahl der gelösten Platzkarten erhöhte sich auf 2 840 192 (2 785 536) Stück und erbrachte eine Einnahme von 3 415 661 (3 198 446) ℳ; die Einnahme hat sich also bei nahezu gleich gebliebener Stückzahl um 217 215 ℳ oder um 6,79 % gehoben.

Die seit dem Jahre 1892 erfolgte Einrichtung des Wirtschaftsbetriebes in den Zügen hat sich auch ferner gut bewährt. Sie besteht auf 41 (34) Linien. Auf 29 Linien laufen Speisewagen, auf 12 Linien sogen. Büfettwagen. Im ganzen waren 61 Speisewagen und 15 Büfettwagen im Betriebe; letztere waren sämtlich Eigentum der Staatsbahnverwaltung, während von den Speisewagen 6 bahneigene waren und 55 den Pächtern des Wirtschaftsbetriebes — darunter 9 der Internationalen Schlafwagengesellschaft — gehörten. Die Verpachtung des Wirtschaftsbetriebes ergab eine Einnahme von 135 800 ℳ.

Im Güterverkehr betrug die Gesamtzahl der beförderten Tonnen 237 909 720 (229 077 326), sie erhöhte sich also gegen das Vorjahr um 8 832 394 t oder um 3,86 %. Dabei belief sich die Zahl der geleisteten Tonnenkilometer auf 24 392 000 000 gegenüber 23 324 000 000 im Vorjahre, sie stieg also um mehr als eine Milliarde oder um 4,58 %. Dementsprechend ist auch die Einnahme aus dem Güterverkehr gestiegen, die auf 920 451 606 (884 173 534) ℳ anwuchs und damit so ziemlich den Betrag wieder erreichte, den sie im Jahre 1900 gehabt hatte, wo sie 922 785 651 ℳ erbracht hatte. Die jetzt eingetretene Vermehrung um 36 368 072 ℳ oder um 4,11 % ist im wesentlichen auf die im Berichtsjahre eingetretene Besserung in Handel und Industrie zurückzuführen, welche namentlich bewirkte, daß sich die Frachteinnahmen aus dem Kohlenverkehr um 11 560 000 ℳ oder um 33 % erhöhten. — Außerdem brachte auch der besonders frühzeitig eingetretene Winter bei Stillstand der Schiffahrt eine Mehreinnahme von 1 320 000 ℳ. Da ferner das Rechnungsjahr 1901 zwei Osterfeste gehabt hatte, so fiel in das Berichtsjahr kein Osterfest, und wenn dieser Umstand auch den Personenverkehr nachteilig beeinflußt hat, so wirkte er doch auf den Güterverkehr günstig ein. Denn auf diese Weise hatte das letztere Jahr mehr Arbeitstage als das Vorjahr, und es waren, den Anforderungen der Industrie entsprechend, mehr Massengüter, namentlich Kohlen, zu befördern, was der Staatseisenbahnverwaltung einen Einnahmezuwachs brachte, der auf rund 2 800 000 ℳ veranschlagt werden kann. Namentlich aber hat die allgemeine Besserung im industriellen Leben auch die Bautätigkeit angeregt und gefördert, so daß der Transport von rohen und gebrannten Steinen, von Kalk, Zement und Erde rund 2 660 000 ℳ Mehrfracht einbrachte.

Die durchschnittliche Einnahme für 1 t betrug 4,09 (4,13) Mark, die Einnahme für 1 tkm 3,54 (3,55) ₰. — Die von einer Tonne durchschnittlich durchlaufene Beförderungsstrecke stellte sich auf 115,63 (116,34) km. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge entfielen 770 022 (751 786) tkm.

Den Gesamteinnahmen von 1 400 563 075 (1 353 722 661) Mark stand eine Gesamtausgabe von 859 106 319 (835 968 931) ℳ gegenüber. Es ergab sich also ein Überschuß von 541 456 756 (517 753 730) ℳ. Trotz der eingetretenen Mehrausgabe von rund 13 000 000 ℳ hat sich also der Reinertrag um rund 24 000 000 ℳ gesteigert. Von den Ausgaben entfielen auf 1 km Betriebslänge 27 006 (26 840) ℳ, mithin mehr 166 ℳ, auf je 1000 Lokomotivnutzkm kamen 2469 (2495) und auf je 1000 Wagenachskm 63,74 (64,93) ℳ. Das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Einnahmen — der Betriebskoeffizient — betrug 61,34 (61,75) % und stellte sich also um 0,41 % günstiger als im Vorjahre.

Von den Ausgaben entfielen 397 102 418 (390 735 453) ℳ oder 46,22 (46,74) % auf persönliche Ausgaben. Die Zahl der

Beamten betrug 135 557 (134 552) und erhöhte sich also um 1005 oder um 0,75 %. Davon waren 127 801 (126 862) etatsmäßig und 7756 (7690) außeretatsmäßig angestellt. Die Verhältniszahl stellte sich also auf 94,28 (94,28) zu 5,72 (5,72) % und ist gegenüber dem Vorjahre genau dieselbe geblieben. Die Gesamtzahl aller Beamten und Arbeiter erhöhte sich auf 356 174 (352 752), mithin um 3422 oder um 0,97 %. Die sachlichen Ausgaben beliefen sich auf 462 003 901 (445 233 478) ℳ und bildeten 53,78 (53,26) % der Gesamtausgaben. Sie erhöhten sich gegen das Vorjahr um 3,77 %.

Der Betriebsüberschuß von 541 456 756 (517 753 730) ℳ betrug für je 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 17 020 (16 623) ℳ. Das gesamte Anlagekapital, welches im Durchschnitt des Berichtsjahres 8 276 252 527 (8 077 955 271) ℳ betrug, wurde dadurch mit 6,54 (6,41) % verzinst. Als Anteil an diesem Reingewinn wurden dem Großherzogtum Hessen 10 504 127 (9 885 532) ℳ, dem Großherzogtum Baden 1 226 245 ℳ überwiesen.

Das Schienengestänge der durchgehenden Gleise bestand am Jahresschlusse auf 43 866 (42 760) km aus Stahlschienen und auf 1060 (1276) km aus Eisenschienen. Während der Anteil der stählernen Gleise am Gesamtoberbau im Vorjahre also 97,10 % betragen hatte, war er im Berichtsjahre auf 97,64 % gestiegen, der Anteil der eisernen Schienen war dagegen von 2,90 auf 2,36 % zurückgegangen.

Die an Gemeinden zu zahlenden Steuern betrugen im Berichtsjahre an Einkommensteuer 10 020 555 (12 171 227) ℳ, an Realsteuern 1 255 061 (1 171 446) ℳ. Das der Besteuerung unterliegende Reineinkommen, dessen Höhe sich nach dem Betriebsüberschusse des jeweiligen Vorjahres bestimmt, war im Jahre 1902 von 263 083 554 ℳ auf 208 744 202 ℳ zurückgegangen, weil das Jahr 1901 gegenüber dem Jahre 1900 mit einem Minderüberschusse von 46 000 000 ℳ abgeschlossen hatte. Aus diesem Grunde waren jetzt rund 2 150 000 ℳ Kommunal-Einkommensteuern weniger zu zahlen. Die Steigerung der Realsteuern um 84 000 ℳ ist dagegen eine Folge der Ausdehnung des Bahnnetzes und der Einführung anderer Besteuerungsgrundsätze in verschiedenen Gemeinden. An außerpreußische Staaten waren zu zahlen 168 370 (172 338) ℳ, und zwar trat eine Verringerung um rund 4000 ℳ ein, weil die aus früheren Jahren herrührenden Forderungen im Berichtsjahre nicht so hoch waren wie im Vorjahre.

Die Entschädigungen auf Grund der Haftpflichtgesetze an Verunglückte und deren Hinterbliebene beliefen sich auf 4 551 129 (4 099 283) ℳ, sie sind also um 451 846 ℳ oder um 11 % gestiegen. Diese Steigerung hatte ihren Grund darin, daß einige größere Unfälle aus den Vorjahren im Berichtsjahre zur vollen Abwicklung gelangten und deshalb teilweise erhebliche Nachzahlungen zu leisten waren. Es entfielen von diesen Entschädigungen auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 143 (132) ℳ, auf 1000 Zugkm 13,64 (12,75) ℳ. An den Empfängen waren die Hinterbliebenen von 1474 (1563) getöteten sowie 3195 (3139) verletzte Personen beteiligt.

An Ersatzleistungen für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände mußten 1 127 937 (1 369 145) ℳ verausgabt werden, also 241 208 ℳ oder 17,62 % weniger als im Vorjahre. Diese Minderausgabe ist vornehmlich dem Umstande zu verdanken, daß infolge der schnelleren Beförderung der Stückgüter und der dadurch vermehrten Einstellung von Durchgangswagen die Umladungen sich verminderten, welche so häufig der Anlaß zu Beschädigungen von Frachtstücken sind.

Durch die Vermehrung der dem Personal zur unentgeltlichen Benutzung überlassenen Badeanstalten wurde auch in diesem Jahre für Hebung des Gesundheitszustandes der Beamten und Arbeiter gesorgt. Derartige Einrichtungen befinden sich jetzt nicht nur bei Werkstätten, sondern auch auf größeren Bahnhöfen mit zahlreichem Zug- und Lokomotivpersonal. Ihre Anzahl stieg auf 531 (460) mit 745 (581) Brause-, 952 (818) Wannen- und 32 (29) Dampfbädern.

Belohnungen für langjährige treue Arbeit im Dienste der Bahnverwaltung konnten auch in diesem Jahre an 2109 (2141) Arbeiter gewährt werden. Dabei wird die im Dienste der vom Staate erworbenen Privateisenbahnen verbrachte Dienstzeit mitgerechnet, und es wurden mit Belohnungen von 30, 60 und 100 ℳ bedacht 1478 Arbeiter, die 25 Jahre, 605 Arbeiter, die 35 Jahre, und 26 Arbeiter, die 50 Jahre im Dienst gewesen waren. Die auf diese Weise verausgabte Gesamtsumme betrug 83 240 (81 150) ℳ. Ständigen Arbeitern, die sich vorwurfsfrei geführt haben, wurde bei Beurlaubungen in geeigneten Fällen freie Fahrt gewährt.

Die reichsgesetzliche Arbeiterfürsorge, welche sich in den Betriebs- und Baukrankenkassen, der Unfallversicherung und in der Invaliditäts- und Altersversicherung betätigt, hat auch in diesem Jahre an Ausdehnung und Umfang gewonnen. Auf diesen Teil der staatlichen Verwaltungstätigkeit werden wir in einem besonderen Aufsatze zurückkommen.

Zur Belebung und Kräftigung des Bewußtseins der Zusammengehörigkeit von Beamten und Arbeitern haben sich im Laufe der letzten Jahre an 224 (128) Orten Eisenbahnvereine gebildet, die zur Zeit über einen Bestand von 156 600 (93 500) Mitgliedern verfügen und neben der Pflege der Geselligkeit auch die Fortbildung ihrer Mitglieder durch Einrichtung von Büchereien und Lesezimmern bezwecken. Zugleich streben sie die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage ihrer Mitglieder durch Errichtung von Spar- und Darlehnskassen, Vermittlung von Lebensversicherungen und durch ähnliche Maßnahmen an. — Die im Vorjahre unter dem Namen „Eisenbahn-Töchterhort“ durch freiwillige Beiträge ins Leben gerufene Stiftung hat ihren Vermögensbestand von 100 000 auf 170 000 ℳ erhöht und mit dem 1. Januar 1903 ihre Wirksamkeit begonnen, die darauf gerichtet ist, unverheirateten Töchtern von verstorbenen Beamten und Arbeitern im Falle der Bedürftigkeit und Würdigkeit Beihilfen zur Ausbildung und Förderung ihrer Erwerbsfähigkeit zu gewähren.

Mit dem oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmen sind im Jahre 1884 auch die oberschlesischen Schmalspurbahnen in das Eigentum des preußischen Staates übergegangen. Ihre Gesamtlänge, die im Vorjahre auf 135,84 km angegeben wurde, hat sich im Berichtsjahre durch eine vorgenommene Neuvermessung auf 136,38 km erhöht. Sie sind dazu bestimmt, unter Ausschluß des Personenverkehrs den Verkehr der Gruben und Hütten des oberschlesischen Bergreviers unter sich und mit der Vollspurbahn zu vermitteln. Bis zum 30. Juni 1904 sind sie an einen Unternehmer verpachtet, dem das ganze Transportgeschäft übertragen ist. Als Entschädigung zahlt er von allen beförderten Gütern einen Frachtanteil von 50 % der tarifmäßigen Sätze, nach Abzug jedoch einer aus letzteren ausgeschiedenen Gebühr von 2,4 ₰ für 100 kg, und außerdem noch 10 % von den Erträgen dieser Gebühr. Hierbei werden die Bahnanlagen von der Königlichen Eisenbahnverwaltung betriebsfähig unterhalten; die übrigen für den Betrieb erforderlichen Leistungen werden dagegen vom Unternehmer auf eigene Kosten ausgeführt. Namentlich ist der Unternehmer auch zur Vorhaltung der Lokomotivkräfte und Fahrzeuge verpflichtet. Das in den Schmalspurbahnen steckende Anlagekapital betrug am Schlusse des Berichtsjahrs 11 838 613 (11 834 109) ℳ. An Betriebsmitteln waren vorhanden 52 (51) Lokomotiven und 3665 (3683) Güterwagen mit einer durchschnittlichen Tragkraft von 5,83 (5,83) t. Die gegen Frachtzahlung beförderten Gütermengen betrugen 3 554 908 (3 443 812) t und haben sich also gegen das Vorjahr um 111 096 t oder um 3,23 % erhöht. Der Anteil des Eisenbahnfiskus aus der dadurch erzielten Frachteinnahme stellte sich auf 1 279 762 (1 206 390) ℳ. Dagegen betrugen die vom Staate zu leistenden vertragsmäßigen Ausgaben 226 578 (214 818) ℳ oder 17,70 (17,81) % der Gesamteinnahmen. Danach verblieb ein Überschuß von 1 053 814 (991 572) ℳ, durch welchen sich das im Unternehmen steckende Anlagekapital mit 8,90 (8,46) % verzinste. Hagena.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Sozialdemokratischer Antrag auf Reichseisenbahnen.** Der Abgeordnete Auer hat im Reichstag mit entsprechender Unterstützung nachstehende Resolution zur zweiten Beratung des Reichshaushaltsetats eingebracht:

„Der Reichstag wolle beschließen: den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, dem Reichstag tunlichst bald einen Gesetzentwurf vorzulegen, durch den zwecks einer einheitlichen Organisation des Verkehrs und der besseren Durchführung der Bestimmungen der Artikel 42–46 der Reichsverfassung der Betrieb und die Verwaltung der deutschen Eisenbahnen dem Reich übertragen wird.“

— **Antrag zum preußischen Eisenbahnetat.** Von dem natlib. Abg. Dr Friedberg und dem freikons. Abg. Freiherrn v. Zedlitz ist zur zweiten Lesung des Eisenbahnetats folgender Antrag eingebracht worden: „Das Haus der Abgeordneten wolle beschließen: die königliche Staatsregierung zu ersuchen, zur Verhütung einer im volkswirtschaftlichen und finanziellen Interesse gleich nachteiligen Überlastung des Eisenbahnverkehrs mit Zuschüssen für die allgemeinen Staatsausgaben 1. den Ausbau des Staatsbahnnetzes kräftiger als bisher zu fördern und dabei die Verkehrsinteressen der an dasselbe anzuschließenden Landesteile in erster Linie zu berücksichtigen; 2. auf die planmäßige Ermäßigung der Tarife für solche Güter Bedacht zu nehmen, welche als Produktionsmittel oder Produkte der heimischen Gütererzeugung für deren Ertragfähigkeit, insbesondere für die Ertragfähigkeit von Landwirtschaft und Industrie, von großer Bedeutung sind.“

— **Der Vorschlag zu einem Kartell der deutschen Eisenbahnverwaltungen** wird in der Frankfurter Zeitung vom 29. Januar d. J. wie folgt begründet

„Angeregt durch den Abg. Payer und einen Zentrumsantrag, wurde in der Budgetkommission des Reichstags das Verhältnis der deutschen Eisenbahnverwaltungen zu einander erörtert. Das Thema erweist sich als nahezu unerschöpflich, und wenn man genau nachzählen würde, dann hätte es gewiß schon das Jubiläum seiner 100. Parlamentsdebatte erlebt. Es gibt keine Eisenbahnverwaltung, vielleicht mit Ausnahme der preußischen, die sich nicht durch die anderen bedrängt, zurückgesetzt und geschädigt fühlt. In der Budgetkommission handelte es sich hauptsächlich um die sogenannten Umleitungen: Güter, auch Personen werden nicht auf der kürzesten Strecke befördert, sie werden „umgeleitet", damit die expedierende Verwaltung möglichst viel von der entfallenden Beförderungsgebühr für sich einstecken kann. Natürlich kann sie nicht den längeren Transportweg der Berechnung zugrunde legen, sie verliert also für so und so viel Kilometer die Gebühr. Tut aber nichts, ist doch die benachbarte Verwaltung geschädigt, um deren Gebiet der Transport herumgeführt wird. Es sind auch nicht alle Umleitungen unwirtschaftlich oder verwerflich, denn es kann sein, daß die längere Strecke die bessere Verkehrsmöglichkeit bietet. Es soll sogar besser geworden sein. Denn bei Gründung des Reiches ereigneten sich noch Umleitungen bis zu 100 % des Transportweges, jetzt beschränken sie sich auf „nur" noch 20—40 %. Indessen zeigen diese Umleitungen, daß einmal die Gütertarife viel zu hoch sind — denn sonst würde man ein so unwirtschaftliches Gebaren einstellen müssen — und daß weiter das Gesetz über den unlauteren Wettbewerb noch mancher Ausdehnung fähig wäre! Württemberg klagt über Bayern, Baden und Preußen, Sachsen fühlt sich nicht minder beschwert. Es herrscht hier also ein Zustand, der geradezu ein Hohn auf das einheitliche Reich ist und der schon viel Verdruß und Erbitterung erzeugt hat. Wie soll er aber gebessert werden?

Die württembergische Volksvertretung mag die vorliegenden Schäden noch so überzeugend darlegen, sie mag dagegen noch so scharf protestieren, das rührt die bayerische Verwaltung blutwenig. Oder wie soll man von Karlsruhe aus auf Berlin einwirken? Die preußische Staatsbahnverwaltung ist die größte Unternehmung der Welt, sie hat sich mit Hessen vereinigt und sucht ihre Interessensphäre immer weiter nach Süden vorzuschieben. Hat doch in der Budgetkommission der Abg. Leineweber bereits beantragt, die Pfalzbahnen durch das Reich anzukaufen, was sie wenigstens indirekt unter den Einfluß des preußischen Eisenbahnministers brächte, der ja im Nebenamt zugleich Chef der Reichseisenbahnen ist. Oder ist Sachsen etwa in der Lage, hier die Reichssturmfahne gegen das übermächtige Preußen voranzutragen? Man braucht ja nur die gewundenen Erklärungen zu verfolgen, die von den einzelstaatlichen Eisenbahnministern jeweils bei der Erörterung dieser heiklen Themata abgegeben werden, um zu verstehen, wie unheimlich den Herren zu Mute ist, wenn ihre Parlamente sie zum Vorgehen drängen wollen. Hat nun etwa die Budgetkommission ein Mittel zur Abhilfe gefunden? Sie hat natürlich einen Beschluß gefaßt, sogar einstimmig, worin sie den Reichskanzler auf Grund des Art. 42 der Reichsverfassung zu Hilfe ruft. Dieser Artikel lautet bekanntlich: „Die Bundesregierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwalten und zu diesem Behuf auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen." Man sollte meinen, hier wären die Verpflichtungen der Einzelstaaten in der feierlichen Form des Reichsgrundgesetzes so deutlich umschrieben, daß Verletzungen der Verfassung unmöglich seien. Es fehlt aber an einer Instanz zur wirksamen Ausführung der Verfassungsvorschrift. Das Reichseisenbahnamt ist ein stumpfes Werkzeug: ihm fehlt es an der Kompetenz und der Macht, es gleicht dem Messer ohne Heft und Klinge. Es ist mehr eine Aktensammelstelle als eine regulierende, ausführende Behörde. Und den Herrn Reichskanzler kann man gegen Preußen auch nicht in Bewegung bringen; läßt er Preußen gewähren, so kann er natürlich gegen die anderen Einzelstaaten auch nicht vorgehen. Also bleibt alles beim alten, so wenig wir das moralische Gewicht der parlamentarischen Beschlüsse unterschätzen wollen.

Beim Erlaß der Reichsverfassung hat man mit sicherem Blick festgelegt, was dem Ganzen frommt. Werden die deutschen Eisenbahnen „wie ein einheitliches Netz" verwaltet, so kann das ungeheure wirtschaftliche Vorteile haben — eine Erkenntnis, die immer stärker durchbricht. In diesem Moment hat keine Verwaltung mehr ein Interesse daran, die Linien der anderen zu umgehen und zu konkurrenzieren, die Züge und Güter können so geführt werden, wie es im allgemeinen am zweckmäßigsten ist, es fällt eine große Summe volkswirtschaftlich überflüssiger Arbeit fort, es läßt sich das vorhandene Material viel wirtschaftlicher verwenden usw. usw. Die Frage ist nur, auf welchem Wege sich dieses erstrebenswerte Ziel befriedigend erreichen läßt. Der Gedanke, die Eisenbahnen in den Besitz des Reiches zu bringen, ist seinerzeit gescheitert, er hat auch Bedenken im Hinblick auf die mehr lokalen Verkehrsbedürfnisse gegen sich. Heute ist er absolut unausführbar, da Preußen mit dem ganzen Schwergewicht seiner großen Interessen dagegen ist. Der neuere Gedanke, die Eisenbahnen nach dem Muster Hessens unter preußische Verwaltung zu bringen, widerspricht dem föderativen Charakter des Reiches, er hat politische und wirtschaftliche Bedenken gegen sich die nach Lage der Dinge gleichfalls unüberwindlich scheinen. Bleiben nun noch andere Wege übrig? Die Eisenbahnverwaltungen stellen zugleich Erwerbsgesellschaften dar, die neben der Erfüllung ihrer öffentlichen Dienste zugleich nach Rente streben, und diese Rente ist wieder ein wesentlicher Bestandteil der einzelstaatlichen Einnahmen. Nun haben die privaten Erwerbsgesellschaften in den letzten Jahren Mittel zur Abschwächung des gegenseitigen Wettbewerbs ausgebildet, die im Hinblick auf die allgemeinen Interessen gewiß nicht ohne Bedenken sind, mit denen man aber als einer vorhandenen Entwicklungsstufe unseres Wirtschaftslebens rechnen muß. Das sind die Kartelle und Syndikate, in letzter Linie der Trust. Es ist die Frage, ob es nicht möglich sei, nach den vorhandenen privaten Vorbildern ein Kartell der deutschen Eisenbahnverwaltungen, eine auf freiem Vertrag beruhende Interessengemeinschaft zu bilden, durch deren Verwaltung dann der Artikel 42 der Reichsverfassung endlich ausgeführt würde. Der Gedanke erscheint im ersten Moment kühn und es erheben sich auch nicht wenig Bedenken gegen ihn, doch hat er einen mächtigen Bundesgenossen in der dann hergestellten größeren Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes. Die erste Frage wäre die nach der Möglichkeit einer befriedigenden Verrechnung von Einnahmen und Ausgaben innerhalb der Gemeinschaft. Dieser Möglichkeit stand man bisher sehr skeptisch gegenüber. Indessen hat man zwischen Preußen und Hessen einen Verrechnungsschlüssel gefunden, ebenso ist es möglich gewesen, bei dem Post- und Briefmarkenübereinkommen mit Württemberg zu einer Regelung zu gelangen. Innerhalb der Privatbetriebe ist man jedenfalls über größere Schwierigkeiten hinweggekommen.

Ein derartiges Eisenbahnkartell oder -Syndikat läßt sich in sehr verschiedener Weise durchführen, jedenfalls so, daß innerhalb seiner wirtschaftlichen Aufgaben die Selbständigkeit der einzelnen Glieder und ihre Gleichberechtigung innerhalb der zu bildenden Verwaltung gewährleistet würde. Es könnte aber das leisten, worauf es dringend ankommt: die Beseitigung der dolosen Umgehungen, die Ausnutzungen des deutschen Eisenbahnnetzes nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten, zu denen wir selbstverständlich auch die Erleichterungen für das Publikum zählen. Die Erzielung von Verkehrsfortschritten würde vielleicht der schwierigste Punkt innerhalb einer solchen Kartellierung sein, und man kann befürchten, daß alsdann die ohnedies herrschende Fiskalität, die sogenannte „Reformstarre" sich noch stärker geltend macht als bisher. Demgegenüber bliebe indessen der Einfluß der Volksvertretungen in dem bisherigen Umfange bestehen. Die Durchführung von Reformen ist gerade vielfach an dem Mangel eines Einverständnisses unter den Verwaltungen gescheitert, eines Einverständnisses, das möglicherweise in einer Kartellbehörde leichter zu erzielen wäre als durch diplomatische Verhandlungen. Ebenso wäre anzunehmen, daß dann bereits da und dort vorhandene Erleichterungen — wie die württembergische Landeskarte und das badische Kilometerheft — bereitwilliger von den übrigen Verwaltungen übernommen würden. Jedenfalls verkennen wir die vorhandenen Schwierigkeiten und Bedenken nicht. Indessen drängen die Verhältnisse im deutschen Eisenbahnwesen immer stärker zu einer grundlegenden Reform in dem oben skizzierten Sinn, einer Reform, die wirtschaftlich und finanziell gewiß gut werden könnte und die endlich die Bedrückung darüber von den politisch empfindenden Gemütern nehmen würde, daß sich hier die Einzelstaaten mit einer geradezu erschreckenden Leichtigkeit über eine ihrem Sinn und ihrer Tendenz nach völlig klare Bestimmung der Reichsverfassung hinwegsetzen. An einem derartigen deutschen Eisenbahnsyndikat, an solcher Interessengemeinschaft, aufgebaut auf den Grundsatz möglichster Gleichberechtigung, wäre neben den einzelstaatlichen Verwaltungen auch das Reich als Eigentümer der elsaß-lothringischen Eisenbahnen beteiligt. Unter den bisher vorgeschlagenen Wegen erscheint der hier skizzierte jedenfalls

der gangbarste, weshalb es angezeigt erschien, ihn einmal zur Diskussion zu stellen."

Wir beschränken uns heute auf die Wiedergabe des Vorstehenden. Wir sind ja nicht mit allen Einzelheiten einverstanden, daß aber diese Betrachtungen, die in ihrem Kern den von uns in den letzten Jahren mehrfach angestellten sehr ähnlich sind, sich in einer Zeitung von der Haltung der Frankfurter finden, kann wohl als ein Zeichen dafür begrüßt werden, daß der Gedanke einer Interessengemeinschaft auch in den Kreisen an Boden gewinnt, die jeder Erweiterung der preußisch-hessischen Eisenbahn-Betriebsgemeinschaft stets am lebhaftesten widersprochen haben.

Auch eine G. W. gezeichnete Zuschrift an den „Schwäbischen Merkur" äußert sich zu den mitgeteilten Erörterungen der Frankf. Ztg. zustimmend. Es heißt da: „Der Einsender dieses freut sich aufrichtig, endlich die in Süddeutschland so einflußreiche Zeitung als Bundesgenossin gewonnen zu haben. Nun sorge sie dafür, daß die oft so kleinlichen Klagen und Beschwerden über die preußische Eisenbahnverwaltung eingeschränkt werden. Wollen die süddeutschen Verwaltungen einen Anschluß an die preußisch-hessischen Bahnen finden, dann muß die Sprache in den süddeutschen Volksvertretungen eine andere als bisher werden. Nichts ist falscher, als zu glauben und zu verbreiten, Preußen könne den Augenblick nicht erwarten, bis die eine oder andere Verwaltung den Antrag auf die Aufnahme in die Gemeinschaft stellt. Minister Budde hat schon jetzt ein Heer von etwa 400 000 Beamten und Arbeit genug, und nicht das geringste Bedürfnis nach vermehrter Kritik von seiten unserer Demokraten. Pflicht der Regierungen ist es aber, ihren Ständen und dem Volk klaren Wein einzuschenken und die Verantwortung nicht mehr länger zu übernehmen, zum Schaden unserer Finanzen und unseres Verkehrs den jetzigen Zustand noch länger zu belassen, der jetzt, und das ist der große Vorteil des Beschlusses der Budgetkommission (bezieht sich auf den von uns in Nr 10 S. 150 d. Ztg. mitgeteilten Antrag Gröber-Spahn), allüberall als unhaltbar erkannt ist."

— **Lokomotivgeschwindigkeit.** Die Lokomotive aus der Henschelschen Fabrik, über die wir in Nr 11 S. 167 d. Ztg. berichteten, erreichte am 6. d. M. auf einer Probefahrt zwischen Göttingen und Kreiensen mit vier angehängten D-Wagen die Stundengeschwindigkeit von 127 km. Die Probefahrten werden fortgesetzt werden.

— **Verfahren bei Auflieferung der Stückgüter.** Behufs mündlicher Erörterung allgemeiner Fragen der Güterabfertigung hat neuerdings wieder eine Besprechung zwischen Vertretern der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin und solchen des Speditionsgewerbes stattgefunden. Wie von den Ältesten der Kaufmannschaft mitgeteilt wird, handelte es sich bei der Erörterung in der Hauptsache um die ordnungsmäßige Übergabe der Güter bei der Auflieferung. Die Königliche Eisenbahndirektion hatte wiederholt den Handelsvertretungen, wie den größeren Versendern gegenüber betont, daß vielfach kurz vor Abnahmeschluß die Frachtbriefe nicht nur für eine, sondern für mehrere, selbst bis zu vier und fünf Fuhren auf einmal übergeben und den Aufnahmebediensteten das Heraussuchen der Güter zu den Frachtbriefen überlassen wurde; hierbei seien Unregelmäßigkeiten unausbleiblich. Würde seitens der Versender nach dieser Richtung nicht für Abhilfe Sorge getragen, so müsse die Eisenbahnverwaltung dazu übergehen, Einzelauflieferung zu fordern und jedes Stückgut, zu dem der Frachtbrief nicht sogleich mit übergeben werde, zurückzuweisen. Auf die hiergegen vorgetragenen Bedenken hat sich die Königliche Eisenbahndirektion in Anerkennung der mit einer solchen Einzelauflieferung für die größeren Versender verknüpften außerordentlichen Erschwernisse in entgegenkommender Weise bereitfinden lassen, an der bisherigen Übung festzuhalten. Verlangt und speditionsseitig zugesagt wurde jedoch, daß einer bereits früher getroffenen Anordnung gemäß zu jeder Rollfuhre eine besondere Rollkarte bei der Auflieferung mit übergeben wird.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. Januar d. J. in 13 Arbeitstagen 252 853 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 19 450 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 253 064 und auf den Arbeitstag 18 076 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 14 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Januar d. J. auf den Arbeitstag 1374 mehr und im ganzen 211 Doppelwagen oder 0,1 % weniger gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. Januar d. J. 33 733 Doppelwagen gegen 36 218, in Oberschlesien 71 662 Doppelwagen gegen 85 494 und in den drei Bezirken zusammen 358 248 Doppelwagen gegen 374 776 und war demnach im Saarbezirk 2485 Doppelwagen oder 6,9 %, in Oberschlesien 13 832 Doppelwagen oder 16,2 % und in den drei Bezirken zusammen 16 528 Doppelwagen oder 4,4 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1903.

Im ganzen Monat Januar d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 467 291 Doppelwagen gegen 452 643, im Saarbezirk auf 62 647 Doppelwagen gegen 63 93⅜, in Oberschlesien auf 146 047 Doppelwagen gegen 158 805 und in den drei Bezirken zusammen auf 675 985 Doppelwagen gegen 675 381 und betrug demnach im Ruhrbezirk 14 648 Doppelwagen oder 3,2 % mehr, im Saarbezirk 1286 Doppelwagen oder 2 % weniger, in Oberschlesien 12 758 Doppelwagen oder 8 % weniger und in den drei Bezirken zusammen 604 Doppelwagen oder 0,1 % mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 1903.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte entfiel auf den 16. Januar d. J. und betrug 20 369 Wagen gegen 18 005 am 17. Januar 1903.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 31. Januar d. J. 70 710 offene Wagen gegen 65 398 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 5312 oder 8,1 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Bayerischer Eisenbahnrat.** Unter dem Vorsitz des Generaldirektors v. Ebermayer fand am 4. d. M. in München die 53. Sitzung des bayerischen Eisenbahnrates statt. Zur Begrüßung der erschienenen Mitglieder hatte sich der Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten v. Frauendorfer persönlich eingefunden. Die vorgelegte Zusammenstellung der in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1903 mit ministerieller Genehmigung eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife gab zu besonderen Verhandlungen keinen Anlaß. Als weiterer Punkt der Tagesordnung wurde die Gewährung der Reexpeditionsbefugnis an zwei Lagerhäuser in Weißenburg a. Sand und Osterhofen in Beratung gezogen und vom Eisenbahnrat einstimmig begutachtet. Ein weiterer Antrag der Staatseisenbahnverwaltung auf Zulassung des Einlagerungs- und Reexpeditionsverfahrens für Holzsendungen aus Österreich-Ungarn nach dem südwestlichen Deutschland fand nach längeren Verhandlungen, bei welchen von mehreren Seiten das Bedenken erhoben wurde, daß hierdurch die Einfuhr österreichischen Holzes erleichtert werde, die Zustimmung der Mehrheit des Eisenbahnrates mit der Beschränkung, daß die Reexpeditionsbefugnis im Bereiche der bayerischen Staatsbahn zunächst nur auf die Münchener Bahnhöfe beschränkt und bei Einbeziehung weiterer bayerischer Stationen der Eisenbahnrat neuerdings befragt werden solle.

Hierauf wurde in die Beratung des Sommerfahrplans 1904 eingetreten und dazu bemerkt, daß von der Staatseisenbahnverwaltung in Aussicht genommen sei, vom 1. Mai d. J. ab die I. Wagenklasse bei sämtlichen Personenzügen aufzulassen, insoweit nicht besondere Verhältnisse Ausnahmen erforderlich machen. Der Eisenbahnrat erklärte sich mit dieser Maßnahme einverstanden. Weiter soll eine Neuerung bezw. Verbesserung des Fahrplans auch insofern vorgesehen werden, als für Nebenbahnen mit größerem Verkehr, wie insbesondere Pasing-Herrsching, Mering-Weilheim, München Ostbahnhof-Deisenhofen, innerhalb der durch die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns gezogenen Grenzen höhere Grundgeschwindigkeiten als bisher angewendet und hierdurch die Fahrzeiten entsprechend gekürzt werden sollen.

Auf eine aus dem Kreise der Eisenbahnräte kommende Anregung, zur Bedienung des kleineren Lokal-Personenverkehrs Motorwagenfahrten einzurichten, wurde von der Staatsregierung die Erklärung abgegeben, daß das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten sich bereits eingehend mit dieser Frage befasse und die nötigen Einleitungen zur Einrichtung von Motorwagenbetrieben derzeit getroffen werden.

Nach Erörterung dieser in Aussicht genommenen grundsätzlichen Maßnahmen wurde der Sommerfahrplan 1904 im einzelnen durchberaten und alsdann endgültig festgesetzt.

— **Bekanntgabe von Betriebsunfällen.** Um das Personal zu größerer Vorsicht bei den Dienstverrichtungen zu veranlassen, gelangt bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung das Verfahren zur Einführung, daß künftighin in vierteljährlichen Zusammenstellungen oder nach Umständen auch von Fall zu Fall die dem Personal durch eigenes Verschulden zugestoßenen Unglücksfälle im Amtsblatte bekannt gegeben werden, wie dies beispielsweise bei den preußischen Staatsbahnen schon seit vielen Jahren geschieht. Diese Bekanntgabe soll dazu dienen, das Personal unter Hinweis auf einen Unglücksfall auf die mit dem Dienste verbundenen Ge-

fahren aufmerksam zu machen und über die zur Sicherheit des Betriebes und zum eigenen Schutze getroffenen Einrichtungen und erlassenen Vorschriften zu belehren.

— **Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth).** Die Einnahmen im Betriebsjahre 1903 betrugen 311 693 ℳ. Davon entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 264 124 ℳ, auf den Güterverkehr 36 375 ℳ und auf sonstige Einnahmen 11 194 ℳ. Die Ausgaben stellten sich auf 296 339 ℳ, und es bleibt ein Überschuß von 15 354 Mark, aus welchem nach dem Beschluß der Generalversammlung vom 4. d. M. 15 222 ℳ zur Verteilung von 5 % Dividende, d. i. 8,60 ℳ für jede Aktie zu 100 fl., bestimmt werden, während 132 ℳ der Bahnerneuerungsfonds zu erhalten hat. Der gesetzliche Reservefonds betrug am 31. Dezember 1903: 31 000 ℳ, der Pensions- und Unterstützungsfonds 155 057 ℳ, der Wert des Mobiliar- und Immobiliarvermögens 1 875 800 ℳ. Das Aktienkapital stellt sich auf 177 000 fl. = 303 428 ℳ.

— **Sächsischer Eisenbahnrat.** Am 4. d. M. fand die 49. Sitzung des sächsischen Eisenbahnrats statt. An einige Mitteilungen über Beschlüsse der letzten Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen knüpfte sich keine Debatte. An eine weitere Mitteilung über den Stand der Tarifierung von Zucker und Melasse schloß sich eine kurze Erörterung, die in dem Wunsche gipfelte, daß dem Eisenbahnrat noch vor Abhaltung der Septembersitzung der ständigen Tarifkommission Gelegenheit gegeben werden möchte, sich über die Frage gutachtlich zu äußern. Die Aufnahme der Station Kupferhammer-Grünthal in die Ausnahmetarife für Brennstoffe wurde mit Mehrheit empfohlen. Die Beförderung von Bier in Fässern als Eilstückgut zur gewöhnlichen Fracht im sächsischen Binnenverkehre wurde abfällig begutachtet, ebenso die Aufnahme von Wein in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter. Ein Antrag auf Verlegung der Termine der Eisenbahnratssitzungen wurde vertagt. Zum Schluß erfolgte eine Besprechung des Sommerfahrplans.

— **Der sächsische Lokomotivpark.** Das Dresdner Journal schreibt in Nr 29: „Eine Eingabe, welche die Handelskammer zu Chemnitz wegen der Ergänzung des sächsischen Lokomotivparks an das Ministerium des Innern und an die Ständeversammlung gerichtet hat, stellt das Verfahren der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung rücksichtlich des Lokomotiversatzes in einer Weise dar, daß einzelne Blätter hieran anschließend bereits eine Rückständigkeit dieser Verwaltung auch in technischer Hinsicht feststellen zu sollen glauben. Die Staatsregierung wird nicht anstehen, der Ständeversammlung die eingehendste Auskunft in der Angelegenheit zu geben. Schon jetzt aber darf bemerkt werden, daß sie vollständig in der Lage sein wird, die Schlußfolgerungen, welche die Handelskammer in dem erklärlichen Bestreben, die Interessen der Chemnitzer Maschinenindustrie zu fördern, auf Grund augenscheinlich sehr lückenhaften Materials zu Bemängelung des sächsischen Verfahrens gezogen hat, zu widerlegen und den Beweis zu führen, daß der Lokomotivbestand der sächsischen Staatseisenbahnen dem vorliegenden Bedürfnisse durchaus entspricht und den Vergleich mit dem Park keiner anderen deutschen Eisenbahnverwaltung zu scheuen braucht. Es wird vorbehalten, der Öffentlichkeit seinerzeit noch weitere Mitteilung zu machen."

— **Ein Nachspiel zu dem Buchholzer Eisenbahnunfall.** Vor der zweiten Strafkammer des Landgerichts in Dresden hatte sich am 6. d. M. der Redakteur der sozialdemokratischen Sächs. Arbeiter-Ztg. Düwell wegen Beleidigung der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen zu verantworten. Die „Berl. N. Nachr." teilen hierüber folgendes mit: Der Angeklagte hatte zwei heftige Artikel gegen die genannte Behörde veröffentlicht, in denen er behauptete, die Schuld an den Mißständen auf sächsischen Bahnen und speziell an dem bekannten Unglück auf der Haltestelle Buchholz trage allein die „Sparwut" der Behörde. Gerichtsseitig war das Reichseisenbahnamt ersucht worden, in bezug auf das Buchholzer Unglück sich gutachtlich zu äußern, ob irgend welche Schuld der Verwaltung beizumessen sei. Das Amt hatte dies aus gesetzlichen Gründen abgelehnt. Dafür hatte das Gericht den Oberbaurat André in Dresden und den früheren russischen Eisenbahndirektor und Vorstand der Rigaer Bahn, Geheimerat Pander, als Sachverständige geladen. Beide erklärten übereinstimmend, daß die Betriebssicherheit auf den sächsischen Staatsbahnen die denkbar größte sei. Speziell die Station Buchholz anlangend, so seien die dortigen Einrichtungen zur Zeit des Unfalles völlig ausreichend gewesen, der Beamte sei nicht überbürdet, die Besetzung der Station völlig ausreichend. Der sächsische Sachverständige gab ferner folgende Erklärung ab: Die bei der Generaldirektion bestehende Absicht des Sparens beschränke sich einzig und allein auf den inneren Dienst, auf alles überflüssige Schreibwerk und Vereinfachung der Verwaltung. Niemals erstrecke sich das Sparsystem auf den äußeren Dienst und auf Einrichtungen, die mit der Betriebssicherheit im Zusammenhang stehen. Diese würden immer mehr vervollkommnet und hieran würde nichts gespart. Der Gerichtshof erkannte auf 2000 ℳ Geldstrafe oder 200 Tage Gefängnis und Veröffentlichung des Urteils in der Arbeiter-Ztg. In der Urteilsbegründung wurde ausgeführt, daß die Verhandlung vollste Klarheit über alle Betriebsverhältnisse auf den sächsischen Staatsbahnen geschaffen habe, und daß auch nicht der kleinste Vorwurf irgend welcher Schuld die Verwaltung treffe. Das Buchholzer Unglück sei lediglich auf eine grobe Nachlässigkeit des Stationsbeamten zurückzuführen.

— **Zum Neckar- und Donaukanalprojekt.** In Heilbronn fand dieser Tage unter dem Vorsitz des Geh. Hofrats Dr v. Jobst aus Stuttgart zwischen Vertretern von Württemberg und Baden eine vertrauliche Besprechung statt, die sich mit den Kanalisationsfragen des Neckars und der Donau beschäftigte. Die Frage der Neckarkanalisation Heilbronn-Mannheim wurde nicht weiter behandelt, da der Mannheimer Oberbürgermeister Dr Beck von vornherein erklärte, daß Mannheim dieser Kanalisation eine wohlwollende Neutralität entgegenbringe. Eingehend erörtert wurde das Projekt eines Neckar-Donaukanals durch die Gebiete von Neckar, Rems, Kocher, Brenz, Donau. Das Ergebnis der Beratungen ist, daß ein Komitee für den Neckar-Donaukanal sich bildete, dem zehn Vertreter angehören. Die erste Aufgabe dieses Aktionskomitees soll eine Eingabe an die württembergische Regierung sein, worin diese ersucht wird, mit Beschleunigung die Wasserverhältnisse der beiden Flüsse Rems und Aal untersuchen zu lassen.

— **Die Personenbeförderung in Berlin** auf der Stadtbahn, den Straßenbahnen und den Omnibuslinien im Jahre 1903 hat nach dem amtlichen Ausweise um 48 024 070, d. i. täglich um 131 573 Personen gegen das Jahr 1902 zugenommen. Die Gesamtsumme der Beförderten beträgt im Jahre 1903: 580 981 481 (im Durchschnitt täglich 1 591 730) gegen 532 957 411 (täglich 1 460 153) im Jahre 1902. Die Stadt- und Ringbahn (einschl. Station Grunewald) beförderten im vergangenen Jahre 97 623 724, die Straßenbahnen 397 478 962 und die Omnibuslinien 85 878 795 Personen.

— **Personalnachrichten.** Bei der württembergischen Staatsbahnverwaltung wurde die Stelle des Vorstands der Güterstelle in Heilbronn dem Oberbahnsekretär, tit. Inspektor Thuma bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit der Dienststellung eines Bahnhofinspektors übertragen.

Österreich.

— **Die Ergebnisse der Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Jahre 1903.** Nach den mit Schluß des Jahres veröffentlichten vorläufigen Ausweisen wurden im Jahre 1903 auf dem alten Netze 2 842 113 Personen, das sind 348 837 Personen oder 10,9 % weniger, und 9 432 887 t Güter, das sind 49 910 t oder 0,5 % mehr als im Jahre 1902 befördert. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre haben ungeachtet der Verminderung der Zahl der Reisenden infolge der erfolgten Gleichstellung der Tarife mit jenen der Staatsbahnen eine Steigerung um 109 255 Kr., die Einnahmen aus dem Güterverkehre eine solche um 93 607 Kr., somit die Gesamteinnahme von 14 352 089 Kr. zusammen eine Erhöhung von 202 862 Kr. (+ 1,4 %) gegenüber dem Vorjahre ergeben. Auf der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg fand im Jahre 1903 bei einem um 87 126 (7 %) geringeren Personenverkehre und einem um 27 753 t (+ 5,1 %) größeren Güterverkehre eine Einnahmensteigerung um 98 216 Kr. (+ 4,7 %) statt. (Die Einnahme dieser Lokalbahn betrug 2 208 383 Kr.) Auf beiden Netzen zusammen ist somit aus dem Gesamtverkehre bisher eine Mehreinnahme von rund 300 000 Kr. ausgewiesen worden. Hierbei erscheinen die Einnahmen für das Jahr 1902 endgültig, jene für das Jahr 1903 vom Oktober ab vorläufig ermittelt. Die endgültige Abrechnung der letzten zwei Monate dürfte die Einnahmen noch weiter erhöhen. Über die Betriebsausgaben liegt eine Aufstellung noch nicht vor, doch dürften diese auf dem alten Netze jene des Vorjahres nicht wesentlich überschreiten, da die aus der Erhöhung der Personalbezüge und Pensionsfondsbeiträge sich ergebende Steigerung durch die geringere Vorschreibung an Steuern und Umlagen aufgewogen erscheint, welche im Zusammenhang mit dem vorjährigen Mindererträgnis erfolgte. Auf der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg dürfte mit einer Erhöhung der Betriebsausgaben um rund 100 000 Kr. zu rechnen sein. Immerhin wird den Aktionären, da die Ausgaben für den Prioritätendienst in diesem Jahre keine Erhöhung erfahren haben, aus den Transporteinnahmen ein Mehrbetrag von rund 200 000 Kr. zur Verfügung stehen. Die verschiedenen Einnahmen dürften infolge geringerer Erträgnisse aus den Wagenmieten voraussichtlich gegenüber dem Vorjahre

zurückbleiben. Doch kann schon nach dem vorangeführten Ergebnisse eine Dividende von 100 Kr., welche im Vorjahre nur durch Heranziehung des Gewinnvortrages im Betrage von etwa 170 000 Kr. ermöglicht wurde, als gesichert erachtet werden.

— **Die Schienenbestellungen für die neuen Alpenbahnen.** Binnen kurzem ist die Ausschreibung der Schienenlieferung für die Pyhrnbahn, Karawanken- und Wocheiner Bahn sowie die Nordrampe der Tauernbahn zu gewärtigen. Der Schienenbedarf für diese Linien (240 km) dürfte rund 30 000 t betragen. Die Frage, ob auf den neuen Linien ein verstärktes oder das alte Schienenprofil verlegt werden soll, dürfte wesentlich von dem Preisunterschied abhängen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß einzelne Strecken mit voraussichtlich schwächerem Verkehre mit Schienen des alten Profils, die übrigen dagegen mit Schienen des verstärkten Profils ausgerüstet werden.

— **Die österreichische Holzausfuhr und die Eisenbahntarife.** Gegen die in Aussicht genommene Aufhebung der Ermäßigung für die Ausfuhr von Rundholz nach Sachsen und im Elbeumschlagverkehr sind von den Beteiligten Schritte unternommen worden, welche zum mindesten eine Hinausschiebung des Zeitpunktes für diese Maßregel bezwecken. Diese Schritte hatten zunächst den Erfolg, daß der Eisenbahnminister einer Abordnung der Beteiligten, welche in dieser Angelegenheit bei ihm vorsprach, die nochmalige eingehende Prüfung des Sachverhaltes zusicherte. Neben den Bestrebungen, die geplante Aufhebung der bestehenden Tarifermäßigungen rückgängig zu machen, wurde die Aufmerksamkeit der Regierung auch auf die alpenländische Holzgewinnung gelenkt, welche einer besonderen Rücksichtnahme deshalb als bedürftig bezeichnet wurde, weil sie in ihrem bisherigen Absatzgebiete in Italien durch den seit einiger Zeit auftretenden Wettbewerb des bosnischen Schnittholzes empfindlich bedrängt werde. Die eingehende Prüfung der von den Beteiligten in beiden Richtungen der Würdigung anheimgegebenen Tatsachen und Umstände hat das Eisenbahnministerium veranlaßt, dem Einschreiten der Beteiligten insofern Rechnung zu tragen, als einerseits die für die Holzausfuhr nach Sachsen und für den Elbeumschlagverkehr bestehenden Ermäßigungen auch dem kärntnerischen und zum größten Teile auch dem steiermärkischen Holze zugänglich gemacht werden und daß ferner die ab 1. März geplante Aufhebung der für die Holzausfuhr nach Sachsen und im Elbeumschlagverkehr bestehenden Ermäßigungen zunächst für einige Zeit verschoben wurde.

— **Vereinfachung der Eilgutabfertigung auf den österreichischen Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium plant, wie seinerzeit gemeldet, die Einführung eines vereinfachten Abfertigungsverfahrens für den gesamten Eilgutlokalverkehr unter Anwendung von Frankierungsmarken, wie solche schon bisher für Eilgut innerhalb bestimmter Gewichts- und Entfernungsgrenzen mit Erfolg Verwendung finden. Die dem Staatseisenbahnrat in seiner jüngsten Herbstsitzung dieserhalb mitgeteilte Vorlage wurde mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Reform einem Sonderausschusse überwiesen, welcher über die Vorlage in der nächsten Frühjahrssitzung berichten wird. Dieser Ausschuß wird voraussichtlich in der zweiten Hälfte dieses Monats zusammentreten. Inzwischen hat das Eisenbahnministerium die Vorlage den Staatsbahndirektionen zu dem Zwecke mitgeteilt, damit diese ihre vom Gesichtspunkte der praktischen Erfahrungen sich allenfalls ergebenden Wahrnehmungen, Anregungen oder Bemerkungen dem Ministerium zur Kenntnis bringen.

— **Verträge über Industriegleise im Bereiche der österreichischen Staatseisenbahnen.** Der Staatseisenbahnrat hat das ihm vom Eisenbahnministerium in der letzten Herbstsitzung unterbreitete Muster für Verträge über Industriegleise im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen mit Rücksicht auf den Umfang und die Bedeutung dieser Vorlage einem besonderen Ausschusse überwiesen, welcher über die Vorlage in der nächsten Sitzung zu berichten und Anträge zu stellen haben wird. Dieser Sonderausschuß hat am 5. und 6. d. M. die Vorlage einer eingehenden Beratung unterzogen und eine Reihe von Abänderungen beschlossen. Von den Vertretern des Eisenbahnministeriums wurde wegen eines Teiles dieser Abänderungen bereits in der Sitzung eine zustimmende Erklärung abgegeben. Über andere Abänderungen wurde die Erklärung vorbehalten. Es ist nach dem Gange der Verhandlungen kaum zu zweifeln, daß es gelingen werde, hinsichtlich dieser wichtigen Vorlage zu einem vollständigen Einvernehmen zu gelangen.

— **Enteignung.** Der Verwaltungsgerichtshof hat eine Beschwerde betreffend die Enteignung von Grundstücken zu Eisenbahnzwecken ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen, weil über die Frage der Notwendigkeit der Inanspruchnahme der zu enteignenden Grundstücke für Eisenbahnzwecke die Verwaltungsbehörden nach freiem Ermessen zu entscheiden haben und daher gegen eine solche Entscheidung die Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshofe unzulässig erscheint.

Ungarn.

— **Über den Stand und die Bezüge der Angestellten der ungarischen Eisenbahnen** mit Ende des Jahres 1902 geben wir nach amtlicher Mitteilung folgende Nachweisung:

	Stand (Personen) im allgemeinen	Stand (Personen) für 1 Bahnkm	Bezüge (Kronen) im allgemeinen	Bezüge (Kronen) für 1 Bahnkm
Ungarische Staatseisenbahnen.				
Zentralverwaltung:				
Beamte	2 938	0,20	9 398 696	634,13
Unterbeamte und Diener	978	0,06	1 440 198	97,17
zusammen	3 916	0,26	10 838 894	731,30
Streckendienst:				
Beamte	4 147	0,28	9 318 230	628,71
Unterbeamte und Diener	33 200	2,24	39 029 002	2633,31
zusammen	37 347	2,52	48 347 232	3262,02
Insgesamt:				
Beamte	7 085	0,48	18 716 926	1262,84
Unterbeamte und Diener	34 178	2,30	40 469 200	2730,48
zusammen	41 263	2,78	59 186 126	3993,32
Hauptbahnen insgesamt [Ungarische Staatsbahnen und gesellschaftliche Eisenbahnen ersten Ranges *)].				
Zentralverwaltung:				
Beamte	3 348	0,20	10 934 685	661,25
Unterbeamte und Diener	1 109	0,06	1 609 892	97,35
zusammen	4 457	0,26	12 544 577	758,60
Streckendienst:				
Beamte	4 598	0,28	10 531 072	636,84
Unterbeamte und Diener	37 045	2,24	42 991 713	2599,84
zusammen	41 643	2,52	53 522 785	3236,68
Insgesamt:				
Beamte	7 946	0,48	21 465 757	1298,09
Unterbeamte und Diener	38 154	2,30	44 601 605	2697,19
zusammen	46 100	2,78	66 067 362	3995,28
Lokalbahnen (selbständige).				
Zentralverwaltung:				
Beamte	176	0,13	653 680	495,16
Unterbeamte und Diener	62	0,05	65 678	49,75
zusammen	238	0,18	719 358	544,91
Streckendienst:				
Beamte	124	0,10	280 073	212,16
Unterbeamte und Diener	1 751	1,32	1 492 940	1130,90
zusammen	1 875	1,42	1 773 013	1343,06
Insgesamt:				
Beamte	300	0,23	933 753	707,32
Unterbeamte und Diener	1 813	1,37	1 558 618	1180,65
zusammen	2 113	1,60	2 492 371	1887,97
Haupt- und Lokalbahnen.				
Zentralverwaltung:				
Beamte	3 524	0,20	11 588 365	648,97
Unterbeamte und Diener	1 171	0,06	1 675 570	93,84
zusammen	4 695	0,26	13 263 935	742,81
Streckendienst:				
Beamte	4 722	0,26	10 811 145	605,45
Unterbeamte und Diener	38 796	2,18	44 484 653	2491,23
zusammen	43 518	2,44	55 295 798	3096,68
Insgesamt:				
Beamte	8 246	0,46	22 399 510	1254,42
Unterbeamte und Diener	39 967	2,24	46 160 223	2585,07
zusammen	48 213	2,70	68 559 733	3839,49

*) Bei der Südbahn und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nur die ungarischen Linien gerechnet.

— **Die Lage der Beamten der ungarischen Staatsbahnen.** In einem im „Pester Lloyd“ erschienenen Aufsatz wird die materielle Lage der Beamten der ungarischen Staatsbahnen eingehend erörtert und darüber Klage geführt, daß die Bezüge dieser Beamten den heutigen Preisverhältnissen durchaus nicht mehr entsprechen. Bei der ersten Organisation der ungarischen Staatsbahnen im Anfang der 70 er Jahre seien Gehälter festgesetzt worden, welche den damaligen Verhältnissen vollkommen entsprachen, ja verhältnismäßig glänzend genannt werden durften. Seit jener Zeit — also seit ungefähr 35 Jahren — seien aber die Gehälter auch nicht um einen Heller erhöht worden. Nur die Wohnungsgelder hätten für einzelnen Gehaltsklassen eine unwesentliche Aufbesserung erfahren. Abgesehen von der Unzulänglichkeit der Gehälter seien auch die Beförderungsverhältnisse sehr ungünstig. Es sei zwar im Jahre 1884 zur Verbesserung dieser Verhältnisse eine Höchstwartezeit für die einzelnen Gehaltsstufen festgesetzt worden, doch schon im Jahre 1887 sei diese für die Angestellten günstige Maßregel aufgehoben und trotz vieler Bittgesuche seitdem nicht wieder eingeführt worden, obwohl derartige Wartezeiten seitdem schon bei vielen Verkehrsunternehmungen, so in Ungarn bei der Südbahn, in Österreich bei den Staatsbahnen und mehreren Privatgesellschaften und in Deutschland bei sämtlichen Verwaltungen eingeführt wurden.

Mit der fortschreitenden Verstaatlichung und der Übernahme der Beamten der verstaatlichten Bahnen sei die Lage der Beamten der Staatsbahnen noch schlechter geworden. In den unteren Gehaltsstufen würden die Beförderungen immer spärlicher, man warte heute auf eine Gehaltserhöhung von 200 Kr. 3 bis 4, auch 5 Jahre; in den oberen Gehaltsstufen seien die Beförderungsverhältnisse noch schlechter. Schon vor ungefähr 12—13 Jahren seien die Zustände derart unleidlich gewesen, daß zahlreiche Denkschriften dem Ministerium überreicht wurden, in welchen die triste Lage der Eisenbahnbeamten dargelegt und um eine Verbesserung angesucht wurde. Vor 2 Jahren, als die Frage der allgemeinen Gehaltsaufbesserung für die Staatsbeamten ins Rollen kam, glaubten auch die Staatsbahnbeamten auf Erhöhung ihrer Bezüge und auf Festsetzung einer Wartezeit mit Zuversicht rechnen zu können.

Ungeachtet jedoch seither die Gehälter der Staatsbeamten geregelt wurden, sei an der Lage der Beamten der ungarischen Staatsbahnen bis jetzt nichts geändert worden. Die allgemeine Gehaltsaufbesserung, welche die Eisenbahnbeamten mit den Staatsbeamten gleichstellen würde, sei nicht erfolgt, und seien die Staatsbeamten jetzt besser bezahlt, als die Beamten der Staatsbahnen, trotzdem letzteren für den Pensionsfonds ständig namhafte Abzüge von ihren geringen Bezügen gemacht werden und den Staatsbeamten auch sonst noch verschiedene Begünstigungen gewährt werden.

Zu gunsten der Staatsbahnbeamten sei statt einer allgemeinen Regelung der Gehälter eine größere Zahl von Beförderungen durchgeführt worden. Von 5600 hätten etwa 1600 Gehaltserhöhungen erhalten. Diese Maßregel sei völlig unzulänglich, und warten die Staatsbahnbeamten sehnsüchtig auf eine allgemeine Gehaltserhöhung. Schon im Jahre 1902 sei eine solche ernstlich geplant gewesen, und sei zu diesem Zwecke der Personentarif der ungarischen Staatsbahnen vom 1. Januar 1903 an erhöht worden, was zur Folge hatte, daß sich die Einnahmen für das Jahr 1903 beim Personenverkehr um mehr als 4 000 000 Kr. erhöhten; da die ganze Gehaltsaufbesserung mit etwa 3 000 000 Kr. durchführbar sein soll, liege gar kein triftiger Grund dafür vor, daß die Gehaltsaufbesserung der Staatsbahnbeamten ad calendas graecas verschoben werde.

— **Konzession für die Vorarbeiten des Netzes der Ungarischen Vizinalbahn-Aktiengesellschaft.** Der ungarische Handelsminister hat der Ungarischen Vizinalbahn-Aktiengesellschaft die Konzession für die Vorarbeiten von 27, den lokalen Interessen der betreffenden Gegend dienenden schmalspurigen Vizinalbahnen, welche sämtlich mit einer Spurweite von 0,70 m auszuführen sind, auf die Dauer eines Jahres erteilt. Diese Vizinalbahnen, deren Gesamtlänge 1000 km übersteigt, sind: 1. Marczaltö-Kemeneshögyérz, 2. Tapolcza-Veszprém, 3. Kaposvár-Marczali, 4. Lábod-Kadarkút, 5. Paks-Tolnamözs, 6. Czecze-Dunaföldvár, 7. Obecse-Katymár, ferner Omoravicza-Kisköszeg und Zombor-Apatin, 8. Gombos-Temerin, 9. Kalocsa-Uszód, 10. Örkény-Kúnszentmiklós, 11. Ráczkeve-Szalkszentmárton, 12. Szeged-Kiskünhalas, 13 Ungvár-Remete, 14. Ungvár-Nagykapos, 15. Kisberezna-Oroszhrabócz und Ublya-Klenova, 16. Munkács-Dolha mit einer Zweiglinie von Bilke bis Tiszanjlak, 17. Nagykálló-Nyirbéltek, 18. Nyiregyháza-Dombrád, 19. Nagyczalonta-Szakály, 20. Biharnagybajom-Mezösass, 21. Békéscsaba-Kondoros, 22. Gyula-Barakony, 23. Karczag-Szeghalom, 24. Lökösháza-Bánhegyes, 25. Csongrád-Orosháza-Földeák, 26. Zsebely-Törökszákos und 27. Pakrácz-Pozsega. Gleichzeitig hat der Minister die Gesellschaft aufmerksam gemacht, daß hinsichtlich der Linien Tapolcza-Veszprém, Obecse-Zombor, Zombor-Apatin, Csongrád-Szentes-Orosháza und Zsebely-Liebling auf Grund von normalspurigen, hinsichtlich der Nyiregyháza-Dombráder und Gyula-Barokonyer Linien hingegen auf Grund von schmalspurigen Projekten bereits in einem vorgeschrittenen Stadium befindliche Verhandlungen im Zuge sind. Der Minister erklärt, daß er durch die Herausgabe dieser Vorkonzession keine Verantwortung für die wirkliche Ausführung der fraglichen Linien übernimmt, daher in dem Falle, daß der Bau einer oder der anderen der 27 Linien nicht konzessioniert wird, die Gesellschaft für die Kosten der Vorarbeiten auf Ersatz keinen Anspruch erheben kann. Ferner erklärt der Minister, daß diese Vorkonzession der Gesellschaft bei der Verwirklichung der einzelnen Projekte kein Vorrecht sichert und er sich diesbezüglich das Recht der freien Entscheidung vorbehält. Zugleich behält sich der Minister auch das Recht vor, daß er, falls eine oder die andere der vorangeführten Bahnen auf Staatskosten oder durch eine andere Unternehmung ausgebaut werden sollte, die fertiggestellten Pläne und Kostenvoranschläge dieser Bahnen gegen Erstattung ihres durch ihn zu bestimmenden Wertes verwenden könne. Für die von der Gesellschaft außer den 27 Vizinalbahnen noch projektierte Linie Üllö-Czegléd sowie auch für die Strecke Tolnamözs-Szegszárd der Paks-Szegszárder Bahn hat der Minister die erbetene Konzession für die Vorarbeiten nicht erteilbar gefunden. Schließlich bemerkt der Minister, daß für das Projekt Kalocsa-Uszód (siehe 9.) vom Verkehrsstandpunkte aus statt der Schmalspur die Zugrundelegung der Normalspur begründet erscheint. M.

— **Budapest-Kerepes-Czinkotaer Lokalbahn.** Der ungarische Handelsminister hat dem Parlamente einen Gesetzentwurf betreffend die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen der Linie Budapest-Köbanya der ungarischen Staatseisenbahnen und einem geeigneten Punkte der Linie Budapest-Kerepes-Czinkota der Budapester Lokalbahngesellschaft vorgelegt. Die neue, vollspurig auszuführende Linie bezweckt die Entlastung letzterer Linie im Güterverkehr.

Übrige europäische Länder.

— **Die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.** Als Nachspiel zu den Erörterungen in der Abgeordnetenkammer über den Rückkauf der Westbahn und der Südbahn ist noch die Interpellation etwas näher zu erwähnen, welche wegen der in dieser Frage zwischen dem Finanzminister und dem Marineminister zutage getretenen Meinungsverschiedenheit eingebracht wurde. Sie erfolgte von nationalistischer, also gegnerischer Seite aus politischen Gründen, um dem Ministerium ein Bein zu stellen, aber die Antwort des Ministerpräsidenten Combes und die Stellungnahme der Kammer dazu ist auch sachlich von Wichtigkeit. Sie beweisen, wie der Verstaatlichungsgedanke in maßgebenden Regierungs- und Parlamentskreisen abgenommen hat. Ministerpräsident Combes fragte den Interpellanten Rudelle, weshalb die sofortige Erörterung nötig sein solle; darauf wurde aus den konservativen Reihen ironisch geantwortet: „Weil Sie nicht länger einen so reaktionären Minister wie Herrn Rouvier (der die Verstaatlichung grundsätzlich abgelehnt hat) in ihrer Mitte behalten können.“ Der Ministerpräsident erklärte nun, die Herren hätten doch jetzt nicht zum erstenmal entdeckt, daß Rouvier und Pelletan wegen des Rückkaufs verschiedener Ansicht seien; auch sei doch nicht anzunehmen, daß diese beiden, als sie einwilligten, in dasselbe Ministerium einzutreten, damit ihre früheren Überzeugungen aufgeben wollten. Das Kabinett habe nur die Absicht, genau die republikanische Mehrheit der Abgeordnetenkammer wiederzuspiegeln. Selbstverständlich habe das Kabinett gemeinsam über die Frage beraten, „welche uns spaltet“ (qui nous divise), und den Beschluß gefaßt, welchen der Minister der öffentlichen Arbeiten der Kammer zu unterbreiten beauftragt ward. Dieser betrifft bekanntlich Verhandlungen mit der Westbahn und Orléansbahn wegen Überlassung einiger Linien und Bahnhöfe an das Staatsbahnnetz und ist neuerdings an den Ausschuß verwiesen. Also, schloß Combes, sei kein Grund für die Interpellation abzusehen. Die Kammer billigte mit fast Zweidrittelmehrheit diese jedenfalls einer weiteren Verstaatlichung nicht günstige Stellung der Regierung, indem die Interpellation mit 344 gegen 179 Stimmen hinter die übrigen zurückgestellt wurde. Die Verstaatlichungsfreunde geben denn auch ihre Niederlage offen zu; in der „Aktion“ sagt der Abg. Klotz, der als Kommissionsberichterstatter für den Rückkauf der Westbahn und der Südbahn eingetreten war: „Jedenfalls ergibt sich jetzt schon bestimmt, daß der status quo ungünstig („désastreux“) ist.“ So die Sachlage. Mögen die Ansichten sein, wie sie wollen, und mag es wohl richtig sein, daß in Frankreich das Staatsbahnsystem weniger angebracht wäre als in Deutschland, so darf und muß im Ausland energischer Widerspruch dagegen erhoben werden, wenn die Staatsbahngegner in Frankreich die tatsächlichen Verhältnisse im Auslande direkt falsch

hinstellen. So sagt der „Temps“: „Alle, welche diese Probe (Staatsbahnbetrieb) gemacht haben, haben entweder darauf verzichtet, wie Italien, oder beklagen sich darüber, wie Belgien und Preußen.“ Diese Behauptung wird aufgestellt in einem Augenblick, wo die glänzenden Eisenbahnüberschüsse in Preußen mit ihrem riesigen Mehrergebnis den ganzen Staatshaushalt in ungünstiger Zeit wieder ins Gleichgewicht gebracht haben, und wo auch die Verkehrsleistungen der preußischen Staatsbahnen derartige — den französischen gewiß nicht nachstehende — sind, daß in Preußen die grundsätzlichen Staatsbahngegner einer nach dem andern verschwinden.

— **In 6¼ Stunden von Paris nach London.** Wie wir Pariser Blättern entnehmen, prüfen zur Zeit die französische Nordbahn und die englische South Eastern Railway einen Plan für eine Zug- und Schiffsverbindung, durch welche die Fahrt Paris-London in 6¼ Stunden zurückgelegt würde. Zu diesem Zweck würde der von London um 11 Uhr morgens abgehende Schnellzug in Dover Anschluß an den Dampfer erhalten, der in Calais um 2 Uhr nachmittags eintrifft. Dort würde ein 10 Minuten später abgehender Schnellzug die Reisenden und das Gepäck aufnehmen und ohne Aufenthalt die 297 km bis Paris zurücklegen. Die Zolluntersuchung des Gepäcks würde im Zuge erfolgen. Wahrscheinlich soll diese Verbindung vom Mai an in Kraft treten.

— **Schweizerische Ostalpenbahn.** Der Kampf um eine schweizerische Ostalpenbahn wird derzeit in der Schweiz mit außerordentlich lebhaftem Eifer geführt, während tatsächlich die Aussichten für die Ausführung einer solchen neuen Durchgangs-Alpenbahn, die ja schon lange Jahre im Plane stand, für die nächste Zeit noch keineswegs erheblich besser geworden erscheinen. Die Eidgenossenschaft hat sich zur Richtschnur gemacht, vorerst nach der Verstaatlichung der Privatbahnen der neuen Bundesbahnverwaltung und ihren Finanzen, an welche ohnedies große Ansprüche gestellt werden, keine weiteren kostspieligen Neuunternehmungen aufzuladen. Voraussichtlich wird jedoch in nicht zu ferner Zeit ein Alpenübergang zwischen Gotthard und Brenner, welche 230 km voneinander entfernt liegen, erstellt werden müssen, wobei auch osttirolische Pläne in Wettbewerb kommen. Derzeit ist in der Schweiz der Streit neu entfacht durch den Umstand, daß dem alten und, wie es schien, festeingewurzelten Splügenprojekt der Plan einer Greinabahn entgegengestellt ist. Eine solche wird neuerdings aus den Kantonen Tessin, St. Gallen und Graubünden verfochten. Ihre Anhänger führen an, daß sie mehr der Ostschweiz und somit besonders schweizerischen Interessen dienen würde, daß sie weniger technische Schwierigkeiten biete und auch die Kosten nicht so große sein würden. In diesem letzten Punkte wie überhaupt gehen aber die Meinungen weit auseinander. Die Splügenfreunde vertreten im ganzen größere Gesichtspunkte. Sie führen an, daß die Greinabahn viel zu nahe — nur 20 km entfernt — an der Gotthardbahn liege, nur eine Art Zufahrtslinie zu dieser sein würde, während der Splügen mehr nach der Mitte gegen den Brenner zu läge und somit ein weiteres und vorteilhafteres Zufahrtsgebiet haben würde. Die Greinabahn würde mit der Gotthardbahn am Lago Maggiore ausmünden, die Splügenbahn dagegen am Comersee. Die Greinabahn würde länger auf schweizerischem Gebiet stehen, die Splügenbahn internationaler sein, größere Verkehrsdichtigkeit und mehr Zufahrt haben usw. Übrigens haben bereits 1870/71 die Ostkantone St. Gallen und Graubünden sich nicht nur für die Splügenbahn ausgesprochen, sondern auch Beiträge für den Fall ihres Baus beschlossen. Jetzt erklären die Greinaanhänger die ganze Frage als noch nicht genügend geklärt. Italien würde indes wohl nur für eine Splügenbahn zu haben sein, und in dieser Beziehung wird bei dem jetzigen Streit auch die politische Verstimmung in der Schweiz gegen Italien wegen der Simplonangelegenheit ausgenutzt. Immerhin müssen die Schweizer mit auswärtiger Beteiligung rechnen. So heißt es in einem Artikel der N. Zürcher Ztg.: „Glaubt man wirklich, daß der Bund die Greina, die nach Lommel 116 000 000 Franken kostet, in den nächsten 20 Jahren bauen könne und bauen werde? Auf auswärtige Subventionen für eine interne (schweizerische) Zufahrt zum Gotthard ist ebensowenig zu hoffen, wie für den Ricken; darüber mache man sich keine Illusionen.“ Und in einer Darlegung des Berner „Bund“, die gleichfalls für den Splügen eintritt, heißt es: „Nur mit schweizerischen Mitteln wird weder der eine noch der andere gebaut, da müssen die Nachbarstaaten Deutschland und Italien mithelfen. Wohin aber deren Interessen ausschließlich neigen, das weiß man schon jetzt zur Genüge.“

— **Simplontunnel.** Im ganzen Monat Januar konnten wegen des Wassereinbruchs die Arbeiten auf der Nordseite nicht aufgenommen werden. Man hat im Januar am Paralleltunnel gearbeitet, der bis Ende Januar eine Länge von 10,085 km aufwies, gegen 10,144 km des Haupttunnels. Am 29. Januar hat man die Arbeiten an einer Verbindungsgalerie zwischen den beiden Tunneln bei Kilometer 10,133 begonnen. Die heiße Quelle ergießt sich nach dem „Briger Anzeiger“ in einem Strahle von etwa 60 cm von der Decke des Vororts in den Tunnel. Man trachtet das Wasser zu fassen und in großen Holzröhren über die Ausweitungspartien hinaus nach dem Tunnel 2 abzuleiten, und dann soll nach Erstellung weiterer Schutzvorrichtungen die Arbeit wieder aufgenommen werden. Indessen ist auch im Tunnel 2 eine heiße Quelle angebohrt. Auf der Südseite betrug im Januar der tägliche Fortschritt 4,71 m, der Wasserzufluß 772 l in der Sekunde; dort ist die Tunnellänge 7898 m. Im ganzen hatte Ende Januar der Sohlstollen eine Länge von 18 042 m, bei 19 731 m Gesamtlänge.

— **Elektrische Eisenbahn Meiringen-Gletsch (Grimselbahn).** Beim schweizerischen Bundesrat ist von dem Ingenieur Vogt in Laufen und dem Elektrotechniker Vontobel in Winterthur das Konzessionsgesuch für eine auf eigenem Bahnkörper herzustellende elektrische Schmalspurbahn von Meiringen nach Gletsch eingereicht. Sie soll bei reinem Adhäsionsbetrieb eine Höchststeigung von 60 ‰ erhalten und etwa 6 000 000 Fr. kosten.

— **Bahnhofumbau in Thun.** Der von der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen vorgelegte Plan, wonach die völlig unzureichenden Bahnhofsverhältnisse in Thun durch eine bescheidene Erweiterung des Bahnhofs Thun verbessert werden sollten, scheint zu gunsten des größeren, vom Direktor der Thunerseebahn aufgestellten Planes verlassen zu werden. Danach soll ein gemeinsamer Zentralbahnhof Thun-Scherzlingen erstellt werden. Für diese Lösung habe sich u. a. die Gemeinde Thun und die Regierung des Kantons Bern ausgesprochen, so daß nunmehr das Eisenbahndepartement des Bundesrats die Generaldirektion mit der Ausarbeitung eines entsprechenden Planes beauftragt habe.

— **Internationaler Bahnhof in Domodossola.** Wie bekannt, soll in Domodossola der internationale Bahnhof für den gesamten Personenverkehr der neuen Linie über den Simplon gebaut werden, während die Abwicklung der Zollobliegenheiten für die Güter geteilt in Brig und Domodossola stattfinden soll. Der neue Bahnhof in Brig ist schon fertiggestellt. Der Bahnhof in Domodossola wird nach dem von der Mittelmeerbahn entworfenen Plane gebaut; die Kosten sind auf über 2 000 000 L. veranschlagt. Am 12. d. M. findet bei der Generaldirektion besagter Bahn die Vergebung des Baues statt.

— **Bahnprojekt Turin-Martigny.** Nach Turiner Blättern ist dem dortigen Provinzialrat das Gesuch um eine Konzession für eine zweigleisige elektrische Eisenbahn von Turin nach Martigny im schweizerischen Rhonetal zugegangen; sie würde 157 km Länge haben, davon nicht weniger als 50 km Tunnel, deren längster am Col Ferret beim großen Sankt Bernhard etwa 12 km betragen würde. Trotzdem würde der höchste Punkt der Bahn noch 1800 m erreichen und die Steigung stellenweise 5 % betragen. Die Kosten werden mit 50 000 000 L. berechnet. Der ganze Plan sieht sehr phantastisch aus.

— **Versuch mit Dampfselbstfahrern (Bauart Purrey) auf der italienischen Mittelmeerbahn.** Die günstigen Ergebnisse der Versuche, welche die französischen Bahnen auf Nebenlinien mit schwachem Personenverkehr mit dem Dampfselbstfahrwagen Bauart Purrey gemacht haben, erregten die Aufmerksamkeit der italienischen Mittelmeerbahn. Wie alle übrigen Bahnen, erwog sie seit langer Zeit die Möglichkeit, den Linien mit geringem Verkehr einen billigen, ausreichenden und bequemen Betrieb zu geben; sie sandte nun einige ihrer Ingenieure nach Frankreich, um an Ort und Stelle das neue Fahrzeug mit seinen eigenartigen Kesseln und Motoren im Betriebe zu prüfen und zugleich die Werkstätten des Erbauers Purrey in Orléans zu besichtigen. Die Erfahrungen, welche diese Ingenieure über die neue Wagengattung im wirklichen Dienste sammelten, waren günstig, sowohl was die Betriebssicherheit und Leistungsfähigkeit des Dampfwagens und seiner einzelnen Hauptteile anbelangt, als auch in bezug auf den Kostenpunkt des Betriebes. Nachdem mit dem Erbauer des Wagens einzelne, für den besonderen Dienst auf der Mittelmeerbahn nötige Abänderungen festgesetzt wurden, hat die Mittelmeerbahn der Regierung den Ankauf von zwei solchen Fahrzeugen vorgeschlagen, welche versuchsweise auf der Linie Rom-Viterbo in Dienst gestellt werden sollen. Die Anschaffungskosten belaufen sich auf 30 000 Fr. für den Wagen. Die Regierung wird ihren Entscheid bald bekannt geben. Über die besondere Bauart des Wagens und über die technischen und ökonomischen Ergebnisse des Versuches wird an dieser Stelle eingehend berichtet werden.

— **Londons überlastete Straßen.** Die London Traffic Commission ist seit Monaten eifrig am Werk, um die immer unhaltbarer sich gestaltenden Verkehrszustände zu verbessern.

Mit wenigen Ausnahmen sind die Londoner Straßen heute noch ebenso eng und unregelmäßig, wie vor 100 Jahren, indes der Verkehr in außerordentlichem Maße zugenommen hat. Die größte Schwierigkeit bildet die Regelung des Kreuzungsverkehres. Am 1. Mai 1903 wurden in den Stunden von 9 Uhr früh bis 9 Uhr abends in Piccadilly 16 576, in Regent Street 17 768 und in Strand 12 581 Fahrzeuge gezählt, die den Kreuzungsverkehr behindern. Selbst wenn diese Straßen erweitert werden, füllt sie noch immer der heutige Verkehr. Dieserhalb befragte Sachverständige empfehlen die Vorschrift der Benutzung von Parallelwegen. Die Omnibusse belasten zwar die Fahrbahn, entlasten aber die Gehwege; bei diesen könnte man jedoch durch schärfere Handhabung der Vorschriften eine teilweise Erleichterung schaffen; dagegen müßten das Auf- und Abfahren der Cabs eingestellt, den vor den Kaufläden wartenden leeren Wagen Warteplätze in Seitengassen angewiesen und der Lastenverkehr zu gewissen Stunden des Tages untersagt werden, so daß die Straßen nur dem berechtigten Verkehr dienen. Damit sei jedoch die Frage der Kreuzungen nicht gelöst, denn es wären auch dann Störungen und Aufenthalte nicht vermieden.

Für die Fußgeher müssen Durchgänge unter den Straßen oder Brücken über diese hergestellt werden.

Als notwendig erweise sich die Anlage eines neuen großen Straßenzuges nach Süden, und zwar die Verbesserung und Erweiterung von Holborn und Strand (0,8 km, Kosten 4 500 000 £) sowie deren Fortsetzung über die Themse durch Southwark, Bermondsey und Camberwell zum Crystal Palace (10 km). Die Kosten werden auf 12 000 000 £ geschätzt, wobei ein 38 m breiter beiderseits des Straßenzuges laufender Landstreifen, der später für Bebauungszwecke abgegeben wird, inbegriffen ist.

Sir H. E. Knight machte den kühnen Vorschlag, ein Netz von ungefähr 64 km elektrischer Tiefbahnen für den Güterverkehr anzulegen, in der Form von Ellipsen, deren eine unter der inneren Stadt etwa je 1,6 km nördlich und südlich der Themse verläuft und deren zweite 1,6—2 km weiter außen liegt und alle Bahnen Londons verbindet. In diesen Tiefbahnen, deren Auf- und Abgabestellen in die Seitenstraßen zu verlegen sind, würde sich der ganze Frachtenverkehr von und zu den Bahnhöfen abwickeln. Die Waren würden durch kleine Motorfahrzeuge zugestreift. Desgleichen seien Omnibusse und Frachtwagen durch mechanische Kraft anzutreiben, und um London von der Nebelplage zu befreien, wäre der Gebrauch von Gas für Heizzwecke zwangsweise einzuführen. — In St. Louis besteht ein System solcher Untergrundbahnen für Güter, auf denen die Wagen bis vor die Türen der Warenhäuser gebracht und durch Hebewerke aufgezogen werden.

Die Ausführung dieses Planes wäre ja zweifellos äußerst vorteilhaft, aber es stehen hier die großen Kosten hindernd im Wege. Der Bau von Tiefbahnen ist sehr kostspielig und die Londoner Tiefbahnen, die den dichtesten Personenverkehr der Welt bewältigen, zahlen nur mäßige Dividenden. Güter vertragen jedoch keine hohen Sätze. Unterpflasterbahnen wären allerdings weniger kostspielig, kommen aber wegen der unzulässigen Störung der Straßen hier gar nicht in Frage. K—a.

— **Die Great Northern and City Electric Railway.** Als Nachtrag zu der in Nr 6 S. 84 d. Ztg. veröffentlichten Mitteilung wird noch gemeldet, daß in Moorgate und Oldstreet die Verbindung mit der City & South London Railway und in Finsbury mit der Great Northern Railway durch einen unterirdischen Gang hergestellt wurde. Die Dauer der Fahrt einschließlich der Aufenthalte beträgt 13½ Minuten, der Fahrpreis 2 d (16 ₰). Die Verwaltung wird einen 3-Minutenverkehr einführen und rechnet auf einen jährlichen Zuspruch von 27 000 000 Reisenden. Vom 1. d. M. ab ermäßigte die Great Northern Railway ihre Fahrpreise für alle Londoner und Lokalstationen und führte Zeitkarten III. Klasse ein.

Die Verhandlungen, daß diese Zeitkarten auch auf der Great North & City Electric Railway Gültigkeit haben, führten bisher noch zu keinem Abschluß.

— **Dampfmotorwagen für englische Eisenbahnen.** Eine Anzahl englischer Eisenbahngesellschaften hat in letzter Zeit, wie den Lesern aus unserer Mitteilung in Nr 70 S. 1067 Jahrgang 1903 d. Ztg. bekannt, Versuche mit Dampfmotorwagen angestellt, um auf Zweigbahnen und Stadtlinien bessere Ausnutzung der Wagen zu erzielen oder mit gleichlaufenden elektrischen Bahnen konkurrieren zu können. Der neueste Versuchswagen dieser Art ist für die Taff-Valebahn gebaut worden. Er hat der „Railroad Gazette“ zufolge ein Abteil I. Klasse für 12 Personen, ein Abteil III. Klasse für 40 Personen und außerdem Platz für Gepäck und Post. Das Abteil I. Klasse liegt am Ende des Wagens. Es hat mit Plüsch überzogene gepolsterte Längssitze; die Wände sind mit Linkrusta tapeziert. Die III. Klasse hat Quersitze, die Rücken an Rücken stehen und einen Mittelgang lassen. Beide Abteile werden von der Maschine nur mit Dampf geheizt. Die Eingänge zu den Plattformen der beiden Abteile sind durch Faltgitter nach außen abgeschlossen. Die Trittbretter können hochgeklappt werden. Der Wagen ruht auf zwei Drehgestellen von je zwei Achsen. Für die Dampferzeugung ist ein Röhrenkessel mit 312 Röhren von 43 mm Durchmesser vorgesehen. Die Dampfzylinder haben 225 mm Durchmesser und 350 mm Hub. Sie liegen auf beiden Seiten des vorderen Drehgestells zwischen den Rädern, sind aber nur mit je einem Rad gekuppelt. Der Führerstand ist mit der hinteren Plattform durch ein Läutewerk verbunden.

Es seien noch einige der Hauptmaße angegeben: Länge des eigentlichen Wagens 13,7 m, Breite 2,6 m. Länge des Abteils I. Klasse innen 2,7 m, Länge des Abteils III. Klasse 7,9 m, Gesamtlänge des Motorwagens von Puffer zu Puffer 17,9 m. Rostfläche des Kessels 0,75 qm, Gesamtheizfläche 314 qm. Dampfüberdruck 12 Atmosphären. Zugkraft etwa 2 t. Gesamtgewicht des Wagens einschließlich Maschine 33½ t.

— **Der Ursprung der englischen Schnellzüge.** Wir entnehmen „Railr. Gaz.“ folgende lehrreiche Betrachtung:

Es ist in England schwer, den Begriff des Schnellzugs (Expreß) von demjenigen des Eisenbahnfahrens überhaupt zu trennen, denn mit Ausnahme von reinen Vororts- oder sonstigen örtlichen Fahrten fährt man selbstverständlich immer mit dem Schnellzug. Das war nicht immer so, denn bis vor 30 Jahren bedeutete ein Nichtbenutzen des Schnellzugs eine mehrere Stunden dauernde längere Fahrt auf mäßig langen Strecken. Fuhr man aber mit ihm, so schloß das die Benutzung der I. Klasse statt der II., oder der II. Klasse mit bedeutend erhöhtem Fahrpreise in sich, während eine Benutzung der III. Klasse fast ausnahmslos unmöglich war.

Die London & Brighton-Bahn scheint die erste gewesen zu sein, die den Ausdruck „Expreß“ in das Eisenbahnwesen eingeführt hat. Als diese Bahn im September 1841 in ihrer ganzen Länge eröffnet wurde, war ein sogen. „Expreß“ eine ihrer Neuheiten. Da er 50⅝ engl. Meilen (81,5 km) in 1¾ Stunden fuhr, scheint er diesen Beinamen nicht verdient zu haben. Er wurde auch bald eingestellt, und erst im August 1844 wurde die Aufsehen erregende anderthalbstündige Fahrzeit zwischen London und Brighton erreicht. Die Einrichtung der wirklichen Expreßzüge (Schnellzüge) wurde unzweifelhaft durch den Wettbewerb der weiten und schmalen Spurbreite herbeigeführt, und der Great Western gebührt die Ehre, diesen Wettbewerb in der Fahrgeschwindigkeit, der seitdem über die ganze Welt geht und dessen Ende nicht abzusehen ist, angeregt zu haben. Der erste „Expreß“zug lief daher auf der Spurweite von 7 Fuß. Er verließ am 10. März 1845 morgens 9.30 Paddington und erreichte nachmittags 2.30 das 194 engl. Meilen (312,34 km) entfernt liegende Exeter, fuhr also, nach Abzug von im ganzen 30 Minuten Aufenthalt an 5 Stationen, mit etwa 43.11 Meilen (= 69,40 km) Stundengeschwindigkeit. Nur Reisende I. und II. Klasse wurden aufgenommen, der Zug bestand aus einem Gepäckwagen und drei kleinen Wagen; er wog mit Reisenden und Gepäck höchstens 40 t. Die Lokomotive war eine von denen, die von Daniel Gooch als Musterlokomotiven für Personenverkehr im Jahre 1840 auf der Great Western eingeführt worden waren. „Railr. Gaz.“ bringt eine Abbildung der Lokomotive „Centaur“, die von besonderem Interesse ist, da auf der Lokomotive der gewaltige „Dan'l“ selbst steht; er starb vor einigen Jahren als Baron, Parlamentsmitglied und Präsident der Great Western. In Euston (Anfangspunkt der London & North Western Railway) folgte man bald dem kühnen Vorgehen von Paddington; ein neu eingelegter Zug machte die 112¼ Meilen (= 180,32 km) lange Fahrt nach Birmingham in 3 Stunden, also mit 40,82 Meilen (= 65,72 km) Stundengeschwindigkeit. Während die Great Western ihre alten Tarife für die Expreßzüge beibehalten, sie aber für die anderen Züge ermäßigt hatte, setzte die London & Birmingham, jetzt London & North Western, ihre Tarife für den Schnellzug sogar herab.

Sie ließ auch die wichtige Verordnung ergehen, daß „bei beschränktem Raum in den Schnellzügen Reisende, die zuerst kommen, den Vorrang haben,“ eine Verordnung, deren jetzige Anwendung, wie unsere Quelle meint, auf die Pünktlichkeit beim Reisen eine wohltätige Wirkung ausüben würde. Der obenerwähnte Schnellzug der London & Birmingham-Bahn wurde dann von der Curzon Street-Station in Birmingham aus von der Grand Junction Company, die jetzt einen Teil der London & North Western bildet, um 7.10 abends nach Liverpool und Manchester weiterbefördert. Es war durch Einstellung dieses Schnellzuges nun möglich gemacht, ohne Unterbrechung von London nach Liverpool zu gelangen, dort abends 10.10 anzukommen und so 4 Stunden Zeit zu gewinnen. Die Great Western ihrerseits ermäßigte nun wiederum die Fahrzeit ihrer Exeter-Schnellzüge um eine halbe Stunde, wodurch eine Stundengeschwindigkeit von 46,56 Meilen (= 74,96 km) erzielt wurde. Diesen Verbesserungen im Reiseverkehr folgten außer der London & South Western auch die Bahnen in den östlichen Grafschaften. Obwohl einige der angeführten Schnellzüge später noch beschleunigt, dann wieder verlangsamt oder sogar eingestellt wurden, haben sie doch den

Eisenbahnreiseverkehr auf eine entschieden höhere Stufe gehoben. Alles in allem bezeichnet das Frühjahr 1845 einen wichtigen, obwohl wenig bekannten Zeitabschnitt in der englischen Eisenbahngeschichte.

Fremde Weltteile.

— **Über die Zustände auf der Chinesischen Ostbahn und in der Mandschurei** entnehmen wir der Köln. Ztg. einen jetzt besonders interessanten Bericht des Sonderberichterstatters der „Times". Er schreibt seinem Blatte unter dem 13. Januar aus Charbin: „Ungeachtet der allgemeinen Befürchtungen wegen eines nahen Ausbruchs der Feindseligkeiten macht das Geschäft noch fortwährend Fortschritte und der Handel bleibt rührig. Charbin ist ein wesentlich geschäftlicher Knotenpunkt und niemand verlangt daher nach Krieg. Die Stadt macht in der Tat so bedeutende Fortschritte und dehnt sich mit so reißender Schnelligkeit aus, daß niemand nach Veränderungen der Lage begierig ist. Abgesehen von Handlungsgehilfen und einigen wenigen russischen Handwerkern ist hier Arbeit für jedermann, der sich danach umsieht, und geschickte Handwerker wie chinesische Kulis ernten gute Löhne. Ich habe bis jetzt noch keine Truppenbewegungen in solchem Umfange bemerkt, daß man zu der Annahme kommen sollte, der Krieg stehe vor der Tür. Allerdings ist aber auch keine Unterbrechung in dem langsamen aber stetigen Zusammenströmen von Truppen nach Osten und Süden zu spüren, das unablässig seinen Verlauf genommen hat, seit Rußland im Jahre 1900 die Hand auf die Mandschurei legte. Die Stärke aller Waffengattungen ist im Zunehmen und stärkere Besatzungen werden an verschiedene Punkte der chinesischen (mandschurischen) Bahn, besonders nach Barim, Dschalautun, Adna und Fuliardhe sowohl wie hierhin gelegt. Die Kosakenpatrouillen an der Hauptlinie entlang scheinen eingestellt zu sein. Statt dessen scheint man Truppen an verschiedenen Kosakenposten zusammengezogen zu haben, die wohl demselben Zwecke dienen. Auch werden gegenwärtig nicht nur Personen-, sondern auch Güterzüge von Schützen begleitet. Die Personenwagen sind von unten bis an die Fenster aus kugelfesten Stahlplatten gebaut und jeder Zug hat eine Schutzwache von 10 Schützen und einem Unteroffizier. In der ganzen Mandschurei findet sich vorzügliche Tonerde, und gute Ziegel sind überall zu haben. Man findet sie in zweierlei Art, rote und schwarze. Die letzteren sind den bekannten Blauziegeln in Staffordshire ähnlich und gelten für unverwüstlich. Die meisten Bahnhofsgebäude sind entweder aus Feldsteinen oder, und dies ist am häufigsten der Fall, aus roten Ziegeln gebaut. Kasernen, Exerzierhäuser, Reitbahnen und alles, was zu den Quartieren der Besatzung gehört, sind dagegen aus den weit dauerhafteren schwarzen Ziegeln hergestellt. Kleinere Unfälle kommen auf der Bahnstrecke fast alle Tage vor. Der durchgehende Personen-Expreßzug, der gestern hier fällig war, hatte zwei Unfälle auf dem transbaikalischen Abschnitt und der Verkehr wurde auf weitere 12 Stunden durch das Brechen der Achse eines gedeckten Wagens in dem regelmäßigen Militärzuge zwischen hier und Adna verzögert. Drei Wagen wurden dabei von den Schienen geworfen und einer zertrümmert, doch die Verletzungen der Fahrgäste waren nur leicht. Diese und andere Hindernisse für den Durchgangsverkehr bringen den Expreß- und Postzügen große Verspätungen, und es ist durchaus nichts Seltenes, daß ein Zug hier von einem anderen überholt wird, der die Grenzstation der Mandschurei einen Tag später verlassen hat. Alsdann geht von hier von den zwei Zügen nur einer nach Osten auf Wladiwostok und der andere südwärts auf Port Arthur zu. Die Linie ist einstweilen nicht durch Militärzüge gegen anderen Verkehr gesperrt, allein es können überhaupt nicht mehr als täglich fünf oder sechs Züge verkehren. Ein durchgehender Güterzug legt durchschnittlich in 24 Stunden nur 100 km, ein Militärzug mit Soldaten aber weniger als 300 km in 24 Stunden zurück."

— **Eisenbahnen in der englischen Kolonie Lagos (Westafrika).** Die Lagosbahn vereinnahmte nach dem Bericht der britischen Regierung im zweiten Halbjahr 1902: 464 140 ℳ und hatte 415 060 ℳ Betriebsunkosten, so daß ein Überschuß von 49 080 ℳ erzielt wurde. Die Ziffern übersteigen die betreffenden Zahlen des ersten Halbjahres um 62 060 ℳ (= 15 %), 53 980 ℳ und 8080 ℳ. Befördert wurden in dem Berichtszeitraum 42 902 Personen und 20 500 t Güter. Unter den letzteren befanden sich 6372 t Palmkerne oder 15 % der Gesamtausfuhr (41 915 t) dieses Artikels aus der Kolonie im zweiten Halbjahr 1902.

— **Eisenbahntruppen und Eisenbahnmaterial für Deutsch-Südwestafrika.** Der deutsche Reichskanzler hat dem Reichstag eine Übersicht über die nach Südwestafrika entsandten Streitkräfte zugehen lassen. Es wird darin mitgeteilt, daß die Zerstörung der Bahn von Swakopmund nach Karibib es notwendig macht, die bereits abgegangene Abteilung von Eisenbahntruppen noch um 2 Offiziere und 60 Mann zu verstärken, die am 6. d. M. mit dem Dampfer Lucie Woermann abgefahren sind. Der Dampfer hat zur Ergänzung des Eisenbahnmaterials vier Zwillingslokomotiven nebst Tender an Bord.

— **Eisenbahnzüge in Schnee und Eis.** Die außergewöhnlich große Kälte und die starken Schneefälle in den nördlichen Teilen Amerikas und Kanadas gefährdeten und schädigten den Eisenbahnverkehr in hohem Grade. Am 21. Januar verzeichnete der kalte kanadische Winter seinen kältesten Tag seit Jahren mit —24° C. In den nördlichen Gebieten von Newyork und Vermont erreichte die Kälte sogar 30° C., und mehrere Städte (Montreal) und Ortschaften waren durch mächtige Schneemassen von der Außenwelt gänzlich abgeschnitten, auch viele Schiffe im Michigansee waren festgefroren. Schadenfeuer in Wohngebäuden, hervorgerufen durch überheizte Öfen, gehörten zur Tagesordnung. Am 22. Januar war der Eisenbahnverkehr in der Umgebung von Utica (Newyork) fast ganz eingestellt; 5 Personenzüge, 7 Güterzüge und 5 Schneepflüge mit zusammen 32 Maschinen und 200—250 Reisenden und Bediensteten steckten bei einer Kälte von 13° C. im Schnee; etwa 18 km Bahnlinien waren vollständig bis zu einer Höhe von 8 m überweht. Eßwaren wurden den Reisenden durch kühne, mit Schneeschuhen versehene Bewohner der anliegenden Ortschaften gebracht. Auf der Grand Trunk-Eisenbahn, deren Netz die westliche Halbinsel Ontario überspannt und nahezu den ganzen Verkehr vermittelt, türmten die Schneepflüge Berge von Schnee zu beiden Seiten der Linie auf, doch machte jeder Windstoß die Strecken wieder unfahrbar. Bei den Lokomotiven konnte der Dampfdruck nur schwer aufrecht erhalten werden, die Warteräume waren nicht zu erwärmen und in den Wagenabteilen war es noch schlimmer, besonders wenn die Maschinen auch nur für kurze Zeit von den Zügen abgetrennt werden mußten. Zwischen Goderich und Stratford saß ein Zug 10 Stunden lang im Schnee fest und die Reisenden hungerten, bis es zwei Männern gelang, sich zur nächsten Ortschaft durchzuarbeiten und Lebensmittel einzukaufen. Einige Tage später setzte ein heftiger Oststurm ein, der alles mit einer dicken Eiskruste überzog und den Eisenbahnverkehr neuerlich lahmlegte. Auf einigen Strecken konnte während 24 Stunden kein Wagen bewegt werden. Auf die Kälte folgten tropische Regengüsse, die die Bahnlinien in Ohio, Pittsburg, Cincinnati überfluteten; ein Cyklon verwüstete die Ortschaft Maundville in Alabama, wobei 30 Schwarze und 7 Weiße den Tod fanden. Kaufleute und Fabrikanten beklagen sich bitter über die Unregelmäßigkeit der Bahnzüge und erleiden schwere Verluste. Sendungen erreichten um Wochen verspätet ihr Ziel oder gingen gänzlich verloren. K—a.

Allgemeines.

— **Elektrische Beleuchtung von Eisenbahnwagen.** Nach der „Electrical Review" ist die zur Beleuchtung selbst langer Züge erforderliche Kraft so gering, daß sie bei den schweren Lokomotiven, die jetzt gebaut werden, kaum ins Gewicht fällt. Die Beleuchtungseinrichtung eines Pullmanwagens besteht aus etwa 80 Glühlampen von 8 Kerzen Lichtstärke und erfordert 2 Kilowatt. Dies würde, wenn man noch Stromverluste berücksichtigt, etwa 5 PS ausmachen. Nimmt man nun die Leistung der Lokomotive zu 1000 PS an, so ergibt sich für jeden Wagen ein Aufwand von 0,5 % der Lokomotivleistung.

— **Ein ausziehbares Trittbrett für Eisenbahnwagen** ist in der „Railr. Gaz." beschrieben. Die unterste Stufe des Trittbretts sitzt an einem gabelartigen Gestell, das an der nächst höheren Stufe in Ösen geführt wird und durch eine Hebel- und Zahnbogenverbindung mit einer in der Höhe der Plattform über die Stufen zu deckenden Falltür in Verbindung steht. Wird die Falltür vor dem Öffnen der Wagentüren hochgehoben, so senkt sich die unterste Stufe herab. Beim Herablassen der Falltür wird sie bis dicht unter die vorletzte Stufe gehoben.

— **Der als „Citizen Train"** in den Vereinigten Staaten von Nordamerika bekannte exzentrische Erfinder starb vor ungefähr 3 Wochen in ärmlichen Verhältnissen in einem bescheidenen Logierhause Newyorks. Sein Lebenslauf ist interessant genug, um hier flüchtig mitgeteilt zu werden. 1829 geboren, begann er als Farmers boy, wurde dann Buchhalter bei einer Reederfirma und mit 18 Jahren ihr Teilhaber mit einem Jahreseinkommen von beiläufig 40 000 ℳ; er baute später eine Anzahl von Bahnlinien in den Vereinigten Staaten, und mit 40 Jahren schätzte man sein Vermögen auf 120 000 000 ℳ. Seine Geschäfte wickelte er, wenn nur tunlich, durch Vermittlung von Kindern ab, da er eine große Abneigung gegen Erwachsene hatte; er schrieb nebenbei etwa ein Dutzend Bücher, deren eines den Titel „Englands Zusammenbruch" führte. Ob-

gleich er nie ein Verbrechen beging, war er doch 15 mal in verschiedenen Teilen der Welt in Haft.

Im Jahre 1857 schritt er beim englischen Parlament um die Ermächtigung ein, in London eine Tramlinie zu legen; doch erst 3 Jahre später gelang es, die ersten Strecken den Bayswater road entlang von Westminster einerseits zur Viktoriastation, anderseits zum Kenningtonpark zu bauen; einer heftigen Agitation gegen die den Verkehr hemmenden Straßenzüge gelang es, London für einige Zeit von den Trambahnen wieder „zu befreien".

In Liverpool versuchte er vergeblich die Stadtverwaltung für die Anlage einer Trambahn zu gewinnen, während Birkenhead den Vorschlag aufgriff und eine Linie errichtete. Zu deren Eröffnung lud der Erbauer alle gekrönten Häupter Europas ein, mit Ausnahme des Königs von Neapel, der zur Zeit „unpopulär" war. Unzählige fruchtbare Gedanken entsprangen dem Kopfe Trains. So sah er u. a. in London einen Mann, der in allen Taschen nach einem Radiergummi suchte, um eine Bleistiftnotiz zu korrigieren. Train fragte ihn: „Weshalb bringen Sie den Gummi nicht an dem Bleistift an?" Der Mann griff den Gedanken auf und verdiente mit dessen Ausführung viel Geld.

Als Train, und das erzählte er gern, Gambetta besuchte, sprach er den Staatsmann folgendermaßen an: „Wenn ein vornehmer Fremder Sie besucht, Herr Gambetta, könnten Sie ihm, meine ich, einen Stuhl anbieten." Gambetta lächelte und wies ihm mit anmutiger Geberde einen Sitz an. „Herr Gambetta", ließ sich Train vernehmen, „Sie sind das Haupt von Frankreich und ich beabsichtige Präsident der Vereinigten Staaten zu werden. Sie können mich unterstützen und ich werde Sie unterstützen." Mit 69 Jahren bereiste Train die Vereinigten Staaten als — Faustkämpfer, und noch später gab er eine Monatsschrift heraus, bezeichnet als „ein Werk über Wortspiele, zum Unterricht für Weise und zur Unterhaltung für Narren".

K—a.

— **Ein Reiserekord.** Der Newyorker Frank Seaman hat nach der „Railr. Gaz." mit seiner Familie die größte zusammenhängende Vergnügungsreise gemacht, die je vorgekommen ist. In den 101 Tagen seiner Ferien im vergangenen Sommer und Herbst hat er im Eisenbahnwagen 23 200 km, im Boote 720 km, zu Pferde 240 km und in Postkutschen 480 km zurückgelegt. Er bereiste 18 Staaten der nordamerikanischen Union und Mexiko, besuchte alle hervorragenden Punkte dieser Gegenden, hatte während der ganzen Reise nur einen Regentag und erlitt keinen einzigen Unfall.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrpläne.

Die zwischen Coburg und Tiefenlauter z. Z. an allen Werktagen verkehrenden Züge 992 und 993 werden vom 15. Februar d. J. ab nur noch Mittwochs und Sonnabends, sowie an den Coburger Jahrmarktstagen Montag, den 22., Dienstag, den 23. Februar und Dienstag, den 12. April verkehren.

Erfurt, im Februar 1904. (362)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Der am 5. Januar 1904 zwischen den Stationen Gombos und Erdöd eingestellt gewesene Eisenbahn-Trajektverkehr wurde am 17. Januar l. J. wieder eröffnet. (363)

Die Direktion
der kgl. ung. Staatseisenbahnen.

3. Güterverkehr.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 treten im Ausnahmetarif 31 Abteilung III (für Nürnberger etc. Waren) für die Artikel Griffel (auch künstliche), Märbel (Stein-, Ton-, Glasmärbel) und Schiefertafeln in Ladungen von 10 000 kg an Stelle der bisherigen Frachtsätze unter c weiter ermäßigte Ausnahmetarifsätze auf der Grundlage des Spezialtarifs III. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

München, den 5. Februar 1904. (364)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar d. J. wird die Station Gollmitz in den Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 6. Februar 1904. (365)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar d. J. treten Ausnahmefrachtsätze für Steinsalz von den Stationen Baalberge, Erfurt, Marienborn (Provinz Sachsen), Staßfurt und Wendessen nach Aachen Cölntor und Aachen Templerbend in Kraft.

Über die Höhe dieser Sätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 6. Februar 1904. (366)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1904 wird der für den Übergangsverkehr mit den Hanauer Kleinbahnen bestehende Ausnahmetarif auf sämtliche Wagenladungsgüter in Sendungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht ausgedehnt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 4. Febr. 1904. (367)

Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Der Ausnahmetarif 4 (Düngekalk) erhält vom 10. Februar d. J. folgende Fassung:

„Kalkstein (auch Marmor, Kreide, Gips und Dolomit), gebrannt oder gemahlen (usw. wie bisher)".

Hannover, den 3. Februar 1904. (368)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr der Kgl. bayerischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1904 kommen im Verkehre mit Haselmühle für

Güter aller Art

bei Aufgabe in Wagenladungen die besonderen Zuschläge von 0,06 ℳ für 100 kg in Wegfall. Der Wegfall der Zuschläge ist auf Seite 21 des Schnittarifs (s. auch Nachtrag I Seite 3 und Ausschreiben Nr 87471 III in Nr 57 — 1903 — des Tarifanzeigers) bei Lit. d) Lokalbahnzuschläge unter Ziffer 5 nachzutragen.

München, den 5. Februar 1904. (369)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1904 wird die bayerische Station Dinkelsbühl in den Ausnahmetarif 2b (früher 14) für Brennholz einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

München, den 6. Februar 1904. (370)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar l. J. wird die Station Ebersbach bei Göppingen der Kgl. württembergischen Staatseisenbahn im Verkehr mit schlesischen Stationen in den Ausnahmetarif 16 Ziffer 1 und 2 für Garne aller Art usw. des schlesisch-süddeutschen Tarifheftes 2 einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Stationen zu erfahren.

München, den 6. Februar 1904. (371)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 16. Februar d. J. ab wird der am 1. September v. J. eingeführte Ausnahmetarif für den Übergangsverkehr zwischen den Stationen des Neuteich-Liessauer Kleinbahnnetzes und der Westpreußischen Kleinbahnen einerseits und den Stationen der Tarifgruppen I—V sowie der Station Hamburg L. B. anderseits widerruflich durch Aufnahme folgender Artikel erweitert: Getreide, Mühlenerzeugnisse, Käse, Futtermittel, gebrannter Kalk und Ziegelsteine.

Danzig, den 5. Februar 1904. (372)

Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-Sächsischer Verband.

Am 15. Februar tritt zu dem Gütertarife für den obenbezeichneten Verband der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen zu B. Besondere Tarifvorschriften, Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, ferner Berichtigungen sowie Änderungen von Stationsnamen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den beteiligten Dienststellen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben.

Breslau, den 2. Februar 1904. (373)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 15. März l. J. treten bei der Reexpedition von Holzsendungen in Mannheim Änderungen in den hierfür zur Rückvergütung gelangenden Abfertigungsgebühren im Verkehr von und nach Stationen der württembergischen Staatsbahnen ein.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau und die Gr. Güterverwaltung Mannheim.

Karlsruhe, den 31. Januar 1904. (374)
Großh. Generaldirektion.

Übergangstarif mit der Kleinbahn Jauer - Maltsch.

Der seit dem 1. November 1902 für einzelne Artikel bestehende Ausnahmetarif für den Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Jauer-Maltsch wird mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. ab auf folgende Artikel ausgedehnt: „Getreide aller Art, wie im Spezialtarif I genannt, Futtermittel, sämtliche wie im Spezialtarif III genannt (vergl. auch Spezialtarif für bestimmte Stückgüter, Ziffer 5) und Zucker (Rübenzucker) jeder Art." Sofern diese Artikel in Ladungen von 10 t zur Auflieferung gelangen, werden die Frachtsätze der Stationen Jauer bezw. Maltsch im Übergangsverkehr von und nach der genannten Kleinbahn um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt. Diese Ermäßigung kommt in dem Gruppentarif II und in den Wechseltarifen der Gruppe II mit den Gruppen I, III, IV und V zur Einführung.

Breslau, den 6. Februar 1904. (375)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar d. J. wird der für die Artikel: Holz der Spezialtarife II u. III, Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben, Torfstreu, Torfmull, Wegebaustoffe und Steinkohlen zwischen den Stationen der Trachenberg-Militscher Kreisbahn einerseits und den Staatsbahnstationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg, Breslau, Kattowitz, Posen, Altona, Hannover, Münster, Magdeburg, Halle, Erfurt, Elberfeld, Essen, Cöln u. St. Johann-Saarbrücken anderseits bereits seit dem 1. März 1902 bestehende Übergangstarif auf die Artikel: Getreide, Samen, sämtliche Futtermittel, gebrannten Kalk, Zement, Stärke, Spiritus, Zucker, Mühlenfabrikate, Steine des Spezialtarifs III — soweit nicht bereits im Ausnahmetarif für Wegebaustoffe genannt — und Drainröhren ausgedehnt.

Posen, den 3. Februar 1904. (376)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar d. J. wird im badischen Binnengütertarif für die Beförderung von Eisen und Stahl, wie im Spezialtarif II des deutschen Eisenbahngütertarifs genannt, mit Herkunft von einem belgischen oder holländischen Hafen in Sendungen von 10 000 kg ein Ausnahmetarif 9 b mit folgenden Frachtsätzen eingeführt:

von Mannheim nach Basel	0,74	Mark für 100 kg.
von Rheinau nach Basel	0,71	

Die Herkunft muß auf den Frachtbriefen in Mannheim durch die Hafenverwaltung, das Gr. Hauptzollamt, die Gr. Güterverwaltung, die Lagerhausverwaltung der badischen Staatsbahnen oder die Mannheimer Lagerhausgesellschaft, in Rheinau durch die Mannheim-Rheinauer Transportgesellschaft oder durch die Vorlage der Originalfrachtbriefe bestätigt sein.

Karlsruhe, den 3. Februar 1904. (377)
Gr. Generaldirektion.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.
Frachtsätze für Kohle und Koks von Miröschau nach Jenbach.

Mit Gültigkeit vom 12. Februar 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904 wird für Kohle, mineralische, bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und für Koks bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Miröschau (B. C. B.) nach Jenbach (S. B.) ein Frachtsatz von 1380 h pro Tonne berechnet.

Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Achenseebahn oder der Zillertalbahn bestimmt und an eine Dienststelle dieser Verwaltungen adressiert sein.

Wien, am 3. Februar 1904. (378)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - galizisch - südwestrussischer Grenzverkehr.
Süddeutsch - österreichisch - russischer Grenzverkehr.
(Tarifhefte 1 und 2.)

Mit Gültigkeit vom 1. März 1904 ist der Wortlaut der in den Tarifen für die obigen Verkehre und den dazugehörigen Nachträgen an verschiedenen Stellen enthaltenen Hinweise auf den „Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und rumänischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, ferner für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den rumänischen Eisenbahnen anderseits. Teil I. Abteilung A, enthaltend reglementarische Bestimmungen", wie folgt abzuändern:

„Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits. Teil I, Abteilung A, enthaltend reglementarische Bestimmungen."

Wien, am 4. Februar 1904. (379)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Ausnahmetarif für Petroleum vom 1. Januar 1898.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1904 ist auf Seite 8 des obenbezeichneten Tarifes der Text unter III b) „Petroleumnaphtha (Rohbenzin)" abzuändern auf: „b) Benzin".

Wien, am 30. Januar 1904. (380)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Schnittholz der Position H 14/4 a) u. b) des Teiles I für die Elbeumschlagsverkehre treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Monasterzyska .	I.	183 ₰
	II.	193 „
Nach Schönpriesen-Umschlag		
von Monasterzyska .	I.	178 „
	II.	188 „
Nach Dresden-Elbkai		
von Monasterzyska .	I.	208 „
	II.	218 „

Die Frachtsätze unter I gelten nur für Sendungen nach Hamburg, Harburg oder Lübeck, die unter II für Sendungen nach Stationen zwischen Schönebeck (einschl.) und Hamburg sowie Schönebeck (einschl.) und Lübeck.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 3. Februar 1904. (381)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-österreichisch-nordischer Eisenbahnverband.

Mit dem 1. April 1904 werden die Tarife:

für den deutsch-österreichisch-schwedisch - norwegisch - finnländischen — gültig vom 1. Mai 1898 — und

für den deutsch-österreichisch-dänischen Personen- und Gepäckverkehr — gültig vom 1. Januar 1898 —

aufgehoben.

An deren Stelle tritt mit Gültigkeit vom 1. April 1904 der Tarif für den „Deutsch-österreichisch-nordischen Personen- und Gepäckverkehr".

Durch den neuen Tarif treten Erhöhungen, teilweise auch Ermäßigungen der bisherigen Tarifsätze ein.

Nähere Auskunft gibt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 4. Februar 1904. (382)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II,

enthaltend:

a) Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen Stationen der preußischen Staatseisenbahnen (Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Cassel, Cöln, Elberfeld, Essen, Hannover, Magdeburg und Münster i/W.) einerseits und Stationen der Georgsmarienhütten- und der Westfälischen Landeseisenbahn anderseits, gültig vom 1. April 1904.

Die in den vorbezeichneten Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Münster, den 2. Februar 1904. (383)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Verdingung
der Lieferung von Kupfer und Messing für das Etatsjahr 1904 für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar: 58 000 kg Kupferblech, 127 000 Kilo Feuerbuchsplatten, 87 000 kg Stangenkupfer, 2400 kg Kupferdraht, 23 800 Kilo Kupferröhren, 7900 kg Messingblech, 940 kg Messingdraht, 4730 kg Rundmessing. Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 23. Februar 1904, vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 5. März 1904.

Verdingungsunterlagen werden gegen Einsendung von 60 ₰ vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken — einzusenden.

Hannover, den 3. Februar 1904. (384)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von
86,27 cbm eichenen Brückenschwellen und Bohlen,
204,32 cbm kiefernen Bohlen und Balken,
20,78 cbm kiefernen kantigen Pfosten,
3335 Stück kiefernen runden Pfosten
soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen können von unserem Zentralbureau gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Brückenhölzern usw." bis zum Eröffnungstermin: Sonnabend, den 20. Februar 1904, vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen. Zuschlagsfrist 1. März 1904.

Mainz, den 28. Januar 1904. ((385)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Verdingung von 176 000 kg Bleiweiß in 2 Losen, 7200 kg Zinkweiß, 18 400 kg Bleimennige, 4600 kg Bleiglätte (Silberglätte) in je einem Lose für die Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Danzig, Königsberg i/Pr., Bromberg, Halle und Magdeburg.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 12. März 1904, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 22. Februar 1904 an Werkstätteninspektion Berlin 1 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. März 1904.

Berlin, den 31. Januar 1904. (386)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung von Schlosser- und Glaserarbeiten zum Neubau von Miethäusern mit Kleinwohnungen in Lichtenberg bei Berlin an der Frankfurter Chaussee sollen je getrennt in 2 Losen oder je beide Lose zusammen

Los I Haus I—VI (rd. 650 qm Verglasung),
[illegible] II „ VII—IX (rd. 445 qm Verglasung) sowie
[illegible] I „ I—IV (rd. 10 000 kg Verbandeisen sowie erforderliche Tür- und Fensterbeschläge),
[illegible] „ II [illegible] „ VII—IX (rd. 6500 kg dto. dto.)
öffentlich vergeben werden.

Angebote sind für die Schlosserarbeiten bis Mittwoch, den 24. Februar d. J., vorm. 11½ Uhr, und für die Glaserarbeiten bis Mittwoch, den 24. Februar d. J., mittags 12½ Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte sind in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, einzusehen oder von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von je 1,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist bis 15. April 1904.

Berlin, den 3. Februar 1904. (387)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von 458 Weichenlaternen soll verdungen werden. Bedingungen, Zeichnung und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 3. März 1904, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 24. März 1904.

Magdeburg, den 4. Februar 1904. (388)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 98 600 kg Zinn und 16 400 kg Antimon in je 7 Losen.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 1. März 1904, vormittags 10 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im Zentralbureau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 7. März 1904.

Berlin, den 5. Februar 1904. (389)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von Betriebsinventarien. (390)

Die Lieferung a) von Signal-, Hand- und Kugellaternen, b) von Trinkbechern, Waschbecken, Gieß-, Petroleum-, Öl-, Schmieröl-, Brennöl-, Ventilöl- und Wasserkannen, Wassereimern, Kohlenkasten, Äxten, Beilen, Nagelklauen, Steinschlaggabeln, Durchtreibern, Schrot-, Hand-, Schienennagel- und Aufsatzhämmern, Possekeln, Kreuz-, Rode-, Stopf- und Spitzhauen, Dechseln, Kneifzangen, Schienenzangen, Feuerhaken, Hacken, beschlagenen Hebebäumen, Flach- und Kreuzmeißeln, eisernen Schnee-, Gras-, Erd-, Planierschaufeln, Müllschaufeln, gr. Kohlenschaufeln und kl. Kohlenlöffeln, Aufsatzschlüsseln für Schwellenschrauben, Patronen- und Zugführertaschen, Handlaternen, Brustledern, Feuereimern, Signalfahnen, Signalpfeifen, Signalhörnern und Mundstücken dazu, Bohrknarren, Schraubenziehern, Papierscheren, Kleisterbüchsen nebst Pinsel, Glaserdiamanten, c) Feuerleitern, Telegraphen-, Anzündelaternenleitern, Feuerlöschhaken soll für das Etatsjahr 1904 öffentlich verdungen werden. Eröffnung der Angebote am 26. Februar 1904, vorm. 11 Uhr. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Angebotbogen und Bedingungen sind für a), b) und c) für je 50 ₰ bei postgeldfreier Einsendung vom Vorstande unseres Rechnungsbureaus zu beziehen. Die Musterzeichnungen sind auf besonderes Verlangen für je 10 ₰ das Stück erhältlich.

Königliche Eisenbahndirektion Danzig.

Für den Neubau von Miethäusern mit Kleinwohnungen in Lichtenberg bei Berlin, Frankfurter Chaussee, sollen:

Los I: Tapeziererarbeiten einschließlich Material (rd. 4560 qm ausschließlich Tapeten),

Los II: Linoleumarbeiten einschließlich Material (rd. 730 qm)

getrennt nach einzelnen Losen und Unterabteilungen öffentlich vergeben werden.

Angebote sind
für Los I bis Sonnabend, den 27. Februar 1904, vormittags 11½ Uhr,
für Los II bis Sonnabend, den 27. Februar 1904, nachmittags 12½ Uhr,
postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebothefte für die einzelnen Lose sind in unserem Zentralbureau Zimmer 420 einzusehen oder von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) für jedes einzelne Los I und II zu beziehen. Zuschlagsfrist bis 15. April 1904.

Berlin, den 3. Februar 1904. (391)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von:
400 qm Drahtgeflecht, 170 000 kg Roheisen, 80 000 kg Leinölfirnis, 1500 kg Waterprooffirnis, 3000 qm Glas, klares, 100 Stck. Gummischläuche, 2500 kg Leder, 1200 kg Treibriemen, 20 000 Stck. Dichtungsringe (aus Papiermasse), 13 500 m Rohre, eiserne und verzinkte, 25 000 Bogen Schmirgelleinen, 400 Stck. Schraubenschlüssel, verstellbare, 1000 Stück Schwämme, 5000 Stück Hammerstiele (Hickory) und 250 000 Stck. Unterlagsscheiben.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbureau, Zimmer 5 des Verwaltungsgebäudes 4 in Malstatt-Burbach, Sophienstraße, eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 1 M. in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zeichnungen für Hammerstiele, Dichtungsringe und Schraubenschlüssel sind besonders zu beantragen.

Versiegelte, mit der Aufschrift
Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien
versehene Gebote sind bis zum 19. Februar 1904, vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 29. Februar 1904. (392)

St. Johann-Saarbrücken, 28. Jan. 1904.
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 13. 13. Februar 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Ein Beitrag zur Ausbildung der Lokomotivbeamten.

Bemerkungen zur Frage der Wirtschaftlichkeit der Straßenbahnen.

Die badischen Staatsbahnen im Jahre 1902.

Nachrichten:

Deutschland: Baubericht der preuß. Staatseisenbahnverwaltung. — Nachweisung der Betriebsunfälle. — Vertretung der Binnenschiffahrt in den Bezirkseisenbahnräten. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Eine Speiseanstalt für Eisenbahner. — Beirat der württemberg. Verkehrsanstalten. — Obstverkehr auf den württemberg. Staatsbahnen im Herbst 1903. — Reklamationen. — Unfälle bei dem württemberg. Eisenbahnbetrieb. — Die Frage der Schiffahrtsabgaben in der Budgetkommission des Deutschen Reichstags. — Deutsche Waggon-Leihanstalt. — Die Lage des deutschen Schienenmarktes. — Personalnachrichten.

Österreich: Herabdrückung der Mehltarife im Verkehr von Budapest nach Wien. — Südbahn. — Personentarife der Buschtêhrader E. — Leoben-Vordernberger E. — 15- und 30 tägige Zeitkarten. — Ausgestaltung des Innsbrucker Lokalbahnnetzes. — Aufhebung der Personenzüge im Fernverkehr. — Der Eisenbahnball.

Ungarn: Eisenbahneröffnungen im Jahre 1903.

Übrige europäische Länder: Eröffnung neuer Nebenbahnlinien in Italien. — Wettbewerb für den Bau und Betrieb des großen apulischen Kanals. — Kein staatlich garantierter Eisenbahnbau mehr in Rußland. — Ein für chirurgische Zwecke eingerichteter Eisenbahnwagen. — Ausbau des russ. Eisenbahnnetzes.

Fremde Weltteile: Bahn über die Eisdecke des Baikalsees. — Sibirische und Mandschurische E. — Luxuszug nach den Pyramiden.

Allgemeines: Das neue Hotel der Midlandbahn in Manchester.

Bücher- und Zeitschriftenschau.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr 5 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Ein Beitrag zur Ausbildung der Lokomotivbeamten.*)

Vom Regierungsbaumeister Hans A. Martens in Straßburg.

Mit den ständig wachsenden Verkehrsbedürfnissen auf den Eisenbahnen sind die Anforderungen an die Beamten, Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel naturgemäß in gleicher Weise gestiegen. Während diese erhöhten Forderungen in dem Streben nach Verbesserung der Einrichtungen zur Abwicklung des Betriebsdienstes und in der größeren Leistungsfähigkeit der Lokomotiven und Wagen ihren Ausdruck finden, treten sie bei den Beamten in der Ausbildung und Prüfung für den jeweiligen Dienstzweig und in den Dienstverrichtungen in die Erscheinung.

Es ist in diesem Aufsatz die Aufgabe gestellt, die Erziehung der Lokomotivbeamten gemäß den an sie gestellten erhöhten Ansprüchen der Gegenwart und Zukunft in großen Umrissen zu beschreiben. Dabei werden sich von den derzeitigen Gepflogenheiten in der Ausbildung mancherlei Abweichungen ergeben. Der Fachmann wird ihre Berechtigung anerkennen.

Da die Frage von allgemeiner Bedeutung ist, so soll sie nicht an der Hand des derzeitigen Ausbildungsganges des Lokomotivführers einer bestimmten Verwaltung entwickelt werden, sondern in der Verallgemeinerung aus den eigenartigen Berufspflichten von der Vorstufe des Werkstattschlossers bis zum Schnellzugführer gleichsam mit diesen herauswachsen.

Es ist kaum nötig, hervorzuheben, daß die Beleuchtung der Frage gerade jetzt erhöhte Bedeutung hat, wo wir am Beginn einer neuen Verkehrsära stehen, in der sich der Kraft des Dampfes die mächtige Schwester, die elektrische Kraft, hinzugesellt und zu erhöhten Leistungen im Verkehrswesen anspornt. Und wenn auch die Schwierigkeit einer Neuordnung in der Ausbildung der Lokomotivbeamten nicht verkannt werden soll, so darf sie doch nicht Hindernis sein, den Versuch einer Lösung zu wagen.

Es ist hier nicht der Ort, um Geschichte zu treiben. Wohl aber sollen die Früchte, die aus der Beschäftigung mit der geschichtlichen Entwicklung des Lokomotivführerberufes gewonnen werden, nutzbar gemacht werden.

Greift man zurück in die Kindheit des Eisenbahnwesens, so ist man erstaunt über die sehr geringen Kenntnisse, die vom Maschinenführer verlangt werden. „Man wagt es kaum, sie Kenntnisse zu nennen," sagt der bekannte Erbauer der Großen Westbahn in England, Isambert Brunel. Mit den Jahren wurde das anders. Während in den ersten Jahren die Führer aus dem Personal der Lokomotivfabriken hervorgingen, mußte sich im Laufe der Zeit ein Nachwuchs herausbilden, der aus den vom Führer unterwiesenen Heizern, die sich besonders durch ihre Fähigkeiten zum Aufrücken in Führerstellen eigneten, entnommen wurde. „Der Heizer muß sich bemühen, die zum Selbstfahren der Maschine nötigen Kenntnisse und Handgriffe zu erlernen und sich den Anleitungen des Lokomotivführers hierin willig und mit Aufmerksamkeit fügen, damit er im Falle der Not die Maschine zu führen vermöge" — lesen wir in einer Dienstanweisung für Lokomotivbeamte aus dem Jahre 1848. Diese Worte sind der Grundgedanke unserer noch heute geübten Erziehung zum Lokomotivführer. Der junge Heizer lernt die Kunst vom Führer. Im Jahre 1850 wird die dienstliche Stellung des Lokomotivführers in Deutschland durch eine Bestimmung in den „Grundzügen für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands" festgelegt: „Die Führung der Lokomotive darf nur solchen Führern übertragen werden, die wenigstens

*) Die nachstehenden Ausführungen finden eine zweckmäßige Ergänzung in einer Studie, betitelt: „Die Aufgaben des Lokomotivführers", die derselbe Verfasser dem Verein Deutscher Lokomotivführer anläßlich der Eröffnung des Erholungsheims, das bei Hannov.-Münden im Sommer 1903 eröffnet ist, gewidmet hat und deren Erlös dem Genesungsheim zufällt. Der Verfasser hat darin, aus dem reichen Studienmaterial, das die Dienstvorschriften und Veröffentlichungen aus der früheren Zeit bieten, schöpfend, ein kurzes aber treffendes Bild über die Aufgaben, die der Lokomotivführer zu den verschiedenen Zeiten des Eisenbahnwesens zu erfüllen hatte, entworfen. D. Schriftl.

ein Jahr lang in einer mechanischen Werkstatt gearbeitet haben und nach mindestens einjähriger Lehrzeit durch eine von dem Maschinenmeister unter Leitung des technischen Betriebsvorstehers abzuhaltende Prüfung und durch Probefahrten ihre Befähigung nachgewiesen haben." Diese Vorschrift mußte den Ausbildungsgang notwendig beeinflussen, so daß nun der junge Dienstanfänger auf Selbststudium hingewiesen wurde, dem wohl auch hier und da Unterrichtsstunden zu Hilfe kamen. Es mag als Folge der Bestimmung von 1850 in den kommenden Jahren ein zu großer Wert auf „theoretische" Vorbildung gelegt worden sein. Der berufenste Kenner des Eisenbahnwesens, M. M. v. Weber, zieht energisch gegen sie zu Felde. Er verlangt mehr Können als Wissen! Nichtsdestoweniger ist das berechtigte Bestreben geblieben, durch Unterricht den Führer in seinen Beruf einzuführen, das Verständnis für ihn dadurch zu wecken, um den Dienst nicht nach dem zwingenden Muß, sondern nach der Überzeugung wahrzunehmen. Um den Unterricht zu unterstützen, sind mannigfache gute Lehrbücher*) geschrieben worden, wofür sich das Bedürfnis übrigens schon sehr früh herausstellte. Daß sie nicht immer den gewünschten Erfolg haben, liegt auf der Hand. Für einen nicht denkgewandten Kopf ist es eine schwere Aufgabe, ohne Anleitung aus einem Buche mit Verständnis zu lernen. Das beste Lehrbuch kann eben eine mündliche Belehrung nicht ersetzen. Der Verkehr wuchs mehr und mehr an; mit ihm die Mannigfaltigkeit in der Bauart der Lokomotiven und damit die Schwierigkeit, sie zu führen. Und dementsprechend muß der Ausbildung des Führers die größte Aufmerksamkeit geschenkt werden, damit man auch mit den leistungsfähigen, modernen Lokomotiven im ständigen Betriebe wirtschaftliche Dauerleistungen erzielen kann und sich nicht nur auf einige Paradeleistungen weniger sehr tüchtiger Führer bei Versuchsfahrten unter Aufsicht zu beschränken hat!

Zerlegt man die Tätigkeit des Lokomotivführers, so erhält man in seiner Person die Vereinigung zweier Beamtengruppen: die des Maschinisten und die des Betriebsbeamten; die Eigenschaft des ersteren schließt die des Heizers selbstverständlich ein, denn es liegt dem Führer die volle Verantwortlichkeit für die Tätigkeit seines Heizers ob. Es hat also die Ausbildung des Führers nach zwei Richtungen zu erfolgen: die sachgemäße Wartung der Maschine beeinflußt die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes, die umsichtige Führung bedeutet die Erhöhung der Betriebssicherheit. Und da die Entwicklung des Eisenbahnwesens rastlos fortschreitet, so hat nach Abschluß der Prüfungen eine Weiterbildung der Lokomotivbeamten zu erfolgen, damit sie stets ihrer Stellung gewachsen bleiben. Denn nichts schafft mehr unfähige Köpfe in einem Berufe, als ein Stillstand des Lernens, der sich so gern nach glücklichem Bestehen aller vorschriftsmäßigen Prüfungen einstellt! Die Erziehung des Führers gliedert sich also in drei Teile, die einander an Wichtigkeit nicht nachstehen und die in nachstehendem Schema dargestellt sind:

Vorbildung. Eigentliche Ausbildung. Weiterbildung.

Maschinentechnisch. Betriebstechnisch.

Die Ergänzung der Lokomotivbeamten findet zweckmäßig statt aus den in den Eisenbahnwerkstätten beschäftigten Werkstattschlossern. Nur zu gern wird das „Rauskommen zum Fahren" von dem jungen Schlosser als eine Aussicht auf freieres, ungebundeneres Leben angesehen und nur zu oft von den Werkstätten selbst das Vormerken der Schlosser zum Fahrdienst als ein Abschieben lästiger Gesellen. So fordern denn diese beiden Anschauungen zur Feststellung der Eigenschaften des zukünftigen Lokomotivbeamten heraus: Neben der fachlichen Befähigung muß er die grundlegenden Elemente der moralischen Tüchtigkeit, Pflichttreue, Mut, Geistesgegenwart, Hingebung an den Dienst, Mannszucht und Vertrauen zum Vorgesetzten besitzen, mit denen sich die physische Kraft zu verbinden hat, um den körperlichen und geistigen Anstrengungen, die seiner im Fahrdienst warten, genügenden Widerstand bieten zu können. Die Anwärter sind nach sorgfältiger Prüfung ihrer sittlichen Eigenschaften für den Lokomotivfahrdienst vorzuschlagen; nur so wird es gelingen, den Geist freudiger Pflichterfüllung und beruflichen Interesses in dem Personal großzuziehen, das „mit Disziplinarstrafen, Not und Kriminalkodex im Hintergrund, täglich draußen in Nacht, Schnee und Kälte, Sommerhitze und Unwetter, im Schweiße seines Angesichts um das tägliche Brot ringen muß". Die Tätigkeit als Schlosser gibt dem Dienstanfänger Gelegenheit, sich mit allen Teilen der Maschinen genau bekannt zu machen, ihre Bearbeitung und ihren Zusammenhang kennen zu lernen, um später im Fahrdienst „entstehende Gebrechen sofort beim Auftreten wahrzunehmen und bestimmbar unterscheiden zu können". Und wenn wir nun einen allgemeinen Grundsatz jeder Verwaltung beachten, daß einem Beamten erst dann ein Amt übertragen wird, wenn er auf dasselbe genügend vorbereitet ist, so ist dadurch die Forderung gegeben, während der Beschäftigung in der Werkstatt die Vorbereitung auf den späteren Beruf erfolgen zu lassen, soweit das möglich ist. Diese Zeit eignet sich am besten für die schulmäßige Ausbildung aus vielen Gründen. Es ist nicht schwierig, die Zeit des Unterrichts passend zu legen, da die tägliche Arbeitszeit in der Werkstatt stets unverändert ist. Für den Schüler bedeuten die Unterrichtsstunden keine Mehrbelastung, da er die mit der Werkstattsarbeit verbundene körperliche Anstrengung längst gewöhnt ist. Und günstiger kann der Vorbereitungsunterricht nicht gelegt werden, wenn man bedenkt, daß ihm überall durch die Anschauung, jenes so wichtige Lehrmittel, zu Hilfe gekommen werden kann: Die Bauart der Einzelheiten und ihren Zusammenbau, wo könnte sie der Schüler besser kennen lernen als in der Werkstatt? Die Signale, Weichen, Gleise können mit wenig Zeitaufwand besichtigt werden, da die Werkstätten meist in der Nähe der Bahnhöfe liegen. Daraus folgt eine häufige Besichtigung des im Unterricht Besprochenen an Ort und Stelle.

Über den Unterrichtsstoff selbst ist im Hinblick auf die spätere dienstliche Tätigkeit leicht Klarheit zu schaffen. Er wird sich eng an die Prüfungsbestimmungen und die Dienstanweisungen für Lokomotivführer und -Heizer anzuschließen haben. Daraus ergibt sich eine Fülle von Lehrstoff, den es sich empfehlen dürfte, an höherer Stelle auszuarbeiten und in Form von Lehrbüchern für die Lehrer herauszugeben. Er soll nicht den mit dem Unterricht zu betrauenden mittleren Organen überlassen bleiben, die ohne vorgeschriebenes Lehrpensum dann meist nach Gutdünken die ihnen angenehmen und geläufigen Gebiete, wie das die Erfahrung lehrt, immer und immer wieder durchnehmen. Der Unterricht hat einen im wesentlichen beschreibenden Charakter zu tragen, wobei die Entwicklung grundlegender Gedanken von Konstruktionen und Betriebseinrichtungen nicht ausgeschlossen erscheint. Hauptwert ist auf einen guten Vortrag des Lehrers zu legen. Das gesprochene Wort kann durch noch so gute Hilfsbücher nicht ersetzt werden. Richtschnur für die rein technische Seite der Ausbildung ist die Weckung und Förderung des Verständnisses für die Bauarten der Lokomotiven und Tender, woran sich die Belehrung über die Wartung der Lokomotiven in kaltem und warmem Zustande, während der Ruhe und Fahrt zu schließen

*) Die vielen zum Selbststudium geschriebenen Bücher geben neben den Dienstanweisungen und dem in der Fachliteratur Zerstreuten ein getreues Bild von den jeweilig herrschenden Anschauungen über die vom Führer verlangten Fähigkeiten und Kenntnisse. Ich führe nur folgende an:

1. Praktisches Taschenbuch für Lokomotivführer und Zöglinge. 1849. Nach dem Französischen des Florentin Cosse.
2. Handbuch für Lokomotivführer. 1852. Von Flachat, Petit und Lechatelier.
3. Katechismus des Lokomotivführers. Von Kosak. 1869.
4. Der Lokomotivführer und die Lokomotive. Von Kretzschmer. 1872.
5. Schule des Lokomotivführers, Brosius und Koch, von Anfang der 70 er Jahre bis auf die Neuzeit ständig verbessert.

hat. Nicht weniger Sorgfalt ist der betriebstechnischen Seite der Vorbildung zu widmen. Bevor der junge Heizer auf die Lokomotive kommt, müssen ihm die Signale vollständig geläufig sein. Es wird sich so einrichten lassen, daß die Gegenstände der Heizer- und Führerprüfung in je einem Kursus hintereinander durchzunehmen sind, damit später für den Prüfling die Vorbereitung zur Prüfung im wesentlichen nur eine Wiederholung des schon einmal Gelernten ist. Die Dauer des Vorbereitungsunterrichts wird die nähere Aufstellung des Unterrichtsplans von selbst ergeben. Nach ihr hat sich die rechtzeitige Inaussichtnahme der Dienstanfänger zu richten, um sie dem Fahrdienst nicht unausgebildet überweisen zu müssen.

Nach genügender Vorbildung beginnt die praktische Ausbildung als Heizer auf der Lokomotive mit dem zunächst liegenden Hauptzweck, die Behandlung des Feuers zu erlernen; die Wartung des Maschinentriebwerks bereitet die wenigsten Schwierigkeiten. Das allgemein übliche Verfahren, den jungen Dienstanfänger zuerst im Verschiebedienst zu beschäftigen, ist durchaus zweckentsprechend. Er gewöhnt sich an das vollständig Neue der Dienstverrichtungen, wobei die langsamen Verschiebebewegungen die Übung in der Erkennung und Aufnahme der Signale, die Handhabung der Bremse, das Abschätzen geringer Geschwindigkeiten, also die Erziehung in betriebstechnischer Hinsicht begünstigen. Nur eins wird nicht gelernt: die Behandlung des Feuers. Hier wird nur die Geschicklichkeit, mit der Kohlenschaufel umzugehen, erworben; von einer Feuerbeschickung im eigentlichen Sinne ist nicht die Rede. Denn „wie die Feuerung mit dem Fahrplan und den Streckenverhältnissen in Einklang zu bringen ist", das zeigt erst die Lehrzeit im Zugdienst unter kundiger Leitung eines erfahrenen Führers, der die Fähigkeit zu lehren besitzt. Damit sind wir bei der bekannten Streitfrage angelangt: soll der junge Heizer eine Zeit lang als „dritter Mann" fahren oder nicht? Die Frage kann allgemein nicht entschieden werden. Die Erfahrung bestätigt, daß nur eine geringe Anzahl von Fahrten dazu gehört, damit der einigermaßen anstellige Heizer die Bedienung des Feuers auf der Fahrt soweit erlernt, daß der Führer nicht mehr allzu sehr nachhelfen muß. Stehen leichte und langsam fahrende Züge und tüchtige junge Lehrführer, denen es nichts verschlägt, einmal selbst wieder zur Schaufel zu greifen, zur Verfügung, so erscheint es unbedenklich, den jungen Heizer sofort voll zum Dienst heranzuziehen. Jedoch kann von einer Verwendung der jungen Dienstanfänger in schweren, schnell fahrenden Zügen nur abgeraten werden, da die Inanspruchnahme des Führers durch Unterstützung beim Feuern, namentlich in der Nacht oder bei unsichtigem Wetter, in Anbetracht der Streckenbeobachtung betriebsgefährlich erscheint. Zu dieser Frage nahm vor einiger Zeit ein kurzer Aufsatz, anscheinend von einem Führer geschrieben, in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Lokomotivführer Stellung; im Auszug sei er hier wiedergegeben, da er gewiß das Urteil Eines für Viele darstellt: „Es handelt sich — bei der Feuerbeschickung — nicht etwa nur um Handfertigkeit, sondern auch um die Tatsache, daß einige Übung dazu gehört, den Zustand der Feuerungsschicht in der Feuerkiste durch die Flammen richtig zu sehen. Wenn man nun bedenkt, wie viele Beamte lange Lern- und Übungszeiten durchzumachen haben, während derer sie aus eigenen Mitteln leben müssen, auch wenn sie schon in dem erwerbsfähigen Alter stehen, so kommt einem der Gedanke, daß es manchem Anwärter wohl ganz recht sein könnte, wenn verlangt würde: Wer Führer werden will, hat eine gewisse Zeit unentgeltlich als ‚dritter Mann' zu fahren und erhält erst dann Bezahlung, wenn er durch Bestehen einer praktischen Prüfung seine Brauchbarkeit für den Heizerdienst bewiesen hat. Wenn jemand die hierzu erforderlichen Mittel nicht von Hause bekommen kann, so wäre er allerdings gezwungen, für diesen Zweck sich etwas Geld zu sparen. Aber das würde doch nur erzieherisch wirken und nützlich sein können. Wenn auf solche Weise die Ansprüche an die Anwärter sich etwas erhöhen, so wird dies schließlich von dem Weiterblickenden nicht getadelt werden können." Das sind zu beherzigende Worte, wenngleich die wirtschaftliche Belastung des Dienstanfängers während der kurzen unbesoldeten Zeit sorgfältig zu prüfen ist.

Der zweite Teil der praktischen Ausbildung beginnt, wenn der Heizer in der Behandlung des Feuers und Kessels vollständige Fertigkeit erlangt hat. Während sich der erste Teil im wesentlichen mit der Wartung der Lokomotive zu beschäftigen hat, richtet sich jener auf die Führung der Lokomotive. Dazu gehört ein guter Lehrführer, von dessen glücklicher Auswahl die Tüchtigkeit des Nachwuchses abhängt. Diese in der Eigenart des Lokomotivfahrdienstes begründete Erziehungsmethode, daß der ältere Kamerad der Lehrer des jüngeren ist, macht die Frage der Erziehung der Lokomotivbeamten besonders bedeutungsvoll: Nur ein tüchtiger Altmeister kann tüchtige Jungmeister heranbilden! Der schulmäßige Unterricht kann wohl das Wie und Warum der Kunst, die Lokomotive zu führen, behandeln, die Kunst selbst kann nur der Dienst vor dem Zuge lehren.

In dieser Erziehungsmethode liegt der Aufruf zu der wichtigen, weiteren Grundlage eines sachkundigen Führerstandes, zur Weiterbildung des Führers. Von der Tatsache ausgehend, daß jeder Stillstand Rückschritt bedeutet, muß dem Führer Gelegenheit gegeben werden, sich stets mit den für ihn und seinen Dienstkreis wichtigen Neuerungen vertraut zu machen und zu bleiben. Es ist ein fortwährendes Verbessern und Fortschreiten im Eisenbahnwesen, das für den äußeren Dienst in klar und knapp gefaßten Dienstanweisungen zur Behandlung der eingeführten Neuerungen zum Ausdruck kommt. Diese stellen nur das Mindestmaß vor von dem, was von der Sache unbedingt gewußt werden muß; aber sie bringen nicht das Wesen der Sache zum Verständnis, so daß ein Handeln nach ihnen schematisch ist. Da dies in der Dienstausübung des Führers aber keinesfalls platzgreifen darf, so sind Unterrichtsstunden für ihn unerläßlich, die er pflichtmäßig besuchen muß. Neben der maschinentechnischen Weiterbildung darf die betriebstechnische nicht vernachlässigt werden. Es sei hier besonders auf die Besprechung von Betriebsunfällen und außergewöhnlichen Vorkommnissen aufmerksam gemacht, der der breiteste Raum zu gewähren ist. Die Unterrichtsstunden müssen in den Dienstplan eingefügt werden, denn sie sind ein Teil des Dienstes. Es werden Parallelstunden eingerichtet werden müssen, damit alle Beamten an dem Unterricht teilnehmen können. Nicht zu verkennende Schwierigkeiten werden für die Personale kleinerer Lokomotivstationen entstehen, da der Unterricht nur auf Heimatstationen einer größeren Anzahl von Lokomotivbeamten gedacht ist. Der Unterrichtsstoff ist durch den Begriff Weiterbildung klar gekennzeichnet.

Ob die erhöhte dienstliche Belastung infolge der hier angestrebten Aus- und Fortbildung den mit dem Lokomotivfahrdienst betrauten Dienststellen zu ihren bisherigen Funktionen hinzugefügt werden kann, mag noch eine offene Frage ernster Erwägung und vielleicht des Versuchs bleiben. Es ist aber kaum anzunehmen, daß bei der Arbeitslast, die die Leitung des Lokomotivfahrdienstes an sich erfordert, noch weitere Aufgaben von den betreffenden Beamten genügend sorgsam erfüllt werden könnten. So führt diese Frage wiederum naturgemäß einen Schritt weiter in den Neuerungen: Eine Beamtengattung ist zu schaffen, der die Ausbildung der Lokomotivbeamten und die Überwachung des Lokomotivfahrdienstes obliegen wird: Überwachen, Prüfen, Belehren werden die Haupttätigkeiten dieser Beamten sein. Der Beamte — nennen wir ihn Lokomotivrevisor oder -Kontrolleur — hat mit der Wartung und Führung aller in seinem Dienstbereich verwendeten Lokomotiven eingehend vertraut zu sein. Er soll bei häufigem Mitfahren auf der Lokomotive eine etwaige mangelhafte Wahrnehmung des Dienstes nicht nur beanstanden, sondern muß sofort die richtige Ausführung zeigen, damit der Führer seinen Fehler einsieht und die Überzeugung gewinnt, daß das, was von ihm verlangt wird, auch möglich auszuführen ist. Dadurch werden viele durch die Überlieferung geheiligte, jedem Kenner des Lokomotivdienstes bekannte

Vorurteile der Beamten schwinden. Der Revisor muß mit dem Wissen das Können vereinigen. Ohne seine dienstliche Stellung genauer festzulegen, scheint klar zu sein, daß er aus der Reihe der mittleren technischen Beamten hervorgehen wird, bei dessen Ausbildung auf den Fahrdienst besonderer Wert gelegt ist.

Hand in Hand mit den Ausbildungsbestrebungen der Verwaltung wird das Wollen der Beamten selbst gehen müssen. Da scheint die hier und da auftretende Einigung der Lokomotivbeamten von Bedeutung zu sein, bei denen selbst das Streben nach besserer Fachbildung meist nicht zu verkennen ist. Die Vereinszeitschriften sorgen für zeitgemäße Veröffentlichungen, die aber leider nur von Wenigen mit Erfolg gelesen werden. Eine besondere literarische Vereinigung könnte in leicht verständlicher Form Originalaufsätze der Fachliteratur bearbeiten, um sie der Allgemeinheit zugänglich zu machen. Denk- und federgewandte Männer gibt es genug unter den Lokomotivbeamten. So würde ein ersprießliches Zusammenarbeiten von Verwaltung und Beamtenkörper sich im Laufe der Zeit herausbilden, wodurch die dienstliche Stellung des Führers gehoben werden könnte, da die Anforderungen an ihn gesteigert werden könnten.

Das Ergebnis der Betrachtung fassen wir in folgende Sätze zusammen:

1. Den Lokomotivbeamten ist eine sorgsame, den gesteigerten Verkehrsanforderungen entsprechende schulmäßige Ausbildung zu geben.

2. Der Unterricht, der zum Lokomotivfahrdienst vorbereitet, muß vor der eigentlichen Ausbildung auf der Lokomotive erteilt werden. Die geeignetste Zeit ist die Zeit der Beschäftigung als Werkstattschlosser.

3. Die Lokomotivbeamten sind über Neuerungen im Eisenbahnwesen, soweit es ihre dienstliche Tätigkeit angeht, in einem planmäßig durchgeführten Unterricht zu belehren, dessen Besuch pflichtmäßig ist.

4. Der Lokomotivfahrdienst ist von einem besonderen Beamten (Lokomotivrevisor) ständig zu überwachen, dem auch das gesamte Unterrichtswesen obliegt.

5. Es wird die gemeinsame Arbeit von Verwaltung und Beamten in Anregung gebracht.

Mit diesen Ausführungen soll keineswegs die Frage als endgültig gelöst betrachtet werden. Daß dies nicht der Fall sein kann, mag daraus hervorgehen, daß alles Wesentliche nur skizziert ist, Einzelheiten aber noch nicht ausgearbeitet sind Wohl aber soll dieser Beitrag einen Anstoß zu einer gesunden Fortentwicklung einer Beamtenklasse im Eisenbahnwesen geben, der bisher meines Erachtens nicht immer in dem Maße die Aufmerksamkeit zugewendet worden ist, die sie in Anbetracht ihrer verantwortungsvollen Stellung verdient. Wenn diese Zeilen zu einer Besprechung an dieser Stelle oder im engeren Kreise der Verwaltung oder in größerer Gemeinschaft mehrerer Verwaltungen auffordern, so haben sie fürs erste ihren Zweck erfüllt.

Bemerkungen zur Frage der Wirtschaftlichkeit der Straßenbahnen.

An einer Stelle, in der man Darlegungen über technische Angelegenheiten weniger sucht, nämlich in den „Grenzboten", hat A. Voigt eine Betrachtung über die Tarifverhältnisse der Straßenbahnen veröffentlicht, die sehr der Beachtung wert ist, namentlich seit sich durch die Einführung des elektrischen Betriebes, der jetzt das Feld beherrscht, die wirtschaftlichen Grundlagen der Straßenbahnen gegenüber der Zeit des Pferdebetriebes wesentlich verschoben haben. Die Ausführungen Voigts wenden sich gegen den jetzt fast allgemein üblichen Einheitstarif, im Grunde sind sie aber gerichtet gegen die in diesem zum Ausdruck kommenden Tarifbedrückungen überhaupt, die den Unternehmungen von den Stadtbehörden allgemein auferlegt werden. Die Tarifangelegenheit steht selbstverständlich im engsten Zusammenhang mit der Frage der Kosten, die dem Unternehmen erwachsen, und kann nur in Verbindung damit betrachtet werden. Da sich Voigt mit dieser Seite der Angelegenheit indessen nicht eingehender beschäftigt, indem er sich auf den bloßen Hinweis auf die bedeutende Höhe dieser Kosten beschränkt, sind einige ergänzende Bemerkungen darüber vorauszuschicken.

Die phantastischen Jahre sind vorüber, in denen es, um irgend eine Straßenbahn für den elektrischen Betrieb eingerichtet zu erhalten, genügte, sich die Einnahmen so zurechtzulegen, daß bei Abzug von 50 % für die Gesamtheit aller Ausgaben, mögen sie Namen haben wie sie wollen, noch 20 oder 25 % Dividende abfielen — unter solche anspruchsvolle Ziffer pflegte man nicht zu gehen. Der Verfasser hat diese Jahre, mitten in der Sache stehend, gründlich mitdurchlebt. Heute weiß alle Welt, daß allein die reinen Betriebskosten elektrischer Straßenbahnen mit 50 % der Roheinnahme selbst in der Hauptstadt des Deutschen Reichs nicht zu bestreiten sind und daß schon ganz besondere Ausnahmefälle vorliegen müssen, wenn diese Kosten unter der Ziffer von 60 % bleiben. Man ist auch leicht zu der Annahme geneigt, daß die Betriebskosten, bezogen auf die Roheinnahme oder auf eine Einheit wie das Wagenkilometer, eine erheblich fallende Tendenz aufweisen müßten. Auch dies mit Unrecht, denn man muß zunächst damit rechnen, daß die Preise für Material steigen. Dafür sorgen schon die wirtschaftlichen Verbände. Ferner steigen die Löhne und die Strömung ist überall auf eine Verkürzung der Arbeitszeit gerichtet. Die Kosten für Wohlfahrtseinrichtungen steigen ferner dauernd und in der sozialen Fürsorge sind wir nach den Ausführungen, die der Reichskanzler jüngst im Deutschen Reichstage gemacht hat, noch lange nicht am Ende der Dinge. Die Vorschriften, die auf die Verhütung von Unfällen, die Haftpflicht u. a. gerichtet sind, bedeuten Verteuerungen des Betriebes. Die fortdauernden lästigen und kostspieligen Unterhaltungsarbeiten des städtischen Pflasters tragen wesentlich zur Erhöhung der Betriebskosten bei. Außer den Betriebskosten sind ein sehr wesentlicher Ausgabepunkt die Kosten der Erneuerung. Die Haltbarkeit der Schienenanlage und der Betriebsmittel kommen hier in erster Linie in Betracht. Während hinsichtlich der Höhe der reinen Betriebskosten ziemlich sichere Erfahrungen vorliegen, ist dies noch keineswegs der Fall in betreff des Erneuerungsaufwandes, denn die Betriebsdauer der elektrischen Bahnen ist für die sichere Beurteilung noch nicht groß genug. Soviel aber ist klar, daß die Haltbarkeit der Schienen lange nicht an die früher, man möchte sagen, fast als Regel geltende Ziffer von etwa 20 Jahren, die der Motorwagen nicht an die früher geläufige Ziffer von etwa 15 Jahren heranreicht. Die Beanspruchung des Schienengestänges durch die großen unabgefederten Gewichte ist stärker, als man früher zugeben wollte, und bei den Motorwagen hat nicht nur die zunehmende Verfeinerung und verwickeltere Art des Mechanismus und die mit der zunehmenden Gewichtsvermehrung, der Art der Bremswirkung u. a. zusammenhängende verstärkte Inanspruchnahme der Fahrzeuge, sondern auch die Wechselwirkung zwischen Oberbau und Fahrzeug einen mit der Betriebszeit in unerwartet hohem Maße zunehmenden Verschleiß der Materialien zur Folge. Ein Ausgabepunkt, der den Erneuerungsfonds angeht oder angehen sollte, fällt besonders ins Gewicht: das ist die Ausbesserung desjenigen Teiles der Straßenoberfläche, der in dem Wirkungsbereich der Schienen liegt und demgemäß von der Straßenbahn zu unterhalten ist. Daß der Aufwand für die Ausbesserung der Straße einen ganz unerwartet hohen Umfang annehmen wird, wenn die Zeit einer allgemeineren Erneuerung der Fahrschienenanlage — abgesehen von den lästigen und kostspieligen Unterhaltungen zu Lasten des Betriebes — heranrücken wird, ist leicht begreiflich, und der Umfang dieser Kosten ist wieder wesentlich

abhängig von der Art der Befestigung der Straßendecke. Die Kosten werden beispielsweise am größten und sind kaum leicht zu überschätzen bei Straßenbahnen, die in Asphaltpflaster liegen. Daß sie schon bei gewöhnlichem Steinpflaster eine schier unerträgliche Höhe erreichen können, lehrt u. a. das Beispiel der Schlesischen Kleinbahn.

Die dargelegten Umstände finden nur selten in den Jahresrechnungen der Straßenbahnen einen genügenden ziffernmäßigen Ausdruck, namentlich werden die Pflasterkosten meist unzureichend bewertet, was umsomehr ins Gewicht fällt, als die Städte nur selten einen wohlwollenden Standpunkt einnehmen, indem sie die Lasten des Unternehmens erleichtern. Die Gesellschaften haben sich schließlich daran gewöhnt, die städtischerseits ihnen auferlegten sogenannten „Pflasterkosten“ als eine ungeheuere aber unabwendbare Belastung entsagungsvoll auf sich zu nehmen.

Die Politik der Städte mußte naturgemäß in vielen Fällen dazu führen, daß diese selbst sich die Herrschaft über die Verkehrsunternehmungen anzueignen suchten. Vielfach ist dies durch Aufkauf der Unternehmungen geschehen, indem die Städte deren Aktien zu einem bestimmten Preise an sich brachten. Die Städte haben nicht grundsätzlich die Aufgabe, Unternehmungen der vorliegenden Art selbst zu betreiben. Von einem städtischen Beamtenheer können sie schwerlich mit derjenigen Beweglichkeit, die ein Verkehrsunternehmen der vorliegenden Art mit seinen unendlichen Einzelheiten fordert, betrieben werden, wie von einer gut geleiteten Privatgesellschaft. Auch hat die Erfahrung bis jetzt gezeigt, daß der Betrieb nicht so wirtschaftlich geführt werden kann. Daß aber schon in manchen Fällen die Städte die Übernahme der Straßenbahnen in Eigenbetrieb durchgeführt haben, hat doch das Gute gehabt, daß dadurch den Städten über die wirklichen Kosten, welche in diesen Betrieben entstehen, die Augen geöffnet sind. Oben sind einige von den Lasten aufgeführt, deren derzeitige Höhe und vorauszusehendes späteres Anwachsen die Städte nicht wenig erschreckt haben. Die Städte wurden dann insbesondere auch gewahr, was es bedeutete, sich des Vorteils begeben zu haben, die Straßen zum großen Teil mit dem Gelde Dritter unterhalten zu bekommen, ein Vorteil, der umsomehr ins Gewicht fiel, als ihnen obendrein noch die bloße Benutzung der Straße teuer bezahlt wurde — flossen ihnen doch hohe Prozente von der Bruttoeinnahme, 8 % und darüber, und außerdem wohl noch Gewinnanteile zu. Schließlich haben sie sich mit der Übernahme die Last eines sehr stark erhöhten Kapitals, das wiederum stärkere Tilgung erfordert, auferlegt.

Ein beredtes Beispiel bilden die von der Stadt Berlin übernommenen Straßenbahnen Behrenstraße - Treptow und Mittelstraße - Pankow, deren Aktien von der Stadt Berlin zum Kurse von $166^2/_3$ % seinerzeit angekauft worden sind. Das Erträgnis der Aktien war seinerzeit mit 5 % von einer großen Firma so lange gewährleistet, bis die Bahnen aus Eigenem 5 % auf das Stammkapital erbrächten. Sie haben aber dieses Erträgnis bisher niemals erbringen können, und diese Tatsache setzt diejenigen ins Unrecht, die sich der Annahme gern hingeben, daß es in einer Großstadt wie Berlin kein Verkehrsmittel geben könne, das nicht auch eine befriedigende Rente bringe. Daß dies bei den stadteigenen Bahnen nicht der Fall ist, beweisen die Zuschüsse, die Jahr für Jahr für jene Unternehmungen hergegeben werden mußten. Die Rente, welche aber die Stadt erhielt, stellte sich im Verhältnis von $100 : 166^2/_3$ der fünfprozentigen Gewähr auf das Stammkapital natürlich nur auf 3 % des Kaufgeldes, d. h. die Stadt mußte sogar, um die $3\frac{1}{2}$ prozentigen Obligationen, durch deren Ausgabe das Kaufgeld beschafft wurde, zu verzinsen, noch beiläufig den Betrag von 50 000 ℳ zuschießen, abgesehen von der stärkeren Tilgungslast, die das überzahlte Kapital zur Folge hat. Die Erfahrung hat die Stadt aber nicht abgehalten, sich mit dem Gedanken zu beschäftigen, der in der Presse vielfach erörtert ist, eigene Linien in Straßenzügen der nordöstlichen Stadtgegenden zu bauen,*) in denen auch nicht annähernd ein Verkehr zu erwarten ist, daß eine auch nach bescheidensten Begriffen befriedigende Verzinsung der aufzuwendenden Kapitalien zu erwarten wäre.

Die Erfahrungen, die diejenigen Städte, die zur Verstadtlichung von Straßenbahnen bereits geschritten sind, gemacht haben und noch machen werden, können im übrigen nicht trefflicher beleuchtet werden, als durch die Wahrnehmung, daß sich mancherorts nun die Straßenbahnen selbst regen, um verstadtlicht zu werden, um den ihnen drohenden künftigen Lasten bei Zeiten aus dem Wege zu gehen.

Diese Vorbemerkungen geben auch den Ausführungen Voigts in den „Grenzboten“ die richtige Beleuchtung. Wo die Ausgaben stets so sehr unterschätzt wurden und noch unterschätzt werden, gibt es doch ein Mittel, Abhilfe zu schaffen, das zwar der Privatunternehmung nur sehr schwer zugestanden wird, dessen sich aber die Gemeinden ohne weitere Skrupel bedienen zu können glauben, im eigentümlichen Widerspruch mit der sonstigen Politik eines städtischen Gemeinwesens. Sie schreiten zur Erhöhung der Einnahmen durch Steigerung der Tarife, während sonst durchweg die sozialpolitischen Gesichtspunkte in den Vordergrund gerückt zu werden pflegen. Auf anderes als auf eine Erhöhung der Fahrpreise läuft es nicht hinaus, wenn allenthalben die Städte — Frankfurt a/M., Mannheim, Düsseldorf, Mülheim a/Ruhr, Barmen usw. — den Einheitstarif von 10 ₰, der die Rentabilität ihrer Straßenbahnen so ungünstig beeinflußt hat, abschaffen und zum Teilstreckentarif übergehen bei gleichzeitiger Erhöhung der Zeitkartenpreise. Daß auch die privaten Betriebe die Beseitigung der Einheitstarife anstreben, versteht sich von selbst.

Auf der diesjährigen neunten Hauptversammlung des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen hat man sich eingehend mit der Tariffrage beschäftigt, und — wie Voigt bestätigt — wurde hier unter dem allgemeinen Beifall der Mitglieder vom Referenten der Satz ausgesprochen und verteidigt, daß der 10 ₰-Einheitstarif sich eigentlich nirgends bewährt habe. Nach zwei Richtungen habe er im Stich gelassen: im Punkte der Wirtschaftlichkeit sowohl, als auch im Interesse des die Verkehrslinien benutzenden Publikums.

„Ohne Zweifel hat — wie Voigt ausführt — der Einheitstarif für bestimmte Verkehrsleistungen recht große technische Vorteile. Der Fahrgast einer Straßenbahn mit 10 ₰-Tarif braucht nie nach dem Preis zu fragen, der Schaffner hat ebenso einfache Rechnung. Der Verkehr zwischen Personal und Publikum wird also sehr vereinfacht, die Kontrolle sehr erleichtert, Irrtum und Betrug werden aufs äußerste ermäßigt. Ebenso vereinfachen sich das Rechnungswesen und die Statistik. Die Zahl der Fahrgäste ist gleich mit der Zahl der eingenommenen 10 ₰-Stücke. Es kann an Bureau- und Kontrollpersonal gespart werden, hat man doch stellenweise durch die Einrichtung der Zahlkasten, die ohne Einheitstarif undenkbar wären, sogar den Schaffner überhaupt überflüssig gemacht.

Diesen Vorteilen stehen aber große Nachteile gegenüber, die sich namentlich mit der Erweiterung des Netzes geltend machen. Je länger die Strecken werden, desto geringer ist der Anteil des Fahrgeldes, der auf die Streckeneinheit entfällt. Schließlich fällt er, wie auf einigen Berliner Vorortstrecken, auf weniger als 1 ₰ für das Personenkilometer, und damit ist auch regelmäßig, wenn nicht schon früher, der Punkt erreicht, wo die Fahrt für die Trambahn gewinnbringend zu sein aufhört.“ Und fortfahrend: „Mit der Ausdehnung der Trambahnnetze nimmt, wo der Einheitstarif unabänderlich gilt, die Rentabilität von Jahr zu Jahr ab. Auf die fetten Jahre, als sich das Schienennetz noch hauptsächlich auf das Weichbild der Stadt beschränkte, folgen die mageren, jetzt wo immer mehr Vorort-

*) Nach der Tagespresse kommen die große Ringlinie Baltenplatz - Stettiner Bahnhof und die Linie Stettiner Bahnhof-Wedding in Betracht.

linien gebaut werden und der Vorortverkehr einen immer größeren Teil des Gesamtverkehrs ausmacht. Geht das so weiter, so ist der Zeitpunkt abzusehen, wo der Überschuß ganz verschwindet oder gar einem Verlust Platz macht. Und dieser Zustand wirft, zum Schaden des Publikums, schon jetzt seinen Schatten voraus. Der Ausbau von Vorortlinien stockt. Sie sind bei dem herrschenden Tarif unrentabel, und es ist darum kein Wunder, daß die Verwaltungen, die doch samt und sonders wenn nicht auf Überschüsse, so doch auf ein Gleichgewicht ihrer Finanzen angewiesen sind, zögern, sich auf geradezu ertraglose Unternehmungen einzulassen. Würden die städtischen Trambahnen, von denen einige, wie in Düsseldorf und in München, schon heute mit Zuschüssen aus dem Steuersäckel arbeiten, ihre Ansprüche an die steuerzahlenden Bürger mehr und mehr erhöhen, dann würde wohl auch den Stadtverordneten bald die Freude an der Trambahn vergehen, und es würde von hier aus eine Tarifreform im Sinne der Differenzierung der Fahrpreise verlangt werden. Schon jetzt wird von den Gesellschaften, die durch einen Vertrag an den Einheitstarif gebunden sind, wie die Große Berliner, von den Vorortgemeinden eine Garantie für die Rentabilität der dorthin zu führenden Linien verlangt." Auch in dieser Zeitung ist seinerzeit berichtet, daß die Große Berliner Straßenbahn Vorortlinien nur noch mit einer Einnahmegewähr der beteiligten Gemeinden bauen will.

Die Voigtschen Ausführungen sind sowohl eine Mahnung, die Tarifpolitik der Verkehrsunternehmungen in gesundere Bahnen zu lenken, was mit der Durchbrechung des für deutsche Verhältnisse ungeeigneten Einheitstarifs anzubahnen wäre, anderseits eine Warnung, wirtschaftlich ungeeignete Linien nicht zu bauen. Auch die Tariferhöhung vermag die Wirtschaftlichkeit nur da herzustellen, wo die entsprechenden Verkehrsverhältnisse vorliegen. Wo es an ausreichendem Verkehr überhaupt mangelt, würde man die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens durch eine Tariferhöhung nur noch verschlechtern. Dies mahnt, in der Linienführung elektrischer Straßenbahnen nach verständigen Gesichtspunkten und insbesondere auch in der Ausdehnung der Linien in die Vorortgebiete mit Vorsicht vorzugehen, namentlich aber den Richtungen des Verkehrs zu folgen.*)

Kemmann.

*) Dann wird man sich beispielsweise auch dadurch, daß im Gebiet der Stadterweiterungen die Anlage von breiten Ringstraßen gern im Auge behalten wird, nicht verleiten lassen, diese meist sehr verkehrsarmen Straßenzüge für die Anlage von Straßenbahnen für besonders geeignet zu halten, sondern beim Entwurf von Stadterweiterungsplänen mehr Rücksicht auf die späteren Verkehrsmittel nehmen, als dies heutzutage zu geschehen pflegt. Wie Bebauungspläne im Hinblick auf die Anlage der Verkehrsmittel nicht aufgestellt werden sollten, zeigt u. a. die Karte des südwestlichen Berliner Vorstadtgebiets, wie anderseits auch die Berliner städtischen Straßenbahnprojekte zeigen, wie Straßenbahnen wirtschaftlich nicht geführt werden dürfen.

Der Verfasser.

Die badischen Staatseisenbahnen im Jahre 1902.

Der Jahresbericht über die Staatseisenbahnen und die Bodensee-Dampfschiffahrt im Großherzogtum Baden für das Jahr 1902, dessen Inhalt vor kurzem in dieser Zeitung schon auszugsweise wiedergegeben worden (Jahrg. 1903 Nr 94 S. 1415), weist eine ganze Reihe interessanter Punkte auf, die einer näheren Besprechung wohl würdig sind. Der hohe Betriebskoeffizient (81,20 %) sowie die niedere Rente (2,39 %) sind es wohl vor allem, die die Augen des Fachmanns auf sich ziehen und eine Erklärung erheischen.

Als im Jahre 1900 die Gesamtausgaben der badischen Staatsbahn von 46 000 000 ℳ im Vorjahre plötzlich bis auf nicht weniger als 60 500 000 ℳ emporschnellten, hatte man anfänglich in Baden allgemein gehofft und geglaubt, es nur mit einer einmaligen, nicht wiederkehrenden Steigerung der Betriebsausgaben zu tun zu haben. Man erklärte sie — und das war ja an sich auch richtig — aus dem unverhältnismäßig großen Mehrbedarf an Geldmitteln für die „Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen", wozu u. a. die Kosten des im Jahre 1900 begonnenen Gleisumbaus auf der Strecke Mannheim-Basel zu rechnen waren. Dazu kam, daß eine längere Erklärung der Staatseisenbahnverwaltung im Jahresbericht für 1900 (S. 64) die Höhe jener Ausgaben wesentlich auf einen Zufall zurückführte. Gemäß dieser Erklärung hätte sich der für 1900 auf 77,53 % berechnete Koeffizient auf 72,02 % ermäßigt. Nun sanken aber im darauffolgenden Jahre 1901 die Ausgaben keineswegs oder wenigstens nur ganz unbedeutend, umsomehr aber, was im Vorjahre nicht geschehen war, die Einnahmen (um etwa 4 000 000 ℳ). Dieser Einnahmerückschlag hatte ein weiteres Steigen des Betriebskoeffizienten bis auf 80,77 % zur Folge, eine Höhe, auf der er sich also auch im Berichtsjahre 1902 gehalten hat (81,20 %).

Bei der Beurteilung über die Höhe des Betriebskoeffizienten fällt besonders ins Gewicht, daß in Baden die für „Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen" angesetzten Ausgaben, soweit sie 50 000 ℳ nicht übersteigen, aus dem Eisenbahnbetrieb selbst gedeckt werden, also als Betriebs-, aber nie als Grundstocksausgaben behandelt werden.

Endlich aber ist bei Beurteilung der Rente noch ein weiterer Umstand von großer Wichtigkeit: die verschiedene Höhe des Anlagekapitals, das größer ist in gebirgigen Ländern als in ebenen. Denn hier sind viele Kunstbauten mit kostspieligen Unterhaltungsarbeiten erforderlich; die Steigungen und Krümmungen verteuern den Betrieb.

Durch solche Verhältnisse, wenn auch keineswegs durch sie allein, erklärt sich das hohe Anlagekapital (in Baden 357 409 Mark, in Preußen 259 720 ℳ für 1 km Betriebslänge). Ein Betriebskoeffizient von 80 % bleibt freilich im Interesse der Staatsfinanzen nicht gerade wünschenswert. Aber Schlüsse auf Güte und Leistungsfähigkeit des betreffenden Eisenbahnunternehmens darf man aus ihm nicht ziehen wollen. Das hindert uns indes nicht, den Wunsch auszusprechen, daß der Koeffizient wieder sinken, die Rente wieder steigen möge.

Dies vorausgeschickt, mögen hier noch einige Zahlenangaben aus dem zur Besprechung gestellten Jahresbericht für 1902 als Ergänzung zu den in Nr 94 Jahrg. 1903 d. Ztg. veröffentlichten Mitteilungen folgen.

Die Eigentumslänge der badischen Staatseisenbahnen (1582,63 km) sowie die volle Betriebslänge der unter badischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen (1666,89 km) haben sich im Laufe des Jahres 1902 nicht geändert. Die durchschnittliche Betriebslänge betrug 1666,89 km gegenüber 1610,36 km im Vorjahre. Sie hat somit um 3,51 % zugenommen. Davon entfielen auf Haupteisenbahnen 1462,38 km, auf Nebeneisenbahnen 204,51 km. Doppelgleisig waren 665,12 km (1901: 656,74 km), mithin 39,90 % der vollen Betriebslänge.

Von den vom badischen Staat betriebenen Bahnen mit einer Länge von 1666,89 km lagen im Ausland 137,83 km, demgegenüber an ausländischen Bahnen in Baden 141,63 km.

Das verwendete Anlagekapital für die Staatsbahnen und die in deren Betrieb stehenden badischen Privatbahnen belief sich im Jahresdurchschnitt auf 596 441 483 (559 887 407) ℳ.

Die Anzahl der Lokomotiven stieg von 720 auf 756 bei einem Zugang von 51 und einem Abgang von 15 Stück. Unter ersteren befinden sich die bekannten 12 Stück fünfachsigen Verbund-Schnellzuglokomotiven mit 4 Zylindern, 2 Triebachsen und vierachsigen Tendern (Gattung II d).

Der Wagenpark setzte sich aus 1795 (1745) Personen-, 13 204 (12 933) Last- und 1 (0) Motorwagen zusammen.

An neuen Bahnen, die in Arbeit oder noch Vorarbeit waren, erwähnt der Jahresbericht die Strecken Mimmenhausen-Frickingen, Murgtalbahn Weisenbach-Grenze, Kappel-Bonndorf, Rheinau-Brühl und Marbach-Dürrheim.

Die Zahl der Stationen und Haltestellen betrug wie im Vorjahr 436.

Von den 1635 km Eigentumslänge der Staats- und Privatbahnen entfielen auf Strecken

in horizontaler Linie	491 km,	
mit Steigung bezw. Gefälle .	1144 „	sowie
in gerader Linie	1087 „	
mit Bahnkrümmungen . . .	548 „	

Die seit einer Reihe von Jahren beobachtete Zunahme der Personenbeförderung hat auch im Jahre 1902 angehalten; der Verkehrszuwachs war sogar etwas erheblicher als im Jahre 1901 verglichen mit 1900. Der Schnellzugverkehr erfuhr im Berichtsjahre abermals eine weitere Ausdehnung. Wenn von den mit reinen Personenzügen, also mit Ausschluß aller gemischten Züge im Jahre 1902 gefahrenen Wagenachskilometern nur 33,03 % auf die Schnellzüge entfallen, während die entsprechende Verhältniszahl im Vorjahre 33,65 % betrug, so rührt dieser scheinbare Rückgang daher, daß die im Jahre 1902 eingetretene Vermehrung der durchschnittlichen Betriebslänge um 55,77 km bei Bahnstrecken zu verzeichnen ist, auf denen überhaupt keine oder nur sehr wenige Schnellzüge geführt werden.

Von der Gesamtsumme der beförderten Personen sind gefahren mit Schnellzügen 4 926 387 (Vorjahr 4 426 061) Personen oder 13,27 (12,30) % und mit Personenzügen 32 187 680 (31 565 525) Personen oder 86,73 (87,70) %.

Welch glänzenden Aufschwung die bewährte Einrichtung der Kilometerhefte genommen hat, darauf ist schon in Nr 96 S. 1446 Jahrg. 1903 d. Ztg. hingewiesen worden. Eine Einnahme von mehr als 6 750 000 ℳ, wie sie diese Einrichtung allein ergibt, ist bei einer Einnahme aus dem Gesamtpersonenverkehr mit 22 500 000 ℳ immerhin ein sehr beachtenswerter Posten. In keinem Lande übrigens, das diese Kilometerhefte auch besitzt (z. B. Holland, England usw.), hat die Einrichtung eine derartige Ausdehnung angenommen, wie gerade in Baden.

Der Güterverkehr bezifferte sich im Vergleich zum Vorjahre wie folgt:

	1902 t	1901 t	1902 mehr in %
Binnenverkehr	2 625 847	2 540 153	3,37
direkter und Durchgangsverkehr	10 478 239	10 187 433	2,85
Gesamtbeförderung	13 104 086	12 727 586	2,96

Nachdem der Verkehr in Mannheim, dem wichtigsten Verkehrsplatz der badischen Staatseisenbahnen, im Jahre 1901 einen nicht unwesentlichen Rückgang erfahren hatte, wodurch die seit einer langen Reihe von Jahren fortgesetzte Steigerung unterbrochen wurde, trat im Berichtsjahre wieder eine wenn auch unbedeutende Zunahme in der Güterbewegung ein. Mit Ausnahme der Stationen Maxau und Waghäusel, deren Verkehr gegen das Vorjahr gesunken ist, haben auch die übrigen Verkehrsplätze mit einer Beförderung von über 100 000 t teils größere, teils geringere Mehrergebnisse aufzuweisen.

Die gesamte Roheinnahme bezifferte sich für Staats- und Privatbahnen

im Jahre 1902 auf . .	75 680 664,05 ℳ	
„ „ 1901 „ . .	74 215 526,21 „	
daher im Jahre 1902 mehr .	1 465 137,84 ℳ	= 1,97 %.

Dagegen betrug die Betriebsausgabe abzüglich der an die Privatbahnen bezahlten Einnahmeanteile von

292 097,09 ℳ im Jahre 1902 .	61 453 794,88 ℳ	
bezw. von 353 548,88 „ „ „ 1901 .	59 945 262,71 „	
daher im Jahre 1902 mehr .	1 508 532,17 ℳ	= 2,52 %

und stellte sich somit der ganze rechnungsgemäße Einnahmeüberschuß

im Jahre 1902 auf . .	14 226 869,17 ℳ	
„ „ 1901 „ . .	14 270 263,50 „	
daher im Jahre 1902 weniger	43 394,33 ℳ	= 0,30 %.

Es betrug also die Gesamtausgabe 81,20 (80,77) % der Gesamteinnahme (sogen. Betriebskoeffizient) und es verzinste sich das Anlagekapital mit 2,39 (2,55) %.

An Unfällen haben im Berichtsjahr 29 (30) Entgleisungen und Zusammenstöße stattgefunden, davon 3 (1) auf freier Bahn, 26 (29) auf Stationen. Das Leben verloren 17 (22) Bahnbedienstete und 9 (13) andere Personen sowie 8 (6) Selbstmörder. Verletzungen erlitten 73 (60) Bahnbedienstete und 22 (23) andere Personen sowie bei einem Selbstmordversuch 1 (0) Person. Auf Grund des Unfallversicherungs- und des Haftpflichtgesetzes wurden 1 153 601 (1 245 309) ℳ an Entschädigungen bezahlt.

Um schließlich noch mit einigen Worten auch der badischen Dampfschiffahrt auf dem Bodensee zu gedenken, so sei bemerkt, daß im Berichtsjahr wie im Vorjahre 9 Dampfschiffe, 5 Schlepp- und Segelschiffe sowie 3 kleinere Schiffe im Betrieb standen. Die Dampfboote legten an Nutzleistungen 221 947 km (1901: 197 796 km) zurück, 1902 mithin 24 151 km oder 12,21 % mehr als im Vorjahre. Vereinnahmt wurden im ganzen 388 268 (414 090) ℳ, während die Betriebsausgaben sich auf 464 031 (429 062) ℳ stellten, mithin eine Mehrausgabe von 75 763 (14 972) ℳ oder 19,51 (3,62) % vorlag. Der bedeutend ungünstigere Abschluß des Berichtsjahres rührt in der Hauptsache daher, daß an Transportgefällen 28 351 ℳ weniger eingingen als im Vorjahre, während an verschiedenen persönlichen und sachlichen Ausgaben bedeutend mehr aufgewendet werden mußte, als im Jahre zuvor.

Dr A. Kuntzemüller.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Baubericht der preußischen Staatseisenbahnverwaltung** für den Zeitraum vom 1. Oktober 1902 bis dahin 1903 ist dem Abgeordnetenhause zugegangen. Daraus ergibt sich, daß nach Maßgabe von 16 besonderen Kreditgesetzen in der Zeit des Bauberichts 57 000 000 ℳ verausgabt sind, und daß noch 343 583 116 ℳ Kredite Ende September 1903 ausstanden. Nach Maßgabe der Bewilligungen durch das Extraordinarium des Etats der Eisenbahnverwaltung wurden außerdem in der Zeit, auf welche sich der Baubericht bezieht, 88 000 000 ℳ verausgabt und waren Ende September noch nicht verausgabt 114 437 556 ℳ. Von dem hiernach Ende September 1903 verbliebenen Bestande von rund 458 000 000 ℳ werden voraussichtlich bis zum 1. April 1904: 110 000 000 ℳ und im ersten Halbjahr des Etatsjahres 1904 noch 80 000 000 ℳ verausgabt werden, im zweiten Halbjahr 1904 voraussichtlich 90 000 000 ℳ, so daß bis Ende des Etatsjahres 1904 von 458 000 000 ℳ 280 000 000 ℳ verausgabt sein würden. Hierzu treten die Mittel des extraordinären Dispositionsfonds, die in dieser Übersicht nicht nachgewiesen sind. Von diesen Mitteln waren bis Ende September 1903 kassenmäßig 61 000 000 ℳ noch nicht verausgabt. In der Nachweisung ist hervorzuheben ein Posten von 300 000 ℳ „zur Beteiligung an Schnellbahnversuchen". Dazu wird bemerkt: „Der Ausbau der Bahnstrecke Marienfelde-Zossen zum Zwecke der Schnellfahrversuche hat stattgefunden. Die Versuche mit elektrischem Antriebe haben zu den erhofften Erfolgen geführt. Schnellfahrversuche mit Dampflokomotiven können erst in nächster Zeit erfolgen."

Wir werden auf den Inhalt des Bauberichts noch ausführlicher zurückkommen.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Dezember 1903 sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschließlich der bayerischen und der Bahnen mit weniger als 50 km Betriebslänge — 6 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 4 bei Personenzügen), 14 Entgleisungen in Stationen (davon 4 bei Personenzügen), 22 Zusammenstöße in Stationen (davon 7 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 7 Bahnbedienstete getötet, 16 Reisende, 23 Bahnbedienstete und 1 Postbeamter verletzt.

— **Vertretung der Binnenschiffahrt in den Bezirkseisenbahnräten.** Von der Handelskammer in Duisburg war an die Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und für Landwirtschaft, Domänen und Forsten in dieser Angelegenheit eine Eingabe gerichtet worden, über die wir in Nr 45 S. 705 Jahrg. 1903 näher berichtet haben. Auf diese Eingabe ist der Handelskammer jetzt der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" zufolge vom Oberpräsidenten zu Cöln folgender Bescheid zugegangen: „Nach der Entscheidung der Herren Minister muß von einer unmittelbaren Vertretung der Binnenschiffahrt in den Bezirkseisenbahnräten aus grundsätzlichen Erwägungen abgesehen werden. Es bleibt den Handelskammern, denen eine Vertretung der Schiffahrtsinteressen erwünscht ist, anheimgestellt, bei der Wahl ihrer Vertreter hierauf Rücksicht zu nehmen und zu diesem Zwecke mit den für ihren Geschäftsbereich in Betracht kommenden Schiffahrtsvereinen oder sonstigen Körperschaften ins Benehmen zu treten."

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. M. in 5½ Arbeitstagen 103 355 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 18 792 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 94 594 und auf den Arbeitstag 17 199 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. M. auf den Arbeitstag 1593 und im ganzen 8761 Doppelwagen oder 9,3 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte entfiel auf den 6. d. M. und betrug 19 634 Wagen gegen 18 011 am 7. Februar im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 18 753 Doppelwagen zu 10 t gegen 13 429 Doppelwagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 18 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 19 133 offene Wagen gegen 14 960 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 4173 oder 27,9 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Eine Speiseanstalt für Eisenbahner.** Im Hauptbahnhofe Frankfurt a/M. besteht seit Mitte Dezember 1903 an Stelle einer früheren Kellerwirtschaft eine von der dortigen Gesellschaft für Wohlfahrtseinrichtungen mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten eröffnete und geleitete Speisewirtschaft. Wie uns Herr Stationsvorsteher Krüger in Frankfurt a/M. mitteilt, ist sie in erster Linie für die Eisenbahner, also für Arbeiter aller Art, Fahrbeamte usw. geschaffen, indessen haben auch andere Leute Zutritt, und so werden die Räume namentlich auch stark von Postbeamten und -Arbeitern der nahegelegenen Ämter, wie auch von zahlreichen anderen Personen besucht. Dank dem geringen, ebenfalls vom Herrn Minister genehmigten Pachtbetrage, welchen die Gesellschaft für die großen Wirtschaftsräume zahlt, und im Hinblick auf den wohltätigen Zweck der Gesellschaft sind die Preise für Lebensmittel usw. in der Speisewirtschaft sehr niedrige. Ein vollständiges und reichliches, aus Suppe, Fleisch, Gemüse und Kartoffeln bestehendes Mittagessen kostet 30 ₰, dasselbe Essen ohne Suppe 25 ₰, Suppe (reichlich ein Teller) 10 ₰, Gemüse 10 ₰, Kartoffelsalat oder gebratene Kartoffeln 10 ₰, Kaffee ohne Zucker für die Tasse oder den Becher 5 ₰, mit 2 Stück Zucker 6 ₰, Milch für den Becher 6 ₰, Schokolade 10 ₰, Tee 10 ₰, Kraftbrühe 10 ₰, mit Ei 15 ₰ usw. Bier ist zwar ebenfalls zu mäßigem Preise zu haben, dagegen sind Spirituosen, unter welchem Namen sie immer vorkommen, ausgeschlossen. Es besteht, wie dies auch Anschläge besagen, keinerlei Trinkzwang. Frisches Wasser steht auf jedem Tische und wird vielfach getrunken auch von solchen, die früher ohne Bier oder Schnaps zu ihren Mahlzeiten nicht auszukommen meinten. Wie sehr die Speisewirtschaft benutzt wird und wie viel Leute dort ihr kräftiges, gesundes, sauber zubereitetes Essen einnehmen, möge die nachfolgende Nachweisung zeigen. (Es sind nur die am meisten abgehenden Lebensmittel und Getränke aufgeführt.)

Tag		Port. Essen zu 30 ₰	Port. Essen zu 25 ₰	Tassen oder Becher Kaffee	Tassen oder Becher Milch	Stücke Brot und Brötchen	Stücke Leber-, Blut- und Fleischwurst	Portionen Fleisch
Dez.	14.	43	9	2	—	9	10	8
Jan.	4.	104	85	49	132	243	14	10
Febr.	8.	120	104	31	187	290	10	9

Der „Küchenzettel" ist genau geregelt. Von kleinen Abweichungen abgesehen, gibt es in der Regel:

Sonntag	Mittag	Suppe, Ochsenfleisch, Koteletts, Kartoffeln.
Montag	„	Bohnensuppe, Hackbraten, Kartoffelgemüse.
Dienstag	„	Nudelsuppe, Ochsenfleisch, rote Rüben, Kartoffeln.
Mittwoch	„	Linsensuppe, Frankfurter Bratwurst, Wirsing, Kartoffeln.
Donnerstag	„	Erbsensuppe, Koteletts, Rotkraut, Kartoffeln.
Freitag	„	Bohnensuppe, Kalbsbraten, Kohlrabi, Kartoffeln.
Sonnabend	„	Griessuppe, Ochsenfleisch mit saurer Soße, Kartoffeln.

Das Büfett weist eine ganze Reihe Wurst- und Käsesorten usw. auf, welche ebenfalls zu billigen Preisen zu haben sind und namentlich zum Frühstück- und Abendbrot genommen werden. Die Eisenbahner erkennen dankbar die stete Fürsorge des Herrn Ministers und der Eisenbahndirektion an, welche durch die Errichtung der „Speiseanstalt" sich aufs neue betätigt und bewährt hat.

— **Der Beirat der württembergischen Verkehrsanstalten** hält am 26. d. M. in Stuttgart eine Sitzung ab mit der Tagesordnung: Eisenbahnfahrplan für den Sommerdienst 1904; Mitteilung über die Einführung eines vereinfachten Güterabfertigungsverfahrens und von Eisenbahnmarken; Vereinfachung des Güterabfertigungsdienstes auf kleineren Stationen; Mitteilung über die Einführung von Eisenbahnpaketadressen für Expreßgüter; Mitteilung über Ausnahmetarife im Güterverkehr; Gebühr für Postschließfächer und Gesuch der Handwerkskammern um Gewährung einer Vertretung im Beirat der Verkehrsanstalten.

— **Obstverkehr auf den württembergischen Staatseisenbahnen im Herbst 1903.** In den Monaten September bis Dezember 1903 sind auf den württembergischen Eisenbahnstationen von fremden Bahnen 61 600 t Obst angekommen, und zwar aus Österreich-Ungarn, der Schweiz, Italien, Bayern, Baden, Belgien, Hessen, Preußen, den Niederlanden, Elsaß-Lothringen, Frankreich. Außerdem wurden im Laufe des Jahres 1903 von Mannheim und von Triest aus 5219 t zur Mostbereitung dienende getrocknete Weinbeeren (Rosinen, Korinthen usw.) auf württembergischen Stationen eingeführt. Zur Versendung nach Stationen außerhalb Württembergs gelangten im Herbst 1903: 2974 t.

— **Über Reklamationen** enthält der Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten für 1902 eine Zusammenstellung, der wir folgendes entnehmen: Entschädigungsforderungen aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr wurden im Etatsjahre 1902 geltend gemacht in 3143 Fällen; hiervon entfallen 1137, also 36 % auf den württembergischen Binnenverkehr. In das Etatsjahr 1903 gingen unerledigt über 103 Fälle. Von den erledigten Forderungen wurden ganz abgewiesen 743 = 31 %, teilweise anerkannt 516 = 21 %, ganz anerkannt 1181 = 48 %. Im Prozeßweg verfolgt wurden vier Fälle; davon kamen drei im Etatsjahre zum Austrag. Bei zwei erledigten Fällen wurde zu gunsten der Eisenbahnverwaltung entschieden. Ein Fall wurde durch Vergleich erledigt. Die der württembergischen Verwaltung aus den Forderungen erwachsenen Ersatzleistungen belaufen sich im Berichtsjahre auf 33 654 ℳ. Taxforderungen sind geltend gemacht worden aus dem Personenverkehr (Gesuche um Fahrgeldrückerstattung wegen nicht vollständiger Ausnutzung von Fahrkarten) 6400 Fälle, aus dem Tier- und Güterverkehr 2266 Fälle, auf Erstattung von Lagergebühren, Wagenstandgeldern und sonstigen Nebengebühren sowie von Frachtzuschlägen bei unrichtiger Inhalts- und Gewichtsangabe oder Wagenüberlastung 306 Fälle.

— **Unfälle bei dem württembergischen Eisenbahnbetrieb.** Nach dem Verwaltungsbericht kamen im Jahre 1902 vor: Entgleisungen auf freier Strecke 1, auf Stationen 10, zusammen 11 (im Vorjahr 8); Zusammenstöße auf freier Strecke keine, auf Stationen 4, zusammen 4 (im Vorjahr 10); sonstige Betriebsunfälle auf freier Strecke 15, auf Stationen 99, zusammen 114 (im Vorjahr 110). Außerdem sind zu verzeichnen Unterbrechungen des fahrbaren Zustandes der Bahn keine (im Vorjahr 1), Achsbrüche an eigenen Lokomotiven und Wagen 3 (im Vorjahr 5), Radreifenbrüche an Eisenbahnfahrzeugen 26 (im Vorjahr 9), Schienenbrüche 125 (im Vorjahr 115).

Bei sämtlichen Betriebsunfällen wurden 8 Reisende und zwar sämtlich infolge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit getötet und 6 verletzt; unverschuldet bei Unfällen der Züge während der Fahrt getötet keine, verletzt 3. Auf je 1 Million beförderte Reisende kommen Tötungen 0,23 (im Vorjahr 0,17), Verletzungen 0,25 (im Vorjahr 0,52). Bahnbedienstete und Bahnarbeiter wurden im Dienst getötet 14, verletzt 70, Post-, Steuer-, Polizei- und sonstige in den Zügen befindliche Beamte getötet 2, verletzt 1; fremde Personen 4 getötet, 8 verletzt, im ganzen 28 getötet, 88 verletzt, davon infolge eigener Unvorsichtigkeit 28 getötet, 81 verletzt. Nicht eingerechnet sind hierbei 15 Fälle von vollendetem Selbstmord.

Infolge von Unfällen beim Bahnbetrieb sind Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes an die Verunglückten bezw. deren Hinterbliebene bezahlt worden: an Bahnbeamte einmalige Abfindungen 0, laufende Zahlungen 32 315 ℳ, Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung 417 ℳ; an Bahnarbeiter einmalige Abfindungen 0, laufende Zahlungen 3589 ℳ, Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung 0 ℳ, an sonstige Personen einmalige Abfindungen 76 958 ℳ, laufende Zahlungen 37 614 ℳ, Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung 10 789 ℳ.

— **Die Frage der Schiffahrtsabgaben in der Budgetkommission des Deutschen Reichstags.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten erklärte auf Anfrage des konservativen Abgeordneten v. Pappenheim folgendes: „Die Erhebung von Schiffahrtsabgaben ist, wie der Herr Reichskanzler bereits im Reichstage am 10. Dezember 1903 ausgesprochen hat, durch die Reichsverfassung geregelt. Der Artikel 54 bestimmt bekanntlich in seinem vierten Absatze: ‚Auf allen natürlichen Wasserstraßen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs

bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlichen Wasserstraßen, welche Staatseigentum sind, dürfen die zur Unterhaltung und persönlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen.' Der hierin liegende Grundgedanke, daß die Befahrung der Flußläufe frei und daß auch für deren gewöhnliche Unterhaltung eine Abgabe nicht zu erheben sei, daß dagegen für die Benutzung einer künstlich erst geschaffenen Fahrbahn zur Deckung der Herstellungs- und Unterhaltungskosten Gebühren gefordert werden dürfen, wird von der Königlichen Staatsregierung, wie bisher, so auch jetzt noch als gerecht und billig anerkannt. Ein Aufgeben dieses Grundgedankens bei den gesetzgebenden Faktoren des Reiches anzuregen, ist im Schoße der Königlichen Staatsregierung niemals erwogen worden. Alle gegenteiligen, in der Öffentlichkeit verbreiteten Nachrichten sind falsch, dagegen liegt es nach der Auffassung der Königlichen Staatsregierung durchaus im Rahmen jenes Grundsatzes, auf den natürlichen Wasserläufen für die Benutzung der erst künstlich geschaffenen Fahrtiefe Gebühren zur Deckung der für deren Herstellung und Unterhaltung aufgewendeten Kosten zu erheben. Dieser Standpunkt ist auch von dem Bundesrate bei Einbringung des Reichsgesetzes vom 5. April 1886 über die Weserschiffahrtsabgaben vertreten worden, und wenn auch bei der Beratung jener Vorlage im Reichstage das Bedenken einer formellen Abweichung von der erwähnten Vorschrift der Reichsverfassung zum Ausdruck gekommen ist, so ist es doch von sämtlichen Rednern, welche über die volkswirtschaftliche Seite der Frage sich geäußert haben, als ein gesundes und die Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse unserer deutschen Ströme erleichterndes Prinzip anerkannt worden, daß die Benutzer künstlicher Fahrwasserverbesserungen auch zur Deckung der damit verbundenen Kosten herangezogen werden. Im gleichen Sinne hat die Königliche Staatsregierung bereits im Februar 1896 in der Budgetkommission durch den Vertreter des Ministers der öffentlichen Arbeiten ihre Auffassung kundgegeben." In Anknüpfung an die Erklärung des Ministers gab der Abgeordnete Hirsch-Essen der Auffassung Ausdruck, daß es sich gegebenenfalls doch wohl lediglich um zukünftige Aufwendungen handeln könne. Der Abgeordnete v. Arnim war dagegen der Ansicht, daß auch bereits stattgehabte Aufwendungen für Fahrtiefenverbesserungen in den letzten Jahren in Frage zu ziehen wären. Hiergegen äußerten sich die Abgeordneten Wolff-Biebrich und Dr Friedberg.

— **Deutsche Waggon-Leihanstalt, Aktiengesellschaft zu Berlin.** Nach dem Geschäftsbericht ist das Ergebnis des abgelaufenen Geschäftsjahres wiederum ein befriedigendes. Die vorhandenen Spezialwagen waren dauernd zu angemessenen Bedingungen vermietet. Die Nachfrage nach derartigen Wagen war eine recht lebhafte; da die laufenden Mietverträge sich zum großen Teile verlängerten, lag Veranlassung zu nicht unerheblichen Neuanschaffungen vor. Die bei diesen Neuanschaffungen gezahlten Wagenpreise sind etwa die gleichen wie im Vorjahre geblieben. Die Normalwagen ausländischer Bauart haben ebenso wie die inländischen gedeckten Wagen einen ausreichenden Ertrag abgeworfen; dagegen fanden die inländischen offenen Güterwagen nur vorübergehend und teilweise zu weniger günstigen Preisen als im Vorjahre Verwendung. Das vorhandene Schmalspurmaterial ist, da dieser Geschäftszweig sich als wenig rentabel erwies, im Berichtsjahre zum ungefähren Buchwert verkauft. Hierdurch und durch den Verkauf einer Anzahl vollspuriger Spezialwagen hat sich das Wagenkonto um 80 390 ℳ vermindert. Durch den Zuwachs im abgelaufenen Geschäftsjahre ist es um 613 309,56 ℳ gestiegen und schließt daher mit 2 070 492,46 ℳ gegen 1 537 572,90 ℳ im Vorjahre. In Gemeinschaft mit ausländischen Geschäftsfreunden hat die Gesellschaft sich an der unter dem Namen British Railway Traffic and Electric Company, Limited, London, begründeten Gesellschaft, welche einen ähnlichen Wirkungskreis hat, beteiligt. Der Reingewinn des Geschäftsjahres 1903 beträgt 229 920 ℳ. Aus ihm sollen neben den üblichen Rücklagen 9 % Dividende verteilt werden.

— **Die Lage des deutschen Schienenmarktes.** Hierüber bringt die Köln. Ztg. folgende Mitteilung: Auf dem Schienenmarkt haben die deutschen Werke einige neue Ausfuhrgeschäfte herein bekommen, die wesentlichen Posten sind aber in England und Amerika geblieben. Das Arbeitsbedürfnis ist im Augenblick auch noch nicht so sehr dringend, für weiter hinaus dagegen größer, um so mehr, als die Staatsbestellungen angesichts der Lage zurückgehalten werden und ihr Umfang sich noch nicht übersehen läßt. Für Kleinbahnen kommt etwas mehr Arbeit heraus, auch für elektrische Straßenbahnen. Verhältnismäßig lebhafter gehen leichte Gestänge, insonderheit zur Ausfuhr; Japan ist außerordentlich dringend mit einigen 80 km am Markte. Die Inlandpreise sind vorderhand noch für Gruben- und leichte Feldbahnschienen im Inland 95—97,50 ℳ je nach Anschlußmenge, leichte Kleinbahnschienen 105—107,50 ℳ, schwere 117,50—120 ℳ, Rillenschienen für Straßenbahnen 130—135 ℳ. Die Lage der weiterverarbeitenden Zweige hat sich nicht sehr geändert; auch da, wo besser zu tun ist, wird über ungenügende Preise aller nicht syndizierten Erzeugnisse geklagt.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Rüppell, bisher in Breslau, nach Friedeberg a/Qu. versetzt. — Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufaches Ignaz Falk aus Straßburg i/Els., Heinrich Dorpmüller aus München-Gladbach und Otto Goldschmidt aus Brücken, Kreis Sangerhausen. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Jahn ist der Eisenbahndirektion in Berlin zur Beschäftigung überwiesen. — Dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Julius Lehr in Breslau ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt.

Österreich.

— **Herabdrückung der Mehltarife im Verkehr von Budapest nach Wien.** Die Budapester Mühlen sind mit mehreren Schiffahrtsgesellschaften zu dem Zwecke in Verhandlungen getreten, um für Mehl von Budapest nach Wien besonders billige Sätze zu erlangen. Da die Unterhandlungen mit der serbischen Dampfschiffahrtsgesellschaft bisher zu einem Ergebnisse nicht geführt haben, verlautet, daß mit einer Agramer Schiffahrtsunternehmung ein Abkommen zustande gekommen ist, wonach diese sich verpflichtet, das Mehl ausschließlich Einladung, welche die Mühlen selbst besorgen, aber einschließlich Ausladung um 43 h für 100 kg von Budapest nach Wien zu verfrachten, wogegen sich die Mühlen zur Garantie einer Frachtmenge von 100 000 t verpflichtet haben.

Diese Nachricht hat in den Kreisen der österreichischen Mühlenindustriellen große Aufregung hervorgerufen, und es soll demnächst eine Versammlung der österreichischen Mühlenverbände in Wien einberufen werden, um zu der neuen Gefahr, welche der österreichischen Müllerei durch die billigen Wasserfrachtsätze Budapest-Wien droht, Stellung zu nehmen und der Regierung Vorschläge wegen tarifarischer Gegenmaßregeln zu unterbreiten. Inzwischen hat eine Abordnung des niederösterreichischen Mühlenverbandes dieser Tage im Namen der vereinigten Mühlenverbände Österreichs im Handels- und Eisenbahnministerium, bei der niederösterreichischen Statthalterei, beim niederösterreichischen Landesausschusse, bei der Donauregulierungskommission und beim Bürgermeister von Wien vorgesprochen, um auf die Gefahr aufmerksam zu machen, welche der österreichischen Mühlenindustrie durch die von den Budapester Mühlen geplante Unterbietung der Mehlfracht auf der Strecke Budapest-Wien-Korneuburg droht, und gleichzeitig zu bitten, alle Gegenmittel zu ergreifen. Der Abordnung wurde die Zusicherung erteilt, daß man die im Falle der Verwirklichung des Planes der ungarischen Mühlen auf dem Spiele stehenden wirtschaftlichen Interessen der österreichischen Mühlenindustrie und Landwirtschaft erkenne und nichts unterlassen werde, die bedrohten Interessen durch geeignete Gegenmaßregeln zu schützen.

— **Südbahn.** In Erfüllung der in dem Übereinkommen mit den Prioritätenbesitzern vorgesehenen Verpflichtung der Südbahn ist die Rückzahlung der schwebenden Schuld, welche sich auf annähernd 37 000 000 Fr. belaufen hatte, durch Begebung des Restes der 4 prozentigen Prioritätenanleihe von 100 000 000 Fr. erfolgt.

— **Personentarife der Buschtêhrader Eisenbahn.** Die Regierung hat der Erhöhung der Personentarife der Buschtêhrader Bahn ab 1. Januar 1903 unter der Bedingung zugestimmt, daß die Mehreinnahmen, die aus dieser Tariferhöhung fließen werden, bei Ermittlung der Einlösungsrente im Falle der Verstaatlichung auszuscheiden sein werden. Betreffs der Festsetzung der Grundlagen, nach welchen die auf diese Tariferhöhung zurückzuführenden Mehreinnahmen zu ermitteln sind, hat die Buschtêhrader Bahn der Regierung Vorschläge unterbreitet, die indessen nicht in allen Punkten die Billigung der Regierung gefunden haben; es schweben hierüber noch Verhandlungen.

— **Leoben-Vordernberger Bahn.** Die große Umwälzung, welche sich in der steierischen Eisenindustrie durch die Ausgestaltung des Betriebs am Erzberg durch die Alpine Montangesellschaft vollzogen hat, hat auch die Verhältnisse der den Verkehr mit dem Erzberg vermittelnden Bahnen günstig beeinflußt. Die Bahn Eisenerz-Vordernberg, an welcher die Alpine Montangesellschaft sich seinerzeit durch Übernahme von Stammaktien

im Betrage von 1 400 000 Kr. beteiligte, ist seither in das Eigentum des Staates übergegangen und liefert diesem alljährlich einen ansehnlichen Nutzen. Die Verbindung zwischen dieser Bahn und der Südbahn einerseits, den Staatsbahnen anderseits bildet die Leoben-Vordernberger Bahn, die sich im Privatbesitz befindet und vertragsmäßig von der Südbahn betrieben wird. Es ist dies gegenwärtig, wie der „Österreichische Tarifanzeiger" hervorhebt, die den höchsten Ertrag abwerfende Bahn in Österreich. Heute erscheint es kaum glaublich, daß diese Bahn im Jahre 1874 ihre Prioritätszinsen nicht bezahlen konnte und daher in Konkurs geriet. Dank einem Übereinkommen mit den Prioritätsgläubigern wurde zwar der Konkurs nach neun Monaten wieder aufgehoben, aber die Bahn hatte auch dann noch lange mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. Erst als ihr durch die Verbindung Eisenerz-Vordernberg das reiche Hinterland des Erzberges erschlossen wurde, trat die Wendung ein, und seither sind die Dividenden fortgesetzt von 10,70 Kr. auf 128 Kr. gestiegen.

— **15- und 30tägige Zeitkarten.** Die von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung seit einigen Jahren für fünf Bahngruppen und zwar für die Bahnen im Salzkammergut, dann für je zwei Bahngruppen in Böhmen und Galizien eingeführten Zeitkarten mit 15- und 30tägiger Gültigkeit erfreuen sich beim reisenden Publikum großer Beliebtheit, und beläuft sich die Zahl dieser Karten, welche in der Zeit vom Mai bis September vorigen Jahres für die Bahnen im Salzkammergut ausgegeben wurden, bereits auf mehrere tausend. Angesichts der billigen Preise dieser Karten und der großen Bequemlichkeiten, welche sie den Reisenden bieten (sie berechtigen zu beliebig oftmaligen Fahrten innerhalb des Abonnementsgebiets und zur Benutzung aller Züge), ist es erklärlich, daß Wünsche nach Einführung solcher Karten für weitere Bahngruppen laut werden. Insbesondere wird die Einführung von 15- und 30tägigen Zeitkarten für die in Tirol gelegenen Linien der österreichischen Staatsbahnen angestrebt.

— **Ausgestaltung des Innsbrucker Lokalbahnnetzes.** Die bevorstehende Vollendung und Inbetriebsetzung der Stubaitalbahn ist für Tirol und besonders für die Stadt Innsbruck ein Ereignis von nicht geringer wirtschaftlicher Bedeutung. Hand in Hand mit der Vollendung dieser Lokalbahn wird eine weitere Ausgestaltung des Verkehrswesens in Innsbruck vor sich gehen. Die Stubaitalbahn, die Linie nach Igls sowie die geplante neue Linie, welche die Verbindung des Südbahnhofs mit dem Staatsbahnhof in Wilten herstellen soll, werden von der Innsbruck-Haller Lokalbahn betrieben werden. Durch diese Betriebsvereinigung sämtlicher in Innsbruck befindlichen und von der Hauptstadt ausgehenden Lokalbahnlinien wird der Verkehr auf dem Innsbrucker Lokalbahnnetz in ökonomischer und auch dem Verkehrsbedürfnis entsprechender Weise abgewickelt werden können. Während auf der Stubaitalbahn ausschließlich elektrischer Betrieb eingerichtet wird, soll auf der Verbindungslinie zwischen dem Süd- und dem Staatsbahnhofe in der Regel elektrischer Betrieb und nur im Bedarfsfalle, insbesondere an Sonntagen, wo der starke Andrang des Publikums die Führung langer Züge erfordert, Dampfbetrieb Anwendung finden. Auf der Innsbruck-Haller Lokalbahn wird im allgemeinen der Dampfbetrieb eingerichtet und der elektrische Betrieb an Sonntagen oder an Tagen besonders starken Verkehrsandranges, den Dampfbetrieb ergänzend, herangezogen werden. Die erforderlichen Herstellungen sollen im Laufe dieses Jahres, womöglich noch bis zum Eintritte dieses Sommers, zur Durchführung gelangen.

— **Aufhebung der Personenzüge im Fernverkehr.** Oberingenieur Spitzer veröffentlichte vor einiger Zeit in der Österr. Eisenbahnzeitung eine Abhandlung, in welcher er auf Grund gepflogener Beobachtungen und Berechnungen zu dem Schlusse kam, daß die Beibehaltung der heutigen „Personenzüge" im Fernverkehre weder volkswirtschaftlich noch betriebsökonomoisch mehr zu rechtfertigen sei, daß diese Beförderungsweise vielmehr sich als ein verkehrstechnischer Anachronismus darstelle. Ohne mit statistischem Material gerade den Beweis dafür erbringen zu können, ging er von der durch die Erfahrung bestätigten Annahme aus, daß nur ein äußerst geringer Prozentsatz aller den Personenzug Benutzenden sich aus Fernreisenden zusammensetze, dieser Zug der billigeren Preise und seines häufigen Anhaltens wegen heute in überwiegendem Maße hingegen dem Lokalverkehr diene. Es sei daher unnötig und unwirtschaftlich, ihn in seiner gegenwärtigen Gestalt über lange Strecken durchzuführen. Dem Fernverkehr grundsätzlich angepaßt, von den stets wachsenden Anforderungen des lokalen Zwischenverkehres in hohem Grade abhängig, den Aufgaben der Postbeförderung dienend und zum Überfluß noch mit Eilgütern und lebender Fracht belastet, habe sich der heutige Personenzug auf Hauptlinien zu einem langen, schweren Zuge herausgebildet, welcher nicht selten mit zwei Lokomotiven oder in zwei Teilen befördert werden müsse, dessen Fahrbetriebsmittel von jenen, welche in Schnellzügen laufen, im allgemeinen nicht abweichen, der viel Begleitungspersonal benötige und der, um ungeachtet der zahlreichen Aufenthalte noch eine halbwegs befriedigende Geschwindigkeit zu bieten, zwischen den Haltepunkten möglichst rasch gefahren werden müsse. Während nun der weitaus überwiegende Teil aller Fernreisenden den selten haltenden Schnellzug benutze und für den Gewinn an Zeit und Bequemlichkeit gern das Opfer des erhöhten Fahrpreises bringe, werde ein geringer Bruchteil, bestehend aus Reisenden der mittellosen Klassen und solchen, denen es um einen Zeitverlust nicht zu tun sei, um ein Geringes wohlfeiler und bedeutend langsamer im Personenzuge befördert, welcher im übrigen die oben berührten Aufgaben zu erfüllen habe, dabei aber, wie Oberingenieur Spitzer ausführt, dem Betriebe durchschnittlich um 20 bis 23 % höhere Kosten verursache als der Schnellzug. Diese überraschend scheinende Tatsache, die mit der Tariferstellung im direkten Widerspruche stehe, erkläre sich nach Ansicht des Verfassers aus den infolge häufigen Anhaltens und Anfahrens trotz geringerer Fahrgeschwindigkeit gesteigerten Zugförderungskosten, der weitgehenden Abnutzung des Materials und den hohen Personalkosten. Der Verfasser zieht aus diesen Umständen den Schluß, daß für den Fernverkehr nur noch selten haltende Schnellzüge und als deren Verkehrszubringer sowie für den Lokalverkehr sogenannte Verteilungs- und Lokalzüge herangezogen werden sollten.

Diesen Vorschlägen tritt nunmehr Graf Czernin in einer kürzlich in der Österr. Eisenbahnzeitung erschienenen Abhandlung vollinhaltlich bei. Er empfiehlt gleichzeitig die Aufhebung des Schnellzugzuschlags, die ausnahmslose Führung der III. Wagenklasse bei den Schnellzügen, dagegen das Fallenlassen einer der beiden anderen Klassen sowie die Einführung besonderer Züge für die Beförderung der Post, der Eilgüter und dringenden Frachten auf verkehrsreichen Linien.

— **Der Eisenbahnball.** Der diesjährige 30. Eisenbahnball, dessen Reinertrag gleichwie jener der früheren dem österreichischen Eisenbahn-Unterstützungsfonds zufließt, hat am 4. d. M. unter überaus glänzender Beteiligung der besten Gesellschaftskreise Wiens stattgefunden. Der Ball stand im Zeichen der im Bau begriffenen zweiten Schienenverbindung mit Triest. Maler Brioschi hatte in meisterhafter Weise ein lebensfrisches, buntbewegtes Bild von Triest in einem prächtigen Panorama, das die Saalweite ausfüllte, geschaffen. Man sah Triest mit seiner Umgebung, den Barcolaviadukt der Südbahn, den Hafen von Barcola, den Leuchtturm am Ende des Molo Teresa, das Seebad Bagno Fontana und den neuen Bahnhof der österreichischen Staatsbahnen. Im Hintergrunde erblickte man Muggia und Pirano. Der Ball wurde durch die Anwesenheit des Erzherzogs Leopold Salvator ausgezeichnet, welcher vom Eisenbahnminister sowie dem Komitee empfangen und in den Saal geleitet wurde. Unmittelbar vor dem Erscheinen des Erzherzogs wurde das Zeichen zur Eröffnung des Balles gegeben. Die Damenspende stellte eine elektrische Tunnellokomotive dar. Das Tanzordnungsbüchlein enthielt eine Anzahl von Bildern des Karawanken- und Wocheiner Tunnels.

Ungarn.

— **Eisenbahneröffnungen im Jahre 1903.** Im Laufe des Jahres 1903 wurden in Ungarn die folgenden Eisenbahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben:

am 25. März die Felsöeör-Tarcsa-Felsölövöer Vizinalbahn (9 km),
am 25. April die Teilstrecke Hódmezövasárhely-Makónjváros der Hódmezövasárhely-Makó-Nagyszentmiklóser Vizinalbahn (26,8 km),
am 7. Juni die Tapolcza-Keszthelyer Vizinalbahn (35 km),
am 29. Juli die Sziszek-Caprag-Vrginmoster Vizinalbahn (64,4 km),
am 31. Oktober die Halas-Bácsalmás-Rigyiczaer Vizinalbahn (71 km),
am 28. November die Breznóbánya-Veresköer Vizinalbahn (20 km),
am 21. Dezember die Teilstrecke Makónjváros-Nagyszentmiklós der Hódmezövasárhely-Makó-Nagyszentmiklóser Vizinalbahn (10,2 km) und
am 24. Dezember die Töketerebes-Gálszécs-Varannóer Vizinalbahn (30,5 km).

Ende 1902 betrug die Gesamtbaulänge der ungarischen Eisenbahnen (Haupt- und Vizinalbahnen) 17 413 km. M.

Übrige europäische Länder.

— **Eröffnung neuer Nebenbahnlinien in Italien.** Am 31. Januar wurde die Kleinbahn Affi-Garda (am gleichnamigen See) dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Linie zweigt in Affi von der bereits bestehenden Bahn Verona-Caprino ab, ist beiläufig 10 km lang und bildet eine neue Verbindung zwischen Verona und den östlichen Ufern des Gardasees mit einer Fahrzeit von etwas über 1½ Stunden.

Am 1. d. M. fand die Eröffnung des Betriebes der zweiten Teilstrecke Grotte di Valganna-Ghirla der 1m-spurigen elektrisch betriebenen Kleinbahn Varese-Luino statt. Die erste Teilstrecke Varese-Bettole-Grotte wurde im vergangenen Sommer dem Verkehr übergeben. Die gesamte eröffnete Strecke (15 km) wird in 36 Minuten durchfahren; es verkehren vier Züge täglich in jeder Richtung. Die Bahn ist für den Personen- und Güterverkehr bestimmt und wird sich in Varese an den Bahnhof der Nord-Mailandbahn anschließen. Der noch zu bauende Teil bis Luino (13 km) soll noch im Verlaufe dieses Jahres fertiggestellt werden.

— **Wettbewerb für den Bau und Betrieb des großen apulischen Kanals.** Von den zehn Firmen, welche sich zur Teilnahme an obigem Wettbewerbe gemeldet hatten, haben nur zwei (und zwar eine Römische und eine belgische) Offerten eingereicht; die übrigen hatten sich zurückgezogen wegen der schweren Bedingungen, welche gesetzlich gestellt worden waren. Aber auch die zwei übriggebliebenen Firmen haben in ihren Angeboten Abänderungen in den vorgeschriebenen Bedingungen verlangt, und deshalb mußten auch diese Angebote für nichtig erklärt werden; die Ausschreibung mit Kostenvoranschlag von 125 000 000 L. ist also ergebnislos verlaufen. In der beteiligten Bevölkerung, welcher so sehr daran gelegen ist, das Werk so bald als möglich beendet zu sehen, und welche sich in ihren Erwartungen wieder getäuscht sah, hat die Sache begreiflicherweise große Mißstimmung hervorgerufen, welche Widerhall im Parlamente fand. Der Arbeitsminister erklärte dort auf die verschiedenen Anfragen hin, es werde das Bedingnisheft geeignet geändert und darauf zu neuer Ausschreibung geschritten werden, allenfalls auch das Werk direkt vergeben werden.

— **Kein staatlich garantierter Eisenbahnbau mehr in Rußland.** Wie ein Blitz aus heiterem Himmel wirkt die Nachricht der amtlichen „Torgowo-Prom. Gaseta", das Ministerium der Verkehrsanstalten mache bekannt, daß es im Hinblick auf die großen Ausgaben des Fiskus für Eisenbahnbauten keine weiteren Konzessionen für den Bau von Eisenbahnen mit einem von der Regierung garantierten Obligationskapital erteilen werde. Es wird daher die Tätigkeit der Kommission für neue Eisenbahnen in bezug auf die Projekte der Tomaschewer, der Skadower und der Rshischtschewer Eisenbahn eingestellt, und die auf den 29. Januar (11. Februar) angesetzte Kommissionssitzung, in welcher das Eisenbahnprojekt Lysswa-Berdjansch durchgesehen werden sollte, wird nicht stattfinden.

Das ist ein harter Schlag! Doppelt hart aber auch deswegen, weil er unerwartet mitten in die Tätigkeit der Unternehmer einschlägt und damit zunächst gewiß lähmend wirken muß. Ist das bereits die Wirkung der Ereignisse im fernen Osten, die schon ihre Schatten vorauswerfen? Wenn das der Fall wäre, so scheint der Augenblick zu solch einem außerordentlich gewichtigen Schritte kaum sehr glücklich gewählt, denn die Frage: warum verläßt Rußland gerade in diesem Augenblick einen Grundsatz, unter dessen Herrschaft das gesamte Eisenbahnnetz entstanden ist, drängt sich unwillkürlich auf. Die „Birshewyja Wjedomosti" machen sich zum Sprachrohr des Finanzministeriums und führen aus, daß dieser Schritt sich durch die Unmöglichkeit erklären läßt, den Bau neuer Bahnen zu fördern, deren Rentabilität fraglich erscheint und Zuzahlungen vom Staat erfordert. Der Staat hat auch ohne die Übernahme neuer Verpflichtungen sehr bedeutende Zuzahlungen für früher konzessionierte Privatbahnen zu machen, deren Erträge die Verzinsung des Anlagekapitals nicht decken. Für das Jahr 1904 sind diese staatlichen Garantiesummen auf 20 000 000 R. angegeben oder um fast 4 000 000 R. mehr als im Jahre 1903; außerdem sind unter den außerordentlichen Ausgaben für das laufende Jahr auch noch fast 63 000 000 R. als Darlehen an Privateisenbahngesellschaften für Eisenbahnbauten ausgeworfen. Verluste bringen dem Staate übrigens nicht allein die Privatlinien, sondern auch die Staatsbahnen, die sich nur durch eine entsprechende Erhöhung der Tarife beseitigen ließen; doch das ist eine Maßnahme, die mit Rücksicht auf die Rückwirkung auf Handel und Wandel sehr sorgfältig erwogen werden muß. Das Finanzministerium hat es vorderhand für recht erachtet, keine neuen verlustbringenden Bauten zu genehmigen, ohne daß diese Maßnahme gleich als ein Mangel an verfügbaren Mitteln aufgefaßt zu werden braucht. Die Verluste, die das staatliche Eisenbahnnetz dem Fiskus zufügt, sind natürlich noch weit größer, und zu ihnen treten die Ausgaben für die Neubauten, deren Ertrag erst in ferner Zukunft ein derartiger wird, daß man an eine Tilgung des Anlagekapitals denken kann. So erfordert die Sibirische Bahn mit ihren Hilfsunternehmungen für dieses Jahr allein 21 500 000 Rubel Zuschuß, während die strategische Linie Orenburg-Taschkent 125 500 000 R. und der Ausbau des staatlichen Eisenbahnnetzes für dieses Jahr über 200 000 000 R. beanspruchen. Bei einer anderen Lage der Dinge hätte das Finanzministerium sich kaum zu einer Ablehnung weiterer Konzessionen entschlossen. Im weiteren geben die „Birshewyja Wjedomosti" der Ansicht Ausdruck, daß das Finanzministerium bei kleineren Bahnen rein örtlicher Bedeutung entschieden auch Ausnahmen gelten lassen wird. Hieraus läßt sich mit einiger Wahrscheinlichkeit annehmen, daß in dem Eisenbahnbau ein mehr oder minder anhaltender Stillstand eintreten wird. Natürlich wird der Staat die begonnenen Bahnbauten fortsetzen, zumal die meisten von ihnen eine strategische Bedeutung haben.

Wenn man diese Auslassungen liest, so gewinnt man den Eindruck, als seien das inspirierte, für das große Leserpublikum bestimmte Erwägungen, die aber doch den Eindruck nicht verwischen können, daß Rußland alle Sorgen um die wirtschaftliche Entwicklung des Landes von der Tagesordnung absetzt, um alle verfügbaren Mittel zu anderen Zwecken frei zu haben. Inzwischen sind ja auch schon im fernen Osten die Würfel ins Rollen gekommen, denn die Japaner sind zum Angriff übergegangen. Jetzt ist der Augenblick gekommen, wo die Arbeiten und Opfer des letzten Jahrzehnts sich bewähren und die Erfolge sichern sollen, um derentwillen nicht im letzten Grunde die große Eisenbahn durch Sibirien gebaut worden ist. Nicht nur um die Hinschaffung der Truppen wird es sich jetzt aber handeln, sondern wesentlich auch um die regelmäßige Versorgung von Mensch und Vieh mit Lebensmitteln und Futter. Es wird interessant sein, zu beobachten, wie weit die Bahn allen diesen Ansprüchen gerecht werden wird.

— **Ein für chirurgische Zwecke eingerichteter Eisenbahnwagen.** Vor einiger Zeit tagte in Petersburg ein Chirurgenkongreß, dem von der Eisenbahnverwaltung auf dem Nikolaibahnhof ein sogen. „chirurgischer Waggon" der Weichselbahnen, der nach dem Plan des Oberarztes Dr W. Kryze hergestellt wurde, vorgeführt worden ist. Der St. Petersb. Herold teilt hierzu mit:

Dieser Wagen besteht aus sechs Abteilungen, welche teils durch einen Seitengang, teils durch Türen miteinander verbunden sind. Eine große, weit zu öffnende Tür am Ende des Wagens bietet die Möglichkeit, den Verunglückten auf einer Tragbahre bequem in den Wagen zu bringen, um ihn erforderlichenfalls in einer in der ersten Abteilung befindlichen Wanne baden zu lassen. Ein nach dem System Dr Lautenschlägers zur Sterilisierung der ärztlichen Hilfsmittel hergestellter Kessel vervollständigt diese Abteilung, aus welcher man in den Operationssaal gelangt. Hier findet sich ein dem Zwecke entsprechender Tisch, zu dem durch vier Gummischläuche sämtliche Desinfektionsmittel zugeführt werden, und eine Kassette mit den erforderlichen chirurgischen Werkzeugen in einer solchen Anzahl, wie sie wohl schwerlich selbst in einem chirurgischen Hospital einer Provinzialstadt angetroffen werden dürfte. In der dritten Kammer sind vier Betten untergebracht, die derart eingerichtet sind, daß sie herausgezogen und als Tragbahre benutzt werden können. Es folgen dann die Zimmer des Feldschers, des Arztes und die übrigen Räumlichkeiten des Wagens. Bemerkenswert sind u. a. die in luftdicht verschlossenen Glasröhren aufbewahrten Lösungen für Einspritzungen von Gegengift. Die ersten Abteilungen des Wagens sind mit Ölfarbe gestrichen, während die anderen Tapeten an den Wänden haben; die Diele ist mit Steinfliesen ausgelegt. Das Acetylen wird sowohl zum Erwärmen der Wanne, als auch zur Beleuchtung des Wagens mit großen Erfolgen angewandt. Überhaupt zeugt die ganze Einrichtung des Wagens von großer Umsicht und ärztlicher Erfahrung des Erfinders.

Soweit in Kürze die Mitteilungen unserer Quelle. Die Leser unserer Zeitung werden sich wohl noch der früheren schon mitgeteilten Einrichtungen erinnern, die auf den preußischen Bahnen in Form von stets bereitstehenden Hilfszügen getroffen worden sind. Diese Hilfszüge, die neben einem sogen. Ärztewagen aus einem Wagen mit allen möglichen Hilfsgeräten bestehen, sind hier schon seit etwa 2 Jahren im Betriebe. Wenn man nun die in Preußen üblichen Ärztewagen mit den vorbeschriebenen „chirurgischen Waggons", die im übrigen den gleichen Zwecken dienen, vergleicht, so scheint es, als sei der Wagen in Rußland wesentlich größer und vielleicht auch luxuriöser ausgestattet, sonst aber sehen sie sich einander außerordentlich ähnlich. Nun fragt es sich aber, ob ein solcher Wagen in Rußland ebenso mit Nutzen verwendet werden kann, als z. B. in Ländern mit einem Eisenbahnnetz, das engmaschig ist, und wo daher die Möglichkeit vorliegt, an Knotenpunkten, Kreuzungsstationen usw. den Wagen so aufstellen zu können, daß er in

verhältnismäßig kurzer Zeit an den Ort des Unfalls geschafft werden kann. Das ist nun aber leider der tote Punkt in Rußland. Der Wagen ist gewiß kostspielig, und daher werden nicht für sehr viele Punkte solche Wagen beschafft werden können. Damit ist aber eigentlich schon alles gesagt, was es sehr zweifelhaft erscheinen läßt, ob man derartig teuere Wagen bauen soll, die ihrem großen Zwecke kaum in ausgiebiger Weise dienen können. Es kommt auch noch in Betracht, daß in Rußland die zulässige Fahrgeschwindigkeit bei nicht vorgemeldeten Zügen gewiß eine sehr geringe sein wird, der Wagen also vermutlich viel Zeit brauchen wird, an den Ort des Unfalls gebracht zu werden.

Ob das ein genügender Grund sein kann, von Inbetriebnahme solcher Wagen Abstand zu nehmen, ist eine andere Frage, denn in einzelnen, besonders glücklich gelegenen Fällen wird er gewiß noch sehr gute Dienste leisten; aber man kommt nur in die Versuchung, zu glauben, was unter günstigeren Verhältnissen ausgezeichnet sein kann, wird gar zu leicht unter dem Drucke der Verhältnisse in Rußland den Dienst versagen.

— **Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes.** 1. Dem Vernehmen nach ist endgültig beschlossen, die neue Bahn von Wjätka über Wologda nach Petersburg an die Nikolaibahn anzuschließen, wozu sowohl der Güter- als auch der Personenbahnhof der Nikolaibahn in Petersburg beträchtlich erweitert werden sollen. — 2. In betreff der Schwarzmeerbahn will der „Tschernomorski Westnik“ aus zuverlässiger Quelle erfahren haben, daß der Bau der ersten Strecke von Armawir bis Tuapse noch in diesem Jahre aufgenommen werden soll. — 3. Die Verwaltung der Warschau-Wiener Eisenbahn ist zum Bau der Zweigbahn Sombkowice-Tsontschew — 12 Werst (= 12,8 km) — geschritten. In den an die im Bau begriffene Linie angrenzenden Gegenden von Malinowice und Woikowice sind bereits Vorarbeiten zur Anlegung von Steinkohlengruben begonnen. In diesem bis jetzt nicht abgebauten westlichen Teil des Dombrowabeckens wird Kokskohle vermutet. — 4. Auf der Bahnlinie Belgorod-Charkow ist das zweite Gleis fertiggestellt und die Eröffnung des Verkehrs genehmigt worden. — 5. Die Legung eines zweiten Gleises auf der Teilstrecke Krestnaja-Debalzewo der Jekaterinenbahn ist angeregt worden. — 6. Die Eröffnung der großen Dnjepr-Eisenbahnbrücke soll nach Mitteilungen aus dem Ministerium der Verkehrsanstalten nicht vor 1905 erfolgen.

Fremde Weltteile.

— **Bahn über die Eisdecke des Baikalsees.** Russischerseits geht man mit Rücksicht auf den Krieg daran, über die Eisdecke des Baikalsees in Mittelsibirien einen Schienenstrang zu legen, der den Anschluß an die Bahn jenseits des Sees herstellt. Ausgangspunkt dürfte offenbar die Bucht von Tanchoi sein, bis zu der die Umgehungsbahn schon für den Güterverkehr im Oktober 1903 fertiggestellt war. Die Arbeiten zur Herstellung des Schienenweges über das Eis haben bereits am 10. d. M. begonnen und sollen am 28. d. M. fertig sein. Dem Unternehmer wurde für jeden Tag, welchen dieser Schienenweg vor dieser Frist betriebsfähig hergestellt ist, eine Prämie von 3000 R. zugesichert. Befürchtet wird, daß Bahnschwellen nicht in genügender Zahl vorhanden sind. Derartige Schienenlegungen über Eisdecken sind in Rußland nicht neu, die hier zur Ausführung gelangende ist aber nicht leicht durchführbar und nicht immer betriebssicher. In den Ausbuchtungen türmen sich Eismassen auf, die nicht ohne weiteres zu durchschienen sind; außerdem kommen Risse und offene Stellen vor, die für Truppentransporte nicht ungefährlich sind.

Der Bau der Bahn um den See herum ist mit allen Kräften gefördert worden, konnte jedoch bisher nicht völlig fertiggestellt werden; er dürfte aber voraussichtlich im Jahre 1905 vollendet werden. Die Baikalumgehungsbahn hat eine Gesamtlänge von 200 Werst (213,4 km), wovon bisher 54 Werst (= 57,6 km) hergestellt sind; der Verkehr auf dieser Teilstrecke ist bereits eröffnet worden, so daß die Reisenden eine kürzere Strecke als bisher auf dem Baikalsee zurückzulegen haben, und zwar beträgt diese jetzt nur noch 38 Werst (= 40,5 km) gegen 70 Werst (= 74,7 km) zwischen Baikal und Myssowaja. — Auf der ganzen Strecke der Baikalumgehungsbahn sind nicht weniger als 34 Tunnel in einer Gesamtlänge von 9 Werst (= 9,6 km) notwendig geworden; der größte von ihnen ist 400 Faden (= 853,2 m) lang.

— **Sibirische und Mandschurische Bahn.** Der russische Eisenbahnminister hat am 9. d. M. angeordnet, den Verkehr eines Paares der Schnellzüge mit Speisewagen zwischen Irkutsk und der Mandschurei bis auf weiteres einzustellen, und zwar wird die Fahrt aus der Mandschurei am 17. und aus Irkutsk am 21. d. M. eingestellt. Aus Port Arthur wird vom 8. d. M. gemeldet, daß auf der Mandschurischen Bahn die Annahme und Bestellung von Frachten eingestellt worden ist. Nach einer noch früheren Meldung der Köln. Ztg. ist bereits seit mehreren Tagen die Linie sowohl der sibirischen Bahn östlich Irkutsk, also die Transbaikalbahn, wie die Chinesische Ostbahn vollständig für militärische Zwecke in Anspruch genommen, woraus sich die Sperrung des privaten Personen- und Güterkehrs von selbst ergeben würde.

— **Ein Luxuszug nach den Pyramiden,** der täglich verkehrt und auch für den Berliner Reisenden von besonderem Interesse ist, ist jetzt eingerichtet worden. Zwischen Kairo und Luxor verkehrte bisher nur dreimal wöchentlich ein Schlafwagen. An Stelle dieser Einrichtung ist jetzt ein vollständiger, täglich verkehrender Luxuszug mit Schlafeinrichtung getreten. Er geht von Kairo abends ½7 Uhr ab und trifft 8.45 morgens in Luxor ein. Er hält unterwegs dreimal. Der Gegenzug geht von Luxor zur selben Zeit ab und trifft in Kairo 8.55 morgens ein. Die Notwendigkeit dieses täglichen Zuges beweist die große Beliebtheit ägyptischer Reisen. Man kommt mit diesem Zuge auf die bequemste Weise in das klassische Oberägypten und fast in die unmittelbare Nähe von Assuan. Zur Reise von Deutschland nach Ägypten bieten zahlreiche Dampferlinien Gelegenheit, welche über den Suezkanal nach Ostafrika, Indien, Australien und Ostasien gehen. Von Brindisi gehen österreichische, englische und italienische Dampfer, von Neapel deutsche, italienische und französische fast täglich nach Port Said oder Alexandrien. Eine kurze Bahnfahrt bringt den Reisenden von diesen beiden Hafenstädten nach Kairo. Ferner sind jetzt besondere Ausflugszüge von Kairo nach Fayum eingerichtet worden. Sie verkehren, so oft sie von den Reisenden verlangt werden, mindestens aber einmal in der Woche. Sie gehen dann Donnerstag abends ½7 Uhr ab und kommen am Sonnabend um 10 Uhr wieder in Kairo an.

Allgemeines.

— **Das neue Hotel der Midlandbahn in Manchester.** Wir entnehmen „Railr. Gaz.“ nachstehende Mitteilungen: Die englischen Eisenbahngesellschaften suchen bekanntlich, um den Personenverkehr auf ihre Linien zu ziehen und ihn von wetteifernden Linien abzulenken, den Reisenden das Fahren auf ihren Bahnen durch behagliche Einrichtung der Züge und kurze Fahrzeiten so anziehend wie möglich zu machen. Die Midlandbahn hat, wie andere englische Bahnen, um die Annehmlichkeit des Reisens auf ihrer Bahn noch zu erhöhen, an den großen Verkehrsmittelpunkten, wie London, Liverpool, Leeds und Bradford und neuerdings auch Manchester, Hotels errichtet und damit sehr günstige Ergebnisse erzielt. „Railr. Gaz.“ teilt hierüber folgendes mit: Der Entwurf und die vorbereitenden Arbeiten für das neue, im September 1903 eröffnete Midlandhotel in Manchester nahmen 13 Monate in Anspruch; in dieser Zeit bereisten der Hoteldirektor und der Baumeister Europa und Amerika, um Studien zu machen, damit das Gebäude in jeder Beziehung allen modernen Ansprüchen genügen könne. Manchester ist von London aus auf den Bahnen von fünf Gesellschaften zu erreichen, nämlich der London & North Western, der Midlandbahn, der Great Northern, der Great Central und der Great Western. Es bildet bekanntlich den Mittelpunkt des Baumwollhandels und hat andere große Industrien. Das Hotel liegt im Geschäftsviertel der City und in der Nähe aller wichtigen Vergnügungslokale. Es nimmt eine Fläche von 2 Morgen (= 81 a) ein und ist durch einen bedeckten Gang mit dem Bahnhof verbunden, der von der Midlandbahn, der Great Northern und der Great Central gemeinsam benutzt wird. Jede denkbare Vorsicht gegen Feuersgefahr ist bei dem neuen Hotel angewandt, alles Eisen- und Stahlwerk ist mit feuersicherem Material bedeckt, die Fußböden bestehen aus Beton. Über jedem Wasserleitungshahn befindet sich ein elektrischer Alarmapparat, der mit dem Bureau des Hotelwärters in Verbindung steht. Außerdem ist 20 Fuß (= 6,10 m) über dem Dachgarten ein 6000 Gallonen (= 27 cbm) Wasser enthaltender Behälter für erste Hilfeleistung angebracht. Die Ausschmückung des inneren Hotels ist in den Stilen der verschiedensten Zeitabschnitte ausgeführt. Das ganze Hotel ist mit künstlicher Luftzuführung versehen; vier elektrische Aufzüge für Personen, zwei Aufzüge für das Gepäck, zwei hydraulische Aufzüge für allgemeine Zwecke und außerdem noch verschiedene andere Aufzüge befinden sich in dem Gebäude. Unter den 600 Zimmern des Hotels sind mehr als die Hälfte Schlafzimmer. In jedem derselben befindet sich ein Fernsprecher, der mit jedem Bureau oder Haus der National Telephone Company verbunden werden kann, außerdem besondere Lüftung und eine richtiggehende Uhr über der Tür. Geschriebene Nachrichten können von Stockwerk zu Stockwerk durch pneumatische Röhren gesandt werden. Das Hotel hat den größten Dachgarten der Welt und erhebt sich 103 Fuß (= 31 m) über der Straßenoberfläche. Es hat der Midlandbahn über 1 000 000 £ (= 20 000 000 ℳ) gekostet.

Bücher- und Zeitschriftenschau.

— **Praktische Winke für die Handhabung des neuen vereinfachten Abfertigungsverfahrens**, herausgegeben und zu beziehen vom Eisenbahnsekretär Wehner in Breslau II, Augustastraße 121. Preis 20 ₰.

In dieser Schrift ist zuerst das „Markenverfahren" und dann das „Hauptverfahren" in unmittelbarer Anlehnung an die einzelnen Dienstobliegenheiten des Abfertigungsbeamten geschildert, also der gesamte Hergang der Abfertigung von der Einlieferung des Frachtbriefes bis zur Absendung des Gutes und von der Ankunft der Sendung auf der Bestimmungsstation bis zur Ablieferung an den Empfänger. Dabei sind die Abfertigungs- und Kassengeschäfte bei „vereinfachter" Buchführung ausführlich und in erster Reihe behandelt, die Abweichungen bei „voller" Buchführung aber in gesonderten Zusätzen dargelegt. Die Ausarbeitung der Schrift gibt somit in leicht faßlicher Weise ein klares Bild darüber, wie die Vorschriften des neuen vereinfachten Abfertigungsverfahrens praktisch anzuwenden sind.

— **Jahrbuch der deutschen Braunkohlen- und Steinkohlenindustrie. 1904.** Herausgegeben unter Mitwirkung des deutschen Braunkohlenindustrie-Vereins. IV. Jahrgang. Verlag von Wilhelm Knapp, Halle a/S. Preis 6 ℳ.

Das hübsch ausgestattete Buch gibt zunächst vollständige Übersichten der zur Zeit im Deutschen Reiche in Betrieb stehenden Braunkohlen- und Steinkohlenbergwerke unter genauer Bezeichnung ihrer Besitzer, ihrer Vertreter, ihrer technischen Leiter und ihrer Leistungsfähigkeit. Im Anschluß daran wird sodann eine statistische Zusammenstellung gegeben über den Braunkohlenverkehr der preußisch-hessischen und sächsischen Eisenbahnstationen, in welcher zugleich die Bezüge an böhmischen Kohlen besonders ersichtlich gemacht sind.

— **Deutsches Handelsmuseum.** Organ des Bundes der Kaufleute. Herausgegeben von Dr Vosberg-Rekow. Verlag von Hermann Paetel in Berlin. Jahrespreis für das Inland 7,50 ℳ, für das Ausland 10 ℳ.

Das mit Januar d. J. ins Leben getretene, in monatlichen Ausgaben erscheinende Blatt hat zu Mitarbeitern zahlreiche hervorragende Gelehrte und Schriftsteller gewonnen, unter denen wir die Professoren der Berliner Universität v. Halle, Hintze, Hübler, Kohler, v. Liszt und Wagner namhaft machen. Daß in den Darbietungen der kaufmännischen Zeitschrift auch das Verkehrswesen nicht zurückstehen wird, dafür bietet schon ihre erste Nummer Gewähr, indem sie einen längeren Aufsatz des Herausgebers über die Bedeutung der Abgabenfreiheit auf den Wasserstraßen und ferner eine Mitteilung über Englands Stellung zur Bagdadbahnfrage enthält.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 22,0 km lange Strecke Pogegen-Laugszargen der Königlichen Eisenbahndirektion Königsberg ist vom Tage der Betriebseröffnung ab — voraussichtlich der 1. April d. J. — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Änderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der Stationen Kimpolung und Kimpolung Stadt der Lokalbahnstrecke Hatna-Dornawatra der Bukowinaer Lokalbahnen wird vom 1. März d. J. ab in Alt-Kimpolung bezw. Kimpolung abgeändert werden.

Vereins-Kilometerzeiger.

Die Kilometerzeiger Nr 73 (k. k. priv. Österreichische Nordwestbahn) und Nr 79 (k. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn) sind neu herausgegeben worden; ferner ist zum Kilometerzeiger Nr 45 (Königlich sächsische Staatseisenbahnen) der Nachtrag I und zum Kilometerzeiger Nr 30 (Pfälzische Eisenbahnen) der Nachtrag II herausgegeben worden. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr 73 und 79 werden die im Februar 1900 ausgegebenen Kilometerzeiger gleicher Nummer und durch den Nachtrag II zum Kilometerzeiger Nr 30 der im März 1902 zu diesem Kilometerzeiger ausgegebene Nachtrag I aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Neu herausgegeben sind die Güterwagenparkverzeichnisse Nr 40 (Königliche Eisenbahndirektion Cöln) und Nr 45 (Königlich sächsische Staatseisenbahnen). Zu dem Güterwagenparkverzeichnisse Nr 31 (Königliche Eisenbahndirektion zu Altona) ist der Nachtrag III herausgegeben worden. Die im März 1900 bezw. Juli 1899 ausgegebenen Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse Nr 40 und 45 werden durch die neu herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse und durch den Nachtrag III zum Güterwagenparkverzeichnis Nr 31 des im September 1900 ausgegebenen Güterwagenverzeichnisses Nr 16 aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 550/03 vom 2. Februar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 5. Februar d. J.).

Nr I 10 vom 30. Januar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs sowie die Königlichen Eisenbahndirektionen Kattowitz und Posen, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 5. Februar d. J.).

Nr I 28 vom 5. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen und an die zur Prüfung der Entwürfe neuer Fahrscheinverzeichnisse berufenen Stellen, betreffend den I. Entwurf der neuen, vom 1. Juni 1904 ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 5. Februar d. J.).

Nr I 35 vom 4. Februar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Great Central-Eisenbahn auf Teilnahme am Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 5. Februar d. J.).

Nr I 43 vom 6. Februar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs und an die schwedischen Staatsbahnen, betreffend Antrag der Schwedischen Staatsbahn auf Änderung der Grundlagen für die Preisberechnung usw. der zusammenstellbaren Fahrscheine der schwedischen Staatsbahnen (abgesandt am 8. Februar d. J.).

Nr II 49 vom 5. Februar d. J. an sämtliche Mitglieder des Unterausschusses für die Prüfung der Frage der Zulässigkeit von Güterwagen mit Schalengußrädern in Zügen mit einer Geschwindigkeit von über 45 km i. d. St., Begleitschreiben zum Protokoll der Sitzung zu Magdeburg, den 14. Januar 1904 (abgesandt am 10. Februar d. J.).

Nr III 71 vom 2. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Auslegung des § 16 Absatz 2 des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 5. Februar d. J.).

Nr III 95 vom 4. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 10. Februar d. J.).

Nr III 96 vom 4. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 10. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Stationen der orientalischen Eisenbahnen).

Die Station Remscheid-Güldenwerth des Direktionsbezirks Elberfeld wird am 15. d. M. mit den Sätzen der Stationsgruppe Altenhundem usw. in den Verband aufgenommen.

Altona, den 7. Februar 1904. (393)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Preußisch-hessischer Staatsbahn-Tiertarif.
Binnen-Tiertarif der Main-Neckarbahn.
Tiertarif Main-Neckarbahn-Frankfurt a/M.
Tiertarif Main-Neckarbahn-Mainz.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 wird

die regelrechte Abfertigungsgebühr von 40 ₰ für das Quadratmeter Ladefläche auch auf den Strecken der vormaligen hessischen Ludwigsbahn und auf dem preußisch-hessischen Teil der Main-Neckarbahn (Frankfurt a/M.-Heppenheim-Laudenbach Grenze einschließlich der hessischen Nebenbahnen Eberstadt-Pfungstadt, Bickenbach-Seeheim und Weinheim-Mörlenbach-Fürth) eingeführt; die abweichenden niedrigeren Gebühren (20 bis 35 ₰ für das Quadratmeter) werden aufgehoben.

Berlin, den 8. Februar 1904. (394)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1898.
(Getreideverkehr Österreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1904 kommen für Getreide usw. in 10 t-Ladungen folgende Frachtsätze zur Einführung:

Grammat-Neusiedl-München Ostbhf. . . . . 1,97 ℳ
Grammat-Neusiedl-München Zentlbhf. . . . . 2,03 ℳ
} für 100 kg.

München, den 8. Februar 1904. (395)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Transittarif für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1904 ab wird die Station Chemnitz-Altendorf der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in den oben bezeichneten Tarif einbezogen.

Breslau, den 6. Februar 1904. (396)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif.

In die Klasse 7 (Kakao etc.) wird vom 15. d. M. ab die Station Stuttgart Hauptbahnhof neu aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 8. Februar 1904. (397)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Arnstorf i. Niederbayern, Aufhausen b. Landau a/Isar, Haunersdorf, Landau a/Isar Stadt, Simbach b. Landau a/Isar und Wildthurn der Lokalbahn Landau a/Isar-Arnstorf in den Tarif für den obenbezeichneten Güterverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft über die Frachtsätze wird von den beteiligten Dienststellen erteilt.

München, den 8. Februar 1904. (398)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levante-Verkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Am 15. d. M. werden für den Verkehr von Station Nieder-Salzbrunn des Direktionsbezirks Breslau, welche in die Stationsgruppe Altwasser einbezogen wird, ermäßigte Ausnahmefrachtsätze für Fensterglas und Rohglas eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 7. Februar 1904. (399)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

In die Abteilungen II A b und c des Ausnahmetarifs 13 für Eisen und Stahl usw. (Tarif Teil II, Heft 1) werden mit Gültigkeit vom 1. März d. J. nachstehende Frachtsätze aufgenommen:

von Brünn nach Erquelinnes 61,95 Francs (II A b), 44,78 Frcs. (II A c) für 1000 kg.

Cöln, den 7. Februar 1904. (400)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit sofortiger Wirkung werden Reisflocken im belgisch-südwestdeutschen Güterverkehr zu den in den Heften 7 a und 7 b für den Verkehr mit württemb. Stationen enthaltenen Frachtsätzen für Reis abgefertigt.

Stuttgart, den 6. Februar 1904. (401)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Frachtfreie Beförderung von Liebesgaben zur Unterstützung der freiwilligen Krankenpflege in Deutsch-Südwestafrika.

Freiwillige Gaben, die zur Unterstützung der freiwilligen Krankenpflege in Deutsch-Südwestafrika aus Anlaß des daselbst ausgebrochenen Aufstandes der Eingeborenen bestimmt, in dem Frachtbriefe ausdrücklich als solche bezeichnet und an die Hauptsammelstelle der freiwilligen Krankenpflege für Deutsch-Südwestafrika zu Hamburg gerichtet sind, werden auf den preußischen und hessischen Staatseisenbahnen, den oldenburgischen Staatseisenbahnen und auf den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen bis auf weiteres frachtfrei befördert.

Berlin, den 6. Februar 1904. (402)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die an der Neubaulinie Gerstungen-Vacha-Hünfeld gelegene Haltestelle Dankmarshausen des Direktionsbezirks Erfurt in dem für Station Gerstungen bestehenden Verkehrsumfange in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 9. Februar 1904. (403)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Gruppentarif V und mitteldeutsch-hessischer Gütertarif (Gruppen V/VI).

Am 15. d. M. treten für Griffel (auch künstliche), Märbel (Stein-, Ton-, Glasmärbel) und Schiefertafeln in 10 000 kg-Sendungen, zur überseeischen Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern (einschließlich deutscher überseeischer Kolonien), von den thüringischen Versandstationen der Ausnahmetarife für thüringische, böhmische und Nürnberger Waren nach den Flußumschlagplätzen Aken, Halle an der Saale, Magdeburg, Wallwitzhafen, Wittenberg (Prov. Sachsen) und Bettenhausen ermäßigte Ausnahmetarife in Höhe der Sätze des Spezialtarifs III in Kraft.

Nähere Auskunft und zwar auch darüber, unter welchen Bedingungen die letztgenannten Sätze gewährt werden, erteilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 8. Februar 1904. (404)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 15. Februar 1904 wird unsere Station Chemnitz-Altendorf in demselben Umfange wie die Station Kappel in den sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband, Verkehr mit Ungarn, einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze gibt unser Verkehrsbureau und die Güterverwaltung Chemnitz-Altendorf Auskunft.

Dresden, den 10. Februar 1904. (405)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergischer Lokalgütertarif.

Anläßlich der Verstaatlichung der Ermstalbahn (Metzingen-Urach) werden mit Wirkung vom 1. April d. J. an die Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Metzingen, Dettingen b. Urach und Urach unter sich wie für den Verkehr der beiden letztgenannten Stationen mit den übrigen Stationen des inneren württ. Güterverkehrs aufgehoben. Die an deren Stelle tretenden Sätze sind in der Mehrzahl der Tarifklassen billiger als die seitherigen. Eine unwesentliche Erhöhung der Sätze tritt nur im Spezialtarif für bestimmte Stückgüter sowie in einzelnen Verkehrsbeziehungen für Eilstückgüter und für die allgemeine Wagenladungsklasse A 1 ein.

Nähere Auskunft erteilt das Tarifbureau der Generaldirektion der K. württ. Staatseisenbahnen.

Stuttgart, den 6. Februar 1904. (406)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. November 1901.

Verkehr zwischen Österreich und Belgien-Holland.

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. gelangt der Nachtrag II zur Einführung. Er enthält Änderungen des Vorworts und der Bestimmungen über die Anwendbarkeit des Tarifs sowie Neuaufnahme von Stationen, Erweiterung und Ermäßigung verschiedener Ausnahmetarife. Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen oder Beschränkungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze und Bestimmungen noch bis 15. April l. J. in Kraft.

München, den 8. Februar 1904. (407)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. März 1904 wird die Station Marstetten-Aitrach der Königlich württembergischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr 23 für Schwefel aus Italien einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das Verbandsabrechnungsbureau hier.

Straßburg, den 9. Februar 1904. (408)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr
via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen.

Vom 15. Februar 1904 an findet der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 27 für Reis, rohen und geschälten (auch

Bruchreis), von Straßburg transit (Wasserweg) nach Basel transit (Westschweiz) von 0,44 ℳ für 100 kg unter den dort angegebenen Bedingungen auch auf Reissendungen der genannten Art nach Station Reiden der schweizerischen Bundesbahnen Anwendung.

Straßburg, den 9. Februar 1904. (409)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Zu dem Heft 21 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommen am 20. Februar 1904 Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Chemnitz-Altendorf zur Einführung. Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau.

Straßburg, den 8. Februar 1904. (410)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Zu dem Heft 16 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und Stationen der Prinz Heinrichbahn kommt am 10. Februar d. J. der 1. Nachtrag zur Einführung. Der Nachtrag, welcher zum Preise von 30 ₰ abgegeben wird, enthält Frachtsätze für neu eröffnete Stationen, sowie ermäßigte Frachtsätze für die Stationen der Bahnstrecke Langenlonsheim-Kirchberg und Castellaun des Direktionsbezirks Mainz.

Straßburg, den 8. Februar 1904. (411)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr.

In den Tarifklassen 7 (Reis etc.) und 10 (Spielwaren etc.) treten vom 15. d. M. ab Ergänzungen und Ermäßigungen ein. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 10. Februar 1904. (412)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 17. Februar 1904 wird die Station Bietigheim i. Württemberg in die im sächsisch-württembergischen Verbandsverkehre, Heft 1 und 2, bestehenden Ausnahmetarife 16 für Jutegarn und Jutegewebe als Empfangsstation einbezogen. Die Frachtsätze sind durch die beteiligten Stationen zu erfragen.

Dresden, den 11. Februar 1904. (413)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande tritt am 15. Februar 1904 ein direkter Frachtsatz für die Beförderung von Stammholz über 2,5 m Länge von Pisek nach Olbernhau von 109 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 12. Februar 1904. (414)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Verbande treten am 15. Februar 1904 verschiedene Frachtsätze in Kraft und zwar im Tarifheft 2: Für die Beförderung von Gütern der Stückgutklasse II und des Ausnahmetarifs 6b (Emballagen) zwischen Teltsch und den Bahnhöfen in Dresden, des Ausnahmetarifs 19a (Holzstoff usw.), ferner für die Beförderung von Holzstoffpappe, geleimt, gefärbt, von Zartlesdorf nach verschiedenen sächs. Stationen und den Bahnhöfen der S. Stb. u. pr. Stb. in Leipzig, des Ausnahmetarifs 33 A. u. C β (Ton usw.) zwischen Budweis trans. (für den Übergangsverkehr mit Stationen der Lokalbahn Budweis-Salnau), Chlumetz-Pilar, Erdweis, Gratzen u. Suchenthal und Meißen u. Meißen-Triebischthal. Im Tarifheft 3: Für die Beförderung von Ton, auch Schieferton usw. zwischen Gmünd u. Pürbach-Schrems und Meißen u. Meißen-Triebischthal, von Glimmer, unreiner, auch Glimmererde von Twimberg nach Reichenbach i/V. ob. u. unt. Bhf, u. von Kalksteinen in gebrochenem Zustande, lose verladen, von Payerbach-Reichenau nach den Bahnhöfen in Dresden. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, Wienerstr. 4.

Dresden, den 11. Februar 1904. (415)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.
als geschäftsführende Verwaltung.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Am 15. Februar d. J. tritt zum Verbands-Gütertarife der Nachtrag 10 in Kraft, durch den verschiedene Ergänzungen und Änderungen der Besonderen Bestimmungen und der Besonderen Tarifvorschriften herbeigeführt werden.

Neben den bereits im Verfügungswege einbezogenen Stationen sind Entfernungen für die Station Levensau vorgesehen.

Geändert bezw. ergänzt sind ferner das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 4 für Düngekalk und die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 14a für Rohzucker.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,20 ℳ durch die Abfertigungsstellen zu beziehen.

Altona, den 10. Februar 1904. (416)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Galizisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für Rohpetroleumsendungen in Budapest-dunap. t. p. u.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904 wird für die von Galizien nach Budapest-dunap. t. p. u. abgefertigten Rohpetroleumsendungen der Petroleum-Produktenfabrik „Danica“ der I. bosnischen Ammoniaksoda-Fabriks-A.-G., welche in die in der Station Budapest-dunap. t. p. u. befindliche Pumpenanlage der genannten Aktiengesellschaft eingelagert und von dort zu einem für den Transport geeigneten Zeitpunkte nach Bosna-Brod weiterbefördert werden, die Reexpeditionsbegünstigung bewilligt. — Für diese Sendungen werden die im Anhange zu den Tarifen, Teil II, des galizisch-ungarischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Januar 1904, unter Post Nr 53 von galizischen Stationen nach Bosna-Brod enthaltenen Frachtsätze mit der Maßgabe angewendet, daß dieselben für Transporte, welche verbandsmäßig via Budapest instradieren, um 10 h pro 100 kg, für jene Sendungen, welche via Beszkid instradieren, um 12 h pro 100 kg und für solche Transporte, die über Woronienka instradieren, um 18 h pro 100 kg erhöht werden.

Als Reexpeditionsgebühr wird außerdem 3 h pro 100 kg berechnet.

Im übrigen sind die im Tarife Teil I, Abteilung B, Anhang I, enthaltenen Bestimmungen für Güter, welche in Lagerhäusern bezw. Reexpeditionsstationen eingelagert und reexpediert werden, maßgebend.

Wien, am 3. Februar 1904. (417)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits.

Ergänzung der Allgemeinen Bestimmungen im Nebengebührentarife für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

In dem mit 1. Januar 1904 eingeführten Nachtrag II zum Tarife Teil I, Abteilung B, vom 1. Februar 1903, für den in der Überschrift genannten Verkehr ist die Bestimmung auf Seite 141 unter I a (Allgemeine Bestimmungen), mit sofortiger Gültigkeit, durch Einschaltung der nachfolgenden Bestimmungen als Alinea 2 und 3 zu ergänzen:

„Bei Berechnung der als Mindestgebühren (mindestens für eine Sendung [Wagen]) in Pfennig und Centimes im Tarife angeführten Beträgen, werden Bruchteile, wenn sie 0,5 ₰, beziehungsweise Centimes oder mehr betragen, nur auf einen Pfennig oder Centime aufgerundet, Bruchteile unter 0,5 ₰ beziehungsweise Centimes dagegen fallen gelassen. Bei jenen Nebengebühren, welche als Höchstbeträge (höchstens für einen Wagen) im Tarife angeführt sind, und weiters bei den in den Abschnitten III (Aufnahms-Bescheinigungsgebühr), IV (Aufnahms-Stempelgebühr), XIV a 1. und 2. (Ausfertigung von Zollpapieren und statistischen Anmeldescheinen) und XVII (Gebühr für die Benachrichtigungen) findet eine Auf- oder Abrundung überhaupt nicht statt und sind daher diese Beträge nur in der im Tarife angegebenen Höhe einzuheben.“

Wien, am 6. Februar 1904. (418)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg.

(Außerkraftsetzung von Tarifen und Einführung neuer Tarife.)

Der vom 1. April 1900 gültige Verbandstarif Teil II, Tariftabellen, samt Nachträgen I—V, tritt mit 1. März 1904 außer Kraft.

Mit dem gleichen Zeitpunkte gelangt ein neuer Tarif, Teil II, enthaltend Tariftabellen und besondere Bestimmungen für den Verkehr zwischen den Stationen der rumänischen Eisenbahnen einerseits und Lindau (Station der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen sowie der k. k. öster. Staatsbahnen), dann den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Vorarlberg anderseits zur Einführung.

Soweit durch diesen neuen Tarif Erhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 15. April 1904 in Gültigkeit.

Exemplare dieser Drucksache sind bei den beteiligten Verwaltungen zu dem auf dem Titelblatte angesetzten Verkaufspreise erhältlich.

Wien, am 8. Februar 1904. (419)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahn-Verband.

Verkehr mit Süddeutschland.

(Außerkraftsetzung von Tarifen und Einführung neuer Tarife.)

Die Tarife Teil II, Heft 1, gültig vom 1. April 1900, und Teil II, Heft 2, gültig

vom 1. September 1901, samt Nachträgen treten mit 1. März 1904 außer Kraft.

Mit dem gleichen Zeitpunkte gelangt ein neuer Tarif, Teil II, Heft 1, enthaltend Frachtsätze des Klassenguttarifs und der Ausnahmetarife, sowie ein neuer Teil II, Heft 2, für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Ölsaaten, Malz und Mais, zwischen Stationen der rumänischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Königl. bayerischen, der Königl. württembergischen, der Großherzogl. badischen Staatseisenbahnen, der pfälzischen Eisenbahnen, der Königl. preußischen und Großherzogl. hessischen Staatsbahnen (Bezirke Frankfurt a/Main, Mainz und St. Johann-Saarbrücken) anderseits zur Einführung.

Sofern durch diese Tarife Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 15. April 1904 in Kraft.

Exemplare dieser Drucksachen sind bei den beteiligten Verwaltungen zu den auf den Titelblättern dieser Tarife angegebenen Preisen erhältlich.

Wien, am 8. Februar 1904. (420)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit der französischen Nordbahn via Belgien.)

Einführung eines neuen Ausnahmetarifs.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1904 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die frachtgutmäßige Beförderung von verschiedenen Artikeln, sowie von Pferden zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina, sowie der vom Staate verwalteten Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal), der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und der k. k. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn einerseits und Paris La Chapelle, Station der französischen Nordbahn, anderseits in Kraft.

Durch den neuen Tarif wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Februar 1901 aufgehoben und ersetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den beteiligten Stationen zum Preise von 1 Krone für das Stück erhältlich.

Wien, am 8. Februar 1904. (421)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

2. Verdingungen.

Für den Neubau von Miethäusern mit Kleinwohnungen in Lichtenberg b/Berlin, Frankfurter Chaussee, sollen

Los I. Blitzableitungs- und Klingelanlagen einschl. Material

A. Blitzableitungsanlagen für die Häuser I—IX,

B. Klingelanlagen für die Häuser I—IX;

Los II. Ausführung der Maler- und Anstreicherarbeiten einschl. Material

A. für die Häuser I—VI (rund 8800 qm Wanddeckenflächen, 3100 „ Ölpaneele),

B. für die Häuser VII—IX (rund 6000 qm Wanddeckenflächen, 2100 „ Ölpaneele)

getrennt nach einzelnen Losen und Unterabteilungen öffentlich vergeben werden.

Angebote sind

für Los I bis Freitag, den 26. Februar 1904, vorm. 11½ Uhr,

für Los II bis Freitag, den 26. Februar 1904, nachm. 12½ Uhr,

postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte für die einzelnen Lose sind in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, einzusehen oder von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) für jedes einzelne Los I und II zu beziehen.

Zuschlagsfrist bis 15. April 1904.

Berlin, den 3. Februar 1904. (422)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Rechnungsjahr 1904 für die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona; Cassel, Erfurt, Münster i/W. und Hannover, und zwar:

193 500 kg Federstahl, ferner

A. 4750 Stück Zughaken, 522 Stück Zughakenführungen, 26 650 Stück Schraubenkupplungen, 80 Stck. Sicherheitskupplungen, 14 140 Stück Kupplungsspindeln, 970 Stück Pufferkreuzen, 6300 Stück Pufferstangen, 680 Stück Pufferteller, 1520 Stück Zugstangenmuffen;

B. 10 960 Stück Achslagerkasten, 99 000 Stück Stahlgußbremsklötze.

Eröffnung der Angebote für Federstahl am Donnerstag, den 25. Februar d. J., vorm. 11 Uhr, zu A und B am Freitag, den 26. Februar d. J.

zu A vormittags 11 Uhr,
„ B „ 12½ „

Zuschlagsfrist bis 25. März 1904 zu A und B, bis 20. März 1904 für Federstahl. Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt gegen Einsendung von

60 ₰ für Federstahl,
70 „ „ Gruppe A,
2 ℳ „ „ B (Achslagerkasten und Bremsklötze),
1 „ für Gruppe B (nur Bremsklötze)

vom Rechnungsbureau, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben. Die Kosten sind von auswärts mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr (nicht in Briefmarken) einzusenden.

Hannover, den 5. Februar 1904. (423)

Königliche Eisenbahndirektion.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Die Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft beabsichtigt, die Lieferung von preußisch-oberschles. Zimmerheizkohle prima Qualität, u. zw.:

zusammen 2500 t Stück- und Würfelkohle und
4300 „ Nußkohle

für die Zeit vom 1. April 1904 bis 31. März 1905 im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen. Reflektiert wird nur auf die besten Kohlenmarken.

Die Lieferung hat gemäß der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare, allgemeine und spezielle Lieferungsbedingnisse zu erfolgen, welche bei der Direktion (Materialwesen) der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr 3, III. Stock, Tür Nr 25, an Werktagen zwischen 10 und 12 Uhr vormittags eingesehen und behoben bezw. gegen Vergütung der Kosten bezogen werden können.

Die Preise sind franko Waggon, franko loko Grube respektive franko loko der bezüglichen Abfertigungsstation zu notieren.

Das mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehene und in allen seinen Teilen vollständig ausgefüllte Offertformular ist in dem hierzu bestimmten Kuvert versiegelt, längstens bis zum 4. März d. J., 12 Uhr mittags, beim Einreichungsprotokoll der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr 3, einzubringen.

Offerten, welche besondere von den Bedingungen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis inklusive 15. April 1904 im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerten vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Teillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämtliche Angebote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Wien, im Februar 1904. (424)

Die Direktion.

Die Lieferung des Bedarfs an Stab- und Bandeisen, Sprengring-, Winkel- und Formeisen sowie an Eisenblechen für die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen für das Etatsjahr 1904 soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin, am 27. Februar 1904, vormittags 10½ Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 24 des hiesigen Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 0,75 ℳ portopflichtig von unserem Rechnungsbureau bezogen werden (keine Briefmarken). Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 unseres Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 26. März 1904.

Kattowitz, den 4. Februar 1904. (425)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatseisenbahn.

Die auf Bahnhof Oldenburg lagernden Betriebs- und Werkstattsmaterialien-Abfälle aller Art sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen und Materialverzeichnis können von unserem Materialienbureau hier, Karlstraße 8, gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden; verschlossene Angebote müssen bis spätestens 24. Februar, vormittags 11 Uhr, hier eingehen; der Zuschlag erfolgt bis 5. März d. J.

Oldenburg, den 6. Februar 1904. (426)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 10. Februar vorm. gemeldet.

Nr 5 — Berlin, am 13. Februar 1904. — Jahrgang 1904

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A D	—	5	—	doppelte Rohrmatten	90	1	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
2	A G	874	1	Ballen	Schinken —	20	2	Dahlbusch	K. E.-D. Essen	
3	A G	1546	1	Kiste	gefüllt —	65	3	Luxemburg	Reichsbahn	
4	A H	105	1	Ballen	getragene Kleider —	17,5	4	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
5	A H	2058	2	—	Stähle —	54	5	Dahlbruch	K. E.-D. Elberfeld	
6	A L	4954	1	Faß	gefüllt —	71	6	Wanne	K. E.-D. Essen	
7	A L N	100	1	Ballen	Barchent —	17,5	7	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
8	A T	953	1	Pack	Tapeten —	32	8	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
9	B	18	1	Sack	Zementsäcke —	7	9	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
10	B F	—	1	Ballen	gebrauchte Säcke —	12,5	10	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
11	B F	1990	1	Korb	leere Medizinflaschen —	14	11	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
12	B W	128	1	Ballen	weiße Lumpen —	100	12	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
13	E	—	1	Stab	Eisen —	28	13	Frankf. a/M. Hptbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
14	C B	16	1	Verschlag	3 eis. Platten —	200	14	Bockenheim		
15	C B	168	1	Kiste	leer —	25	15	Vogelsang	K. E.-D. Elberfeld	
16	C B	2711	1	Sack	Wolle —	17	16	Tapiau	K. E.-D. Königsberg	
17	C B A	—	1	Block	Zink —	5	17	Eilsleben	K. E.-D. Magdeburg	
18	C F	100	1	Korbflasche	leer —	1,5	18	Nürnberg Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
19	C H	599	1	—	Ofenteil —	22	19	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gasofen.
20	C K	207	1	Kiste	Nudeln —	19	20	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
21	C T	6	1	Gestell	Preißelbeeren —	24	21	Oberhausen		
22	C T	506	1	Kiste	Schuhnägel —	62	22	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
23	C W	20	1	Pack	leere Kleie- bezw. Getreidesäcke	23	23	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
24	D	—	1	—	Schüttelrost —	7	24	Dresden	Sächsische Stsb.	
25	D	I	2	—	Bretter —	56	25	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
26	D	—	1	Block	Zinn —	37	26	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
27	E	—	1	Sack	Erbsen —	26	27	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
28	E B	6151	5	Weinfässer	leer —	227	28	Straßburg	Reichsbahn	div. Nummern: je 600 l.
	J G	227								
29	E F	6429	1	Kiste	Margarine —	34,5	29	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
30	E M	1659	1	"	Wanduhr —	22	30	Plagw.-Lindenau	K. E.-D. Halle a/S.	
32	E S	26/28	3	Kolli	Hölzer —	900	32	Obernkirchen	Rinteln-Stadthag. E.	5,5 m l., 2,5 m l., 2 m l.
33	E S	—	1	Stück	Lagerschale —	4	33	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb	
34	E S	2889	1	Kiste	Därme —	22	34	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
35	E W	125	1	Teerfaß	leer —	127	35	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
		157	1	Teerfaß	3 eis. Eimer, 1 Rolle Dachpappe, 1 Besen					
36	F B	2732	1	Weinfaß	leer —	20	36	Aachen T.	K. E.-D. Cöln	
37	F B S	154	1	Kiste	Glaswaren —	16	37	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
38	F F	5898	1	Kübel	Margarine —	19	38	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
39	F J H	8	1	Korbkanne	leer —	2	39	Cöln-Bonnth.	K. E.-D. Cöln	
40	F M S G 3	3	1	Sack	3 leere Säcke, 1 Sack gebr. Kaffee	20	40	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
41	F R	320	1	Kiste	leere Krüge —	50	41	Coesfeld	K. E.-D. Münster	
42	F S	328	1	Faß	leer —	8	42	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
43	F W	—	5	Kisten	Käse —	30	43	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
44	F W H	—	4	Stück	Schmiedeeisen —	288	44	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
45	F W K	—	1	Sack	Linsen —	5	45	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
46	G	1	1	"	leere Säcke —	17	46	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
47	G	5928	1	Stab	Stahl —	49	47	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
48	G F D	23886/87	2	Kiste u. Gestell	Maschinenteile —	2000	48	Ostrowo	K. E.-D. Posen	Schwungrad.
49	G G	19317	1	Ölfaß	leer —	36	49	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
50	G H S	6	1	Pack	27 Kleiesäcke —	27	50	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
51	G K	18	1	in Latten	Fahrrad —	30	51	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
52	G T	8608	1	Bund	Holzleisten —	22,5	52	Mühlhausen Th.	K. E.-D. Erfurt	
53	G W F	134003	1	Ballen	Webstoffe —	49	53	Mehlauken	K. E.-D. Königsberg	
54	H	128	1	Pack	2 leere Körbe —	4,5	54	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
55	H B	1	1	Sack	leere Säcke —	30	55	Augsburg	Bayerische Stsb.	
56	H B	3279	1	Faß	leer —	8	56	Kreuznach St.	Direktion Mainz	
57	H C	84/39	1	„	Öl? —	470	57	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
58	H G	207	1	Korb	1. Blechflasche —	6	58	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
59	H G	1246	1	Eimer	Honig —	20	59	Jüchen	K. E.-D. Cöln	
60	H K	243	1	Faß	gefüllt —	23	60	Eversburg	Oldenburgische Stsb.	
61	H K	1045	1	Stange	Flacheisen —	32	61	Kehrberg	K. E.-D. Stettin	
62	H K	6329	1	Kiste	Perlkränze —	29	62	Frankf. a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
63	HK G	—	1	Ballen	Gewebe —	28	63	Glogau	K. E.-D. Posen	[1]
64	H P N	651	1	Kiste	Pappschachteln —	12	64	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
65	H R M D D	—	1	—	Holzmodell —	75	65	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
66	H S	541	1	Kiste	gefüllt —	—	66	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
67	H S	304	1	Bund	Holzleisten —	30	67	Leopoldshöhe	Badische Stsb.	
68	H W	6162	1	Sack	feiner Leim od. Schellack	57	68	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
69	J	1045	1	Ballen	Bettfedern —	17	69	Neumühl	K. E.-D. Essen	
70	J E A	4	1	Bund i. Str.	kleine Glasflaschen —	5,5	70	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
71	J H	1458	1	Ballen	anscheinend Papier —	45,5	71	Bremen Fr.		
72	J H	5457	2	—	Wagenwinden —	80	72	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
73	J M	846	1	Faß	leer —	10	73	Burglengenfeld	Bayerische Stsb.	
74	J S	6120	1	Ballen	Futterstoffe —	20,5	74	Leer	K. E.-D. Münster	
75	J W	404	1	Kiste	leer —	50	75	Urdingen	K. E.-D. Cöln	
76	K H	—	4	Ballen	Leinenemballage —	98	76	Worms	Direktion Mainz	1/2, 1181, 35.
77	K L	264	1	Pack	Lötzinn —	25	77	Basel B. B.	Badische Stsb.	
78	L	917	1	Ballen	Arbeitshosen —	7	78	Bottrop S.	K. E.-D. Essen	
79	L	1991	1	Stab	Rundeisen —	34	79	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
80	L B	5	1	Faß	gesalz. Därme —	57	80	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
81	L B	1190	1	Kiste	Inhalationsapparat —	20	81	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
82	L S	—	1	Bund	6 Stg. Vierkantstahl	59	82	Hornburg	Badische Stsb.	
83	L W	322	1	Ballen	Papiertapeten —	—	83	Bentheim	Holländische E.	
84	M A	2769	1	Sack	mehlige Masse —	25,5	84	Guben	K. E.-D. Posen	
85	MB	—	1	Beutel	Futterkalk —	12,5	85	Scheessel	K. E.-D. Münster	
86	M C	1	1	Sack	1 l. Faß u. 7 l. Säcke	22	86	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
87	MH	8393	1	„	leere Säcke —	65	87	Regensburg	Bayerische Stsb.	
88	M L	316	1	Ballen	Schafwolle —	111	88	Lehrte	K. E.-D. Hannover	beklebt: von Verviers.
89	M M	1655	1	—	Eisenplatte —	184	89	Jübeck	K. E.-D. Altona	
90	M M	5	1	Stück	Stahl —	4	90	Gemünden	Bayerische Stsb.	
91	M O	—	3	Säcke	Samen —	300	91	Neuß	K. E.-D. Cöln	
92	M S	8265	1	Kiste	Knallerbsen —	10	92	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
93	M W	2189	1	Ballen	Gummiplatte —	8,5	93	Grohn-Vegesack	K. E.-D. Hannover	beklebt: von Hannover N.
94	M W D	div.	12	Pack	Baumwollgewebe —	473	94	Mülhausen N.	Reichsbahn	
95	M Z	3	1	—	eis. Welle —	35	95	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	N	—	1	Bund	eis. Knierohre —	7	96	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
97	N F	—	1	„	7 Stabeisen —	51	97	Gr.-Moyeuvre	Reichsbahn	
98	N H W	6748	1	Eimer	Honig —	5	98	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
99	N L	2287	1	Kiste	9 Paar Stiefel —	27	99	Hilbersdorf U.	Sächsische Stsb.	
100	N N	220	1	„	Kerzen —	30	100	Hoyer	K. E.-D. Altona	
101	O weiß	4926	1	Stück	U Eisen —	7	101	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	1,50 m lang.
102	P B G	5372	1	Kiste	gefüllt —	36	102	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
103	P S	421	1	Korb	Eisenwaren —	41	103	Chemnitz	Sächsische Stsb.	von Hagen- Oberhagen.
104	R B	7	1	Kiste	Ofenkacheln —	97	104	„	„	Harasse.
105	R & Co	3659	1	Ballen	Packtücher od. Feudel*)	8	105	Hude	Oldenburgische Stsb.	*) alt.
106	S	—	2	Tafeln	Schwarzblech —	49,5	106	Marienheide	K. E.-D. Elberfeld	
107	S A G	2573	1	Kiste	leer —	55	107	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
108	S B	8	1	Bund	Bretter —	24	108	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
109	S B C	66361	1	Kiste	leer —	14	109	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
110	S C	785	1	—	runder Stahlstab —	15	110	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
111	S & H	151	1	Kiste	20 Büchsen Lederfett	10	111	Volpriehausen	K. E.-D. Cassel	
112	S & H	27343	1	„	ansch. Wein —	43	112	Ebersdorf b/Cob.	K. E.-D. Erfurt	
113	S H	2042	1	Bund	Stahl —	53	113	Waldshut	Badische Stsb.	beklebt: vom 12. 1. Name der Versandstation verstümmelt: ... oyes.
114	S P 483	8092	1	Ballen	Chappseide —	114	114	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
115	S S	17262	1	—	Riemscheibe —	65	115	Cöln-G.	„	
116	S S	11485	1	Verschlag	eis. Rad —	28	116	Goch	„	
			1	„	eis. Kette —					
117	T	—	7	Stück	Dielen —	34	117	Schlitz	K. E.-D. Frankf. a/M.	
118	T B	1/2	2	—	eis. Rohre —	72	118	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
119	T & M	203	1	Kiste	Ventilator —	37	119	München Zentr.	Bayerische Stsb.	

[1] 2014 oder 2011. — Ballen trägt auch das Signum A K 121/576.

Laufende Nr	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
120	T N	4192	1	Sack	grüne Erbsen —	50	120	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
121	U G	4154	1	Kiste	rote Farbe —	7	121	Wanne	K. E.-D. Essen	
122	U R S	—	1	—	Blechflasche (50 l), leer	7	122	Offenburg	Badische Stsb.	Ölkanne.
123	W	8	1	—	Gußstück —	26	123	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
124	W	—	4	—	Feuertöpfe —	36	124	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
125	W B	2014	1	Ballen	Tapeten —	19	125	Duisburg-Hochf. Süd	K. E.-D. Essen	
126	W C	—	6	Pack	Hohlglas —	36	126	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	Nr 2726/9, 2731/2.
127	W F	3351	1	—	Kinderkorbuntergestell	10	127	Altona	K. E.-D. Altona	
128	W H	1110	1	Kiste	Gelatine —	18	128	Darmstadt	Direktion Mainz	
129	W H B	487	1	—	Honigständer —	6	129	Heidelberg	Badische Stsb.	
130	W L	—	1	Korb	1 Fahrrad —	30	130	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
	B. Güter mit Adressen bezeichnet:									
131	C. Bähnisch	1400	1	Bierfaß	leer —	55	131	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
132	Gerolsteiner Sprudel	5986 3722	2	Zylinder	leer —	46	132	Gerolstein	St. Johann-Saarbr.	
133	Graudenz	—	1	Pack	gebrauchte Säcke —	23	133	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
134	Güt.-Abf.	—	1	Kiste	Maschinenteile —	14	134	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
135	Lehment	3148	1	Faß	leer —	30	135	Lübeck	Lübeck-Büchener	
136	Her. Meyer	—	1	—	Plan —	95	136	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	
137	Müller	8248	1	Kiste	Wein —	20	137	Donauwörth	Bayerische Stsb.	
138	W M u. W. Müller	46	1	Pack	Packzeug u. Harz —	25	138	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
139	Muttershaus Oldhorn	—	5	—	Zigarrenkisten, leer	220	139	Almelo	Holländische E.	
140	Nation. Reg.	301964	1	Kiste	gefüllt —	37	140	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
141	H. Pankow	—	1	Sack	leere Säcke —	24	141	Rummelsburg*)	„	*) Rgb.
142	Prager Malzfabr.	—	1	Ballen	gebr. Säcke —	23	142	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
143	Springmann	—	2	Kisten	Zollgut —	?	143	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	u. Zeichen E. T. 1/2.
	C. Güter mit Nummern bezeichnet:									
144	—	4	1	Verschlag	gußeis. Konsole —	38	144	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
145	—	8	2	Bund	8 Rohre —	80	145	Bentheim	Holländische E.	
146	—	30	1	Faß	leer —	12	146	Rheinbrohl	K. E.-D. Cöln	
147	—	XXX	2	—	Quadrateisen —	100	147	Seelze	K. E.-D. Hannover	
148	—	44 u. 150	1	Bund	Bandeisen —	42	148	St. Wendel	St. Johann-Saarbr.	
149	—	45/46	4	—	Maschinenteile —	21	149	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
150	—	95 od. 93	1	Block	Eisen —	104	150	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
151	—	112	1	—	Stahlkeil —	5	151	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
152	—	531/734	10	Stäbe	Flachstahl —	56	152	Frankf. a/M. Hgb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
153	—	739	1	—	gesalz. Ochsenhaut —	29	153	Frankfurt a/M.		
154	—	1317/19	2	Kisten	Margarine —	35	154	Hamm	K. E.-D. Essen	
155	—	1903	1	Stück	Gußplatte —	25	155	Augsburg	Bayerische Stsb.	
156	—	2064	1	„	Wagendecke —	67	156	Nürnberg Zentr.	„	
157	—	2078	1	„	Vorhängeschloß —	1	157	Ochsenfurt	„	
158	—	5113	1	—	eis. Lampenkugel —	10	158	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
159	—	6839	1	Kiste	Stroh —	59	159	Aalen	Württemberg. Stsb.	
160	weiß	16132	2	Stäbe	Eisen —	220	160	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
161	—	41904—2	1	Stück	Eisenblechplatte —	45	161	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
	D. Güter mit Zeichen versehen:									
162	schwarz —	—	2	Bund	Winkeleisen —	52	162	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
163	weiß —	—	4	Stangen	Eisen —	47	163	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
164	rot —	—	1	Block	Messing —	7	164	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
	E. Güter ohne Bezeichnung:									
165	—	—	1	Ballen	Arbeitshemden —	23	165	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
166	—	—	2	Bund	Bandeisen —	22	166	Elberfeld-Mirke	„	
167	—	—	2	„	Bandeisen —	68	167	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	55 × 1,14, 21 × 1.
168	—	—	1	Büchse	Benzin? —	35	168	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
169	—	—	1	Sack	Betten, Kleider —	20	169	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
170	—	—	1	—	eis. Bettstelle mit Drahtmatratze	23	170	Magd.-Buckau	„	
171	—	—	1	Ballen	Bindfaden —	28	171	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
172	—	—	1	Tafel	verz. Blech —	9	172	Mannheim	Badische Stsb.	
173	—	—	1	—	altes Bleirohr —	34	173	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
174	—	—	16	—	Bretter —	?	174	Goßlershausen	K. E.-D. Danzig	
175	—	—	2	—	Bretter —	5	175	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
176	—	—	1	Ring	Bronzedraht —	3	176	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
177	—	—	1	—	Bügelbrett —	5	177	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
178	—	—	1	Sack	Klosettpapier —	11	178	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
179	—	—	1	Kiste	gesalz. Därme —	22	179	Würzburg	Badische Stsb.	
180	—	—	1	Stück	Deichsel mit 2 Ketten —	—	180	Betzigau	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
181	—	—	1	Rolle	Drahtgewebe —	47	181	Viersen	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
182	—	—	1	Pack	Drucksachen —	3	182	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
183	—	—	1	Stab	U-Eisen —	9	183	Mannheim	Badische Stsb.	
184	—	—	1	Stange	U-Eisen —	6	184	Eisenstein	Bayerische Stsb.	
185	—	—	4	Stangen	Eisen —	40	185	Königstein	Sächsische Stsb.	
186	—	—	1	Stange	Eisen —	16	186	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
187	—	—	1	Bund	9 Stangen Eisen —	80	187	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
188	—	—	10	Stäbe	Eisen —	54	188	Gruiten		
189	—	—	1	Pack	durchl. Eisenbleche —	27	189	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
190	—	—	3	—	durchl. Eisenplatten —	32	190	Flensburg	K. E.-D. Altona	
191	—	—	1	Bund	12 Eisenrohre —	34	191	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	dünn.
192	—	—	1	—	Eisenteil —	1	192	Velden a. Vils	Bayerische Stsb.	
193	—	—	1	Korb	Eisenware —	35	193	Stargard i/Pom.	K. E.-D. Stettin	
194	—	—	1	Wagen	Erz —	15	194	Neumühl	K. E.-D. Essen	Ess. 77006.
195	—	—	1	—	Fahrradständer —	1,5	195	Soest	K. E.-D. Cassel	
196	—	—	1	Pack i. P.	Fahrradteile —	2	196	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
197	—	—	1	Bund	Fenstereisen —	27	197	Culmsee	K. E.-D. Bromberg	
198	—	—	1	Sack	Filzabfälle —	22	198	Leipzig Eil-A.	K. E.-D. Halle a/S.	
199	—	—	1	Bund	Flacheisen —	53	199	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
200	—	—	1	„	3 Stab Flacheisen 1 Vierkanteisen 4 Rundeisen	62	200	Wasselnheim	Reichsbahn	
201	—	—	1	Stab	Flacheisen —	15	201	Mannheim	Badische Stsb.	
202	—	—	1	Bund	Flachstahl —	43	202	Barop	K. E.-D. Essen	
203	—	—	2	—	Flanschen —	12	203	Neuß	K. E.-D. Cöln	
204	—	—	1	Bund	16 Flanschen —	13	204	Krebsöge	K. E.-D. Elberfeld	
205	—	—	1	Weidenkrb.	1. Flaschen, Strohhülsen	9,5	205	Soest	K. E.-D. Cassel	
206	—	—	1	Bund	eis. Gasrohre —	64	206	Löbau	Sächsische Stsb.	
207	—	—	1	„	3 Gasrohre —	37	207	Hoheneggelsen	K. E.-D. Hannover	
208	—	—	1	„	10 Gasrohre —	34	208	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
209	—	—	1	Korb	Gemüse —	12	209	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
210	—	—	2	—	eis. Gewichte —	16	210	Mannheim	Badische Stsb.	
211	—	—	1	—	Güterbodenkarre —	?	211	Hagenau	Reichsbahn	
212	—	—	1	Sack	Haferschale —	17	212	Hoyer	K. E.-D. Altona	
213	—	—	1	—	Handwaschmaschine	15	213	Essen H.	K. E.-D. Essen	
214	—	—	1	Pack	gesalz. Haut —	24	214	Ellwangen	Württemberg. Stsb.	
215	—	—	1	—	Hebel —	5	215	Eberbach	Badische Stsb.	
216	—	—	4	Satz	Herdringe —	25	216	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
217	—	—	1	Sack	gedrehte Holzfüße —	35	217	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
218	—	—	1	Pack	Holzschrauben —	27	218	Oberbrügge	K. E.-D. Elberfeld	
219	—	—	1	Sack	rohe Holzwaren —	17	219	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
220	—	—	1	—	leb. Hund —	—	220	Mombach	Direktion Mainz	
221	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	50	221	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
222	—	—	1	unverpackt	Kautabak —	34	222	B.-Borbeck	„	Streckenfund.
223	—	—	1	—	eis. Kette —	28	223	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	14,3 m l.
224	—	—	1	Bund	12 Kinderspaten —	6	224	Mörs	K. E.-D. Cöln	
225	—	—	1	—	Kinderstuhl —	6	225	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
226	—	—	2	—	eis. Klammern —	13	226	Mannheim	Badische Stsb.	
227	—	—	1	Schließkorb	Kleider —	—	227	Dortmund	K. E.-D. Essen	Gepäck.
228	—	—	2	—	Schließkörbe, Kleider	56	228	Neuß	K. E.-D. Cöln	
229	—	—	1	Sack	getr. Kleider —	11,5	229	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
230	—	—	1	„	leere Kleiesäcke —	34	230	Großbauchlitz	Sächsische Stsb.	[1]
231	—	—	1	Korb	Kloben u. Flügelmutter	32	231	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
232	—	—	1	Karton	Knabenblusen —	2,5	232	Berlin Alex.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
233	—	—	1	Kbglasball.	gefüllt] —	38	233	Kahla	K. E.-D. Erfurt	
234	—	—	1	—	Korkwand —	4,5	234	Arnsdorf	Sächsische Stsb.	
235	—	—	1	Bund	5 Lagergehäuse —	21	235	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	eingeg. F. 53.
236	—	—	1	Ballen	Leder —	171	236	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
237	—	—	1	„	Lederabfälle —	20	237	Oldenzaal A. S.	Holländische E.	
238	—	—	1	„	Lederriemen —	25	238	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
239	—	—	1	Sack	Lumpen —	24,5	239	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
240	—	—	2	Ballen	Lumpen —	95	240	Augsburg	Bayerische Stsb.	
241	—	—	1	Pack	Medizingläser —	11	241	Mannheim	Badische Stsb.	in Stroh.
242	—	—	1	Milchkanne	neu, leer —	7	242	Hohenebra	K. E.-D. Erfurt	
243	—	—	1	—	Nähmaschinenkästchen	?	243	Schneeberg N.	Sächsische Stsb.	
244	—	—	8	Ölfässer	leer —	276	244	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
245	—	—	1	Pack	Papierabfälle —	35	245	Roisdorf	K. E.-D. Cöln	Streckenfund.
246	—	—	1	—	Pfoste —	50	246	Riesa	Sächsische Stsb.	
247	—	—	1	—	eis. Platte —	220	247	Dauenhof	K. E.-D. Altona	
248	—	—	2	Stäbe	Quadratstahl —	63	248	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
249	—	—	1	Stück	Roheisen —	19	249	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	
250	—	—	4	—	eis. Rohre —	88	250	Frankf. a/M. Hgbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
251	—	—	1	Bund	2 Rohrstühle —	12	251	Duisburg	K. E.-D. Essen	
252	—	—	2	„	4 Rohrstühle —	41	252	Oberhausen		
253	—	—	3	„	Rollwagen —	32	253	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
254	—	—	1	Kiste	Rosinen —	40	254	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
255	—	—	1	—	Roststab —	12	255	Eßlingen	Württemberg. Stsb.	
256	—	—	1	Bund	Rundeisen —	29	256	Stolp	K. E.-D. Danzig	
257	—	—	2	—	Rundeisen —	75	257	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	

[1] Rote Aufschrift: Pillsburgs Best XXXX 52681.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
258	—	—	1	Stange	Rundeisen —	107	258	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
259	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	12	259	Mannheim	Badische Stsb.	
260	—	—	2	„	Rundeisen —	28	260	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
261	—	—	2	„	Rundeisen —	31	261	Neuß	K. E.-D. Cöln	
262	—	—	5	„	Rundeisen —	12	262	Parchim	Grhzl. Meckl. Stsb.	
263	—	—	1	Stange	Rundstahl —	8	263	Elberfeld Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
264	—	—	1	—	eis. Sackkarre —	42	264	Wilferdingen	Badische Stsb.	
265	—	—	2	—	gußeis. Scheiben —	5	265	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
266	—	—	1	—	Schemel —	?	266	Kreuznach	Direktion Mainz	
267	—	—	1	Schließkorb	leer —	9	267	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
268	—	—	1	„	leer —	6	268	Jünkerath	„	
269	—	—	1	—	Schmiedestück —	155	269	Cöln-Deutz	„	
270	—	—	1	Pack	6 Schöpflöffel —	2	270	Augsburg	Bayerische Stsb.	
271	—	—	1	—	Schrankteil —	32	271	Emden	K. E.-D. Münster	
272	—	—	2	—	Schraubenschlüssel —	7	272	Mannheim	Badische Stsb.	
273	—	—	1	Tafel	Schwarzblech —	16	273	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
274	—	—	1	Bund	Schwarzblech —	31	274			
275	—	—	2	—	Seemannssäcke —	43	275	Altona	K. E.-D. Altona	Gepäck.
276	—	—	1	Sack	Soda —	100	276	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
277	—	—	1	—	Sofatisch —	17	277	Duisburg	K. E.-D. Essen	
278	—	—	1	Sack	eis. Spindeln —	107	278	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
279	—	—	1	Stange	Stahl —	14	279	Niedersedlitz	Sächsische Stsb.	
280	—	—	1	„	Stahl —	15	280	Lübeck	Lübeck-Büchener	
281	—	—	2	Stangen	Stahl —	7	281	Radevormwald	K. E.-D. Elberfeld	
282	—	—	1	—	Stahlwelle —	32	282	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
283	—	—	1	—	hölz. Stange —	50	283	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
284	—	—	1	Sirupfaß	leer —	9	284	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
285	—	—	1	—	Tau mit Haken —	17	285	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
286	—	—	1	—	gebrauchtes Ventil —	20	286	Seelze	K. E.-D. Hannover	
287	—	—	1	Karton	Wäsche —	3	287	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
288	—	—	1	Sack	Wäsche —	—	288	Dortmund	K. E.-D. Essen	Gepäck.
289	—	—	1	Bund	Weiden —	30	289	Werdau	Sächsische Stsb.	
290	—	—	1	„	Weiden —	40	290	Werden	K. E.-D. Essen	
291	—	—	2	Wdkörbe	leer —	5	291	Cassel Unt.	K. E.-D. Cassel	
292	—	—	2	„	leer —	7	292	Weener	Oldenburgische Stsb.	
293	—	—	1	Faß	Wein —	49	293	Kranichstein	Direktion Mainz	
294	—	—	1	Stück	Wellblechdach —	92	294	Gau-Algesheim	„	
295	—	—	1	—	eis. Welle —	221	295	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
296	—	—	2	—	Zahnräder —	5,5	296	Fallersleben	K. E.-D. Hannover	
297	—	—	3	Tafeln	Zinkblech —	24	297	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
298	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	4	298	Pforzheim	Badische Stsb.	
299	—	—	2	Tafeln	Zinkblech —	14	299	Godesberg	K. E.-D. Cöln	
300	—	—	2	„	Zinkblech —	15	300	Mannheim	Badische Stsb.	
301	—	—	1	Block	Zinn —	15	301	„	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 14. 17. Februar 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Beseitigung von Wegeübergängen in Schienenhöhe bei den bayerischen Staatseisenbahnen.

Über die Grenzen der Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag bei den vom Empfänger zu entladenden Wagenladungen.

Preußische Eisenbahnangelegenheiten im Herrenhause.

Nachrichten:

Deutschland: Ständige Tarifkommission. — Vereinfachtes Abfertigungsverfahren im Güterverkehr. — Konferenz in Angelegenheiten der Verkehrsleitung. — Ausführung des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs in Hamburg. — Frachtfreie Beförderung von Liebesgaben. — Gesetzentwurf betr. den Bedarf für Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den in Betrieb befindlichen bayer. Staatsbahnen. — Betriebsunfall bei Tauberfeld. — Deutsche und französische Eisenbahnpolitik. — Personalnachrichten.

Österreich: Neue Rechtschreibung. — Investitionsausgaben der Staatseisenbahnverwaltung. — Zugverspätungen bei den österr. Eisenbahnen. — Beihilfen der Akademie der Wissenschaften. — Felssturz auf der Strecke Bregenz-Bezau.

Ungarn: Hauptwerkstätte der Staatseisenbahnen in Rákospalota bei Budapest. — Änderung der Geschäftseinteilung im Handelsministerium.

Übrige europäische Länder: Besetzung der Lappland-Expreßzüge. — Graf Cronstedt †. — Veränderungen in der Person des Generaldirektors der norwegischen Staatsbahnen. — Arth-Rigibahn. — Kosten des Eisenbahnunglücks bei Palezieux. — Schweizer. Eisenbahnverzeichnis. — Verkehrsschule in St. Gallen. — Elektr. Wagen mit Mehrfachantrieb auf der Linie Mailand-Varese-Porto Ceresio. — Bahn in das Cadore. — Vorkehrungen zur Verbesserung des Dienstes der ostindischen Post. — Reform der spanischen Eisenbahntarife. — Deutsche Lieferungen ins Ausland. — Betriebsergebnisse der türkischen Eisenbahnen. — Eisenbahnunglück auf den Weichselbahnen. — Die Eisenbahnen des Großherzogtums Finnland im Jahre 1902. — Frauen im Eisenbahndienst in Rußland. — Eisenbahnattentat.

Fremde Weltteile: Abschluß des ersten Jahrzehnts der Arbeiten an der sibirischen Bahn. — Umgehungsbahn am Baikalsee. — Mandschurische Bahn. — Ausnutzung der transkaukasischen Buchenwälder für den Bedarf der sibirischen Butterausfuhr.

Amtliche Bekanntmachungen.

Beseitigung von Wegeübergängen in Schienenhöhe bei den bayerischen Staatseisenbahnen.

Die Steigerung des Verkehrs und die bisher stetig gewachsene Geschwindigkeit der Züge haben bei der Eisenbahn mancherlei einschneidende Änderungen zur Folge gehabt, die zur Erhaltung der Betriebssicherheit durchaus notwendig waren.

Zunächst haben sie eine Vermehrung der Verständigungs- und Signalmittel bedingt, deren weitere Ausbildung aus den Erfindungen auf dem Gebiete der Telephon- und Telegraphenein richtungen reichliche Nahrung schöpfen konnte. Jedoch konnte die Eisenbahn in ihrer baulichen Gestaltung den geänderten Verhältnissen nicht durchweg in dem gewünschten Maße folgen. Zu den aus früheren Zeiten übernommenen Einrichtungen, die nur zum Teil beseitigt oder geändert worden sind, deren vollständige Abstreifung aber durchaus wünschenswert erscheint, zählen in erster Linie die Überkreuzungen mit den Straßen und Wegen in Schienenhöhe.

Im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ 1903, Hefte 6, 7, 8, 10, 11 und 12 haben sich Generaldirektionsrat Weikard und Regierungsrat Ebert zu München über den letzteren Punkt, und zwar über die Entwicklung und Vereinfachung des Bahnüberwachungsdienstes und die Frage der Wegeunterführungen und Bahnüberbrückungen im Bereich der bayerischen Staatsbahnen des weiteren verbreitet. In der Einleitung des Aufsatzes ist hervorgehoben, daß die Einrichtung der Armsignale zu einer beträchtlichen Häufung der Bahnwärterposten geführt hatte. Auch nach deren Ersatz durch die elektrischen Signalmittel, also die Bahntelegraphen, Streckenläutewerke und Fernsprecher, führte die Bedingung, daß die Aussicht von Wärterposten zu Wärterposten frei sein soll, und das Bestreben, einen großen Teil der Bahn von einem Wärter überwachen zu lassen, zu einer weiteren Vermehrung. Da diesen zahlreichen Wärtern zugleich die Bedienung schienengleicher Wegeübergänge überwiesen werden konnte, so nahm man früher keinen Anstand, eine große Anzahl schienengleicher Wegeübergänge überall da herzustellen, wo deren Herstellungskosten geringer waren, als die der Anlage von Unterführungen, Bahnüberbrückungen, Längswegen, Erwerbung kleiner Grundflächen, für welche der Übergang die Zufahrt zu vermitteln hatte, oder Abfindung der berechtigten Gemeinden oder einzelner Grundbesitzer für den Verzicht auf die Überfahrt. Man würdigte hierbei die Nachteile zu wenig, die sich für die Gleisunterhaltung bei Anlage von schienengleichen Wegeübergängen ergaben; denn letztere bedingen Kosten für die Unterhaltung der Schranken und der Wege, Kosten für die Beleuchtung und für eine häufiger als bei der freien Gleisstrecke sich wiederholende Aufbesserung des Gleises an der Überführungsstelle. Mit der wachsenden Zahl und Schnelligkeit der Züge, mit der Anlage neuer Bahneinmündungen und der Ausdehnung der Stationen mit einer größeren Anzahl von Fahr- und Ausziehgleisen mußte die Zahl der Wärter noch weiter vermehrt werden. Die hierdurch veränderten Verhältnisse haben dazu geführt, zahlreiche frühere Zugschrankenüberfahrten in neuerer Zeit unmittelbar bedienen zu lassen. Außerdem mußten nicht wenige sehr verkehrsreiche, über zahlreiche Stationsgleise oder über mehrere gleichlaufende zweigleisige Bahnen führende Straßenübergänge der Wahrung der Sicherheit halber mit je einem Wärter auf beiden Seiten der Bahn besetzt werden. Auch die Notwendigkeit, für die in einzelnen Strecken aufgestellten Streckenwärter Dienstwohnungen zu beschaffen, hat einen ganz bedeutenden Kostenaufwand zur Folge gehabt. Nicht zu unterschätzen ist weiterhin der Übelstand, daß gerade an den schienengleichen Wegeübergängen Unfälle ziemlich häufig vorkommen, die nicht allein eine Kostenvermehrung durch Gewährung von einmaligen Entschädigungen oder von Lebensrenten an Verunglückte bezw. deren Angehörige bedingen, sondern auch die Eisenbahnbetriebssicherheit und die Lust zum Reisen in hohem Maße herabdrücken.

Sonach erscheinen die Wegeübergänge als ein Übel, dessen Beseitigung zum Vorteil der Bahnverwaltung anzustreben ist.

Die Verwaltungen der bayerischen Staatseisenbahnen hatten schon vor mehr als einem Jahrzehnt in Erwägung gezogen, so wird in dem Aufsatz weiter ausgeführt, die zahlreichen schienengleichen Wegeübergänge möglichst zu beseitigen und bei neu anzulegenden Bahnen sowie bei Bahnverlegungen die schienengleichen Wegeübergänge von vornherein zu vermeiden. Es wurde mit der Beseitigung der Wegeübergänge bei den Doppelbahnstrecken und dem zweigleisigen Ausbau der noch eingleisigen Linien zunächst begonnen. Beim Ausbau der eingleisigen Linien zeigten sich von vornherein Vorteile, die hauptsächlich darin bestehen, daß Beamte für die Bauleitung, die Einrichtungen und Baugeräte schon zur Verfügung standen und daß verfügbare Erdmassen geeignete Verwendung zu Dammschüttungen fanden.

Die Beseitigung der schienengleichen Wegeübergänge erfolgte, wie eingangs schon erwähnt wurde, je nach den örtlichen Verhältnissen:

1. durch Unterführung,
2. durch Bahnüberbrückung,
3. durch Längsweganlage,
4. durch Erwerbung der oft kleinen Grundstücke, für welche der Übergang die Zufahrt zu vermitteln hatte, und
5. durch Abfindung der berechtigten Gemeinden oder Grundbesitzer für den Verzicht auf die Überfahrt.

Im Bereich der bayerischen Staatseisenbahnen wurden seit 12 Jahren bislang 665 schienengleiche Übergänge beseitigt. Hierbei ergab sich, daß 338 Wärterposten entbehrt werden konnten.

Eine Statistik über die Wegeübergänge in Schienenhöhe bei den Eisenbahnen Deutschlands läßt erkennen, daß die bayerischen Staatseisenbahnen, auf die Länge der regelspurigen Hauptbahnen verteilt, die geringste Anzahl von Wegeübergängen in Schienenhöhe haben. Die größte Zahl solcher Übergänge besitzen die preußischen Staatseisenbahnen, was jedenfalls hauptsächlich in dem Überwiegen des flachen Geländes begründet ist.

Nachdem in dem Aufsatz von Weikard und Ebert ferner die Vereinfachung und Trennung des Bahnaufsichts- und Schrankendienstes beschrieben, der erst nach der Ausrüstung der Eisenbahnlinien mit elektrischen und telephonischen Einrichtungen wesentlich eingeschränkt werden konnte, werden die baulichen Änderungen unter Hinweis auf beigegebene, die einzelnen Bauarten bis in die Einzelheiten darstellende Figurentafeln ausführlich behandelt, welche die Ausführung der verschiedenen Übergänge bedingen und sich auf die Führung der Straßen und Wege über das Gleis oder unter dem Gleis hindurch erstrecken. Es werden die technischen Einrichtungen und Vorkehrungen besprochen, welche die oft schwierige Ausführung dieser Bauwerke bei den im Betriebe befindlichen Eisenbahnlinien innerhalb der Stationen und auf der freien Strecke unter Aufrechterhaltung des Zugverkehrs erfordern.

Bei den von der Verwaltung der bayerischen Staatsbahnen auszuführenden Wegeunterführungen und Bahnüberbrückungen wurden Regelentwürfe aufgestellt. Bei den Wegeunterführungen wurde regelmäßig die Durchführung der Kiesbettung angestrebt. Diese Bauart bietet den Vorteil der unveränderten Durchführung des Bahnoberbaues, der Minderung des Geräusches der Züge, des Wegfalles der brennbaren Holzteile und der Undurchlässigkeit, die das Abtropfen von Unreinigkeiten von den Lokomotiven und den fast durchweg mit Aborten versehenen Personenwagen ausschließt. Hierbei ergibt sich ferner der Vorteil, daß bei Anlage schief zur Bahnachse gerichteter Unterfahrten der Zwang vermieden ist, die Querschwellen schräg oder fächerförmig anzuordnen.

Zwei Bauarten kommen bei den Wegeunterführungen zur Anwendung, die beide einen Eisenüberbau benutzen. Der eiserne Überbau ist meist derartig gestaltet, daß er fertig genietet auf die Baustelle gebracht werden kann. Bei Bahnunterführungen von geringer Lichtweite wird auf den Eisenbau und zwar mittels Lagerflacheisen ein Kieskasten von 8 mm Stärke gesetzt. Die Entwässerung wird in der Regel dadurch erzielt, daß der ganze Überbau nach der Längsrichtung mit einer Neigung 1:100 verlegt wird. Bei größeren Stützweiten wird jedoch auch lediglich die 8 mm dicke Blechdecke des Kieskastens samt den diese tragenden Quer- und Längsträgern von der Brückenmitte aus in diese Neigung gelegt.

Bei Wegeunterführungen von größerer lichter Weite bis zu 10 m wurde die zweite Bauart angewendet, die sich von der ersteren dadurch unterscheidet, daß die in 0,67 bis 0,75 m Teilung angeordneten Hauptträger mit Beton umhüllt wurden, welche Betondecke, mit Asphaltfilz abgedeckt, die Kiesbettung aufzunehmen hatte. Die Stärke der Kiesbettung schwankt je nachdem Holz- oder Eisenquerschwellen angewendet werden, zwischen 300 und 350 mm. Die Träger werden in höchstens 2,2 m Längenteilung mit je zwei übereinanderliegenden Schrauben von 19 bis 28 mm Durchmesser gegenseitig verbunden, damit die gleichmäßige Übertragung der Gleisbelastung auf 5 bis 6 Träger zuverlässig vorausgesetzt werden darf. Die Betonoberfläche liegt zum Schutze des Eisenbaues mindestens 50 mm höher als die Trägeroberfläche. Um einer erforderlichen Längenänderung durch Wärmewechsel Rechnung zu tragen und ein Reißen des Mauerwerks zu verhindern, wurden an geeigneten Stellen Weichholzbretter, Holzleisten und Asphaltpappe eingefügt.

Da die meisten Unterführungen unter bestehenden Bahngleisen und ohne Störung des Betriebes ausgeführt werden müssen, so war bei der Anordnung der Lagerung auch darauf Bedacht zu nehmen, daß der eiserne Überbau neben der Unterführung auf einem Gerüst zusammengestellt, mit Beton umhüllt und nach dessen Erhärtung in einer Zugpause seitlich eingeschoben werden konnte. Das Einschieben wurde durch Schaffung einer glatten Rutschbahn mittels alter Eisenbahnschienen erleichtert. Zum Einschieben wurden zwei Zugwinden verwendet. Bei zweigleisigen Bahnen ergab sich die Notwendigkeit, den Überbau in zwei Hälften von rechts und links einzuschieben. Hierbei mußten die Verbindungsschrauben an der Trennungsstelle wegfallen und durch eingefügte Schrägwinkel ersetzt werden, welche bis zur Erhärtung des Betons während des Befahrens der auf dem Überbau befindlichen Gleise als übertragende Querrahmen zu dienen hatten.

Bei Herstellung von Unterführungen von Straßen größerer Breite verwendete man selbstverständlich Stützpfeiler, um die Bauhöhe auf das meist geforderte geringste Maß und so auch die Baukosten zu beschränken. Mit Rücksicht darauf, daß bei den Wegeunterführungen in den Stationen die Notwendigkeit in den Vordergrund tritt, Gleiskreuzungen und Weichen über die Unterführung zu legen, konnte hier nur die in zweiter Linie beschriebene Bauart in Betoneisenbau in Anwendung kommen, und zwar mußten die Träger meist auf sehr große Breite zusammenhängend zur Ausführung gebracht werden.

Eine in dem Aufsatz enthaltene, für bestimmte Stützweiten berechnete Tabelle gibt Aufschluß über Stärke, Gewicht, Anzahl und Abstand der Träger, über Baudicke, Bauhöhe usw.

Die Wegeüberführungen werden bei nicht beschränkter Bauhöhe und höchstens zweigleisiger Bahn zweckmäßig in Beton oder Bruchsteinmauerwerk, auch aus Schlackenziegeln ausgeführt. Muß die Bauhöhe beschränkt werden, so ist die Anordnung von Beton-Eisenüberbau ähnlich den für Wegeunterführungen besprochenen zweckmäßig. Die Betonumhüllung erfüllt hierbei den sehr wichtigen Zweck des Schutzes des Eisenüberbaues gegen die zerstörenden Wirkungen der sauren Lokomotivgase und -Dämpfe. Der Fahrweg wird in der Regel mit Steinpflaster befestigt, dessen Fugen mit Asphalt ausgegossen werden, damit das Tagwasser nicht auf die das Eisenwerk umhüllende Betondecke gelangen kann.

Für die Gestaltung sämtlicher Überbauten sind 14 verschiedene Grundsätze aufgestellt, die in dem Aufsatz näher angegeben sind.

In den Stationen bedingen die örtlichen Verhältnisse in der Regel, daß die Bauhöhe auf das geringste Maß beschränkt

wird, doch fällt sie hier wegen des nötigen Schutzes gegen Rauchgase stets größer aus, als auf freier Strecke. Zur Verminderung der Bauhöhe wird man daher an geeigneten Stellen zwischen den Gleisen Pfeiler anordnen und zwar solche aus Eisen, um die Übersicht über sämtliche Stationsgleise wenig zu beeinträchtigen. Für die Ausführung der ganz erheblichen Zahl von gewölbten Bahnüberbrückungen sind mehrere Sätze eiserner Lehrgerüste beschafft worden. Diese Gerüste sind so aus einzelnen Teilen zusammengesetzt, daß sie für verschiedene Gewölbeformen verwendbar und auch für schiefe Überbrückungen der Bahn benutzbar werden. Da die Hauptgewölbe in vier Teilen mit drei Schlüssen ausgeführt werden, so sind die Lehrgerüste mit künstlichen Widerlagern für die beiden im Scheitel zu schließenden oberen Gewölbeteile ausgestattet. Wo die Bogen in Beton hergestellt werden, wird in dem mittleren Gewölbeschluß zur Bildung einer künstlichen Fuge ein ölgetränktes Papier eingelegt. Das Gesamtgewicht eines Lehrgerüstes aus sieben Tragrippen beträgt einschließlich der beiden Aufzugvorrichtungen 12250 kg, der Anschaffungspreis 6400 ℳ. Die Aufstellung und Abtragung des eigentlichen Gerüstes erfordert je nach den zur Verfügung stehenden Zugpausen je einen bis drei Tage und kostet 50 bis 80 ℳ.

Wenn bei beschränkter Bauhöhe von dem in Anschaffung und Unterhaltung teueren Eisenüberbau abgesehen werden sollte und man sich nicht für die Wahl des geraden Betoneisenüberbaues entschied, wurde die gewölbte Bauart mit eingelegten gebogenen Eisenrippen gewählt. Die Eisenrippen bilden dabei zugleich das Lehr- und Traggerüst.

Die Verfasser betonen noch, daß bei Verwendung guten Zementmörtels für Bruchsteinmauerwerk und Beton die Kosten der gewöhnlichen Unterführungen und zumal der Bahnüberbrückungen weit niedriger sind, als die der Bauwerke, welche nach den Regelentwürfen und mit der Mauerwerkstechnik der früheren Bahnneubauten entstanden wären. Die hohen Kosten solcher Bauten haben häufig die Neubauverwaltung zurückgeschreckt, Unterfahrten und Bahnüberbrückungen an Stelle schienengleicher Übergänge auszuführen.

Nachdem noch die Probebelastungen der ausgeführten gewölbten Überbrückungen und ein Betriebsplan für die Herstellung gewölbter Bahnüberbrückungen mit einbetonierten Eisenrippen nach Bauart Melan besprochen, schließt der Aufsatz mit der Bemerkung, daß durch die besprochenen Maßnahmen, Einrichtungen und baulichen Anordnungen einerseits eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und Bequemlichkeit, anderseits eine Minderung des Aufwandes an Gehältern und Löhnen im Bereiche der bayerischen Bahnen in möglichst wirtschaftlicher Weise angestrebt und erreicht worden ist.

Über die Grenzen der Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag bei den vom Empfänger zu entladenden Wagenladungen.

I. Der Spediteur K. hatte Möbelwagen zur Beförderung als Frachtgut nach S. aufgegeben. Beim Abführen der Wagen von der Rampe zu S. wurden von den Leuten des K. verschiedene bahneigene Rungen und ein Wagenkopfschild unter die Räder gelegt, um die Abfahrt zu erleichtern. Der Ersatz für den hierdurch der Bahn verursachten Schaden wurde gerichtlich geltend gemacht. Spediteur K. hat die Ersatzpflicht an sich nicht bestritten, jedoch eine Gegenforderung mit der Behauptung erhoben, daß durch ordnungswidrigen Zustand der Rampe ein Mehraufwand an Zeit und Zugtieren gegenüber dem gewöhnlichen Aufwand entstanden sei. Amtsgericht und Landgericht haben angenommen, daß aus dem Frachtvertrag sich die Verpflichtung ergebe, Ausladeeinrichtungen zu haben und in einem Zustand zu erhalten, der eine Abfuhr der zur Beförderung angenommenen Güter mit dem gewöhnlichen Aufwand an Zeit und Arbeitskräften ermögliche.

II. Im Bahnhof K. war dem Empfänger R. ein Wagen mit Bierflaschen nach Zahlung der Fracht und der sonstigen Forderungen zur Entladung übergeben worden. Während der Entladung mußte der Wagen in das Rangiergeschäft einbezogen werden. Die Folge war, daß von den durch die teilweise Entladung in der Verpackung gelockerten Flaschen viele zerbrachen. Im Vergleichsweg wurde dem R. der Schaden ersetzt, der als Folge der Rangierstöße nachgewiesen war.

III. Im Bahnhof P. war ein Wagen mit Eis zur Entladung übergeben worden; während die Leute des Empfängers sich auf kurze Zeit entfernten, wurde ein Teil des Eises von unbekannter Hand entwendet.

Diese drei Fälle, die in ihren wesentlichen Merkmalen nicht vereinzelt sind, haben Veranlassung gegeben, zu untersuchen, auf welcher rechtlichen Grundlage die Entscheidung derartiger Fälle zu erfolgen hat.

Es handelt sich nicht um die Haftung des Frachtführers im engeren Sinne, die ihn zu einem besonders sorgfältigen Verhalten gegenüber dem Gute, den Eisenbahnfrachtführer sogar regelmäßig zur Abwendung aller Gefahren verpflichtet, die durch menschliche Tätigkeit abwendbar, wenngleich nicht voraussehbar sind. Diese Haftung ist erloschen, weil das Gut schon abgeliefert war (§ 75 Eisenbahn-Verkehrsordnung, 456 H.-G.-B.). Unter Ablieferung ist nämlich weder die bloße Bereitstellung des Gutes zur Abnahme, noch die körperliche Übergabe von Hand zu Hand, sondern derjenige Akt zu verstehen, durch welchen der Frachtführer den zum Zwecke der Beförderung erhaltenen Besitz nach beendigtem Transport mit ausdrücklicher oder stillschweigender Genehmigung des Empfängers aufgibt, ohne Unterschied, ob dadurch der Empfänger den Besitz erlangt oder nicht. (Urteil des Reichsoberhandelsgerichts vom 4. Mai 1871.) Die bei Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch zu § 377, Anm. 16 zitierte jüngere Entscheidung betrifft den Begriff „Ablieferung“ bei Kauf und wird daher nicht für den Frachtvertrag in Betracht kommen.

Das geschieht bei den durch den Empfänger zu entladenden Wagenladungen jedenfalls dadurch, daß ihm der Wagen überwiesen und so bereitgestellt wird, daß er die Entladung vornehmen kann. In diesem Augenblick muß die Verantwortlichkeit des Frachtführers für das Gut erlöschen, da ihm die strenge Haftung, zumal für Zufall, nicht mehr zugemutet werden kann, wenn er in Erfüllung seiner Vertragspflicht einem anderen die Möglichkeit körperlicher Verfügung eingeräumt hat.

Damit ist indessen ein Erlöschen sämtlicher Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag nicht notwendig verbunden; wie die drei angeführten Fälle zeigen, erhebt sich vielmehr die Frage, inwieweit auch nach dem Zeitpunkt der Ablieferung noch Vertragspflichten bestehen. Hier muß auf die allgemeine Rechtsnatur des Frachtvertrags zurückgegangen werden, als eines von den Grundsätzen über Treu und Glauben und Rücksichten der Verkehrssitte beherrschten Werkvertrags. Ein Werkvertrag aber, der die Beförderung von Gütern von Ort zu Ort zum Gegenstand hat, ist sinngemäß nicht schon dann als erfüllt anzusehen, wenn das Gut zwar am Bestimmungsort angekommen ist, dort aber vom Berechtigten nicht oder nur unter ungewöhnlichen Schwierigkeiten abgenommen werden kann. Als Leistungspflicht neben der Ausführung der Beförderung ergibt sich somit weiter: die Verschaffung der Möglichkeit, das Gut ohne ungewöhnliche Aufwendungen in Empfang zu nehmen.

In Verfolg dieses Grundsatzes kann im Falle I der Ansicht der beiden Gerichte zugestimmt werden. Für den Fall II folgt daraus zwar nicht die Unzulässigkeit des Rangierens mit dem Wagen überhaupt — denn damit muß jeder rechnen, der die Eisenbahn zum Frachtführer nimmt —, wohl aber für die Eisen-

bahn die Verpflichtung, Vorkehrungen zur Vermeidung von Schädigungen zu veranlassen. Eine Unterlassung in dieser Hinsicht ist eine Vertragsverletzung, die zum Ersatz des hieraus entstehenden Schadens verpflichtet. Die Eisenbahn muß also mindestens den Empfänger oder seine Leute von ihrem Vorhaben verständigen, so daß er die Ladung sichern kann; dabei soll für jetzt dahingestellt bleiben, ob die Sicherung der Ladung dem Empfänger allein obliegt oder ob nicht die Eisenbahn dafür aufzukommen hat. Eine allgemeine, für alle Fälle ausreichende Antwort dürfte kaum möglich und darum die Entscheidung von Fall zu Fall unter Berücksichtigung der außerordentlich verschiedenartigen Umstände zu treffen sein. Aus dem festgestellten Grundsatz ergibt sich endlich für den Fall III der Ausschluß jeglicher Haftung. Die sämtlichen Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag waren erfüllt: das Gut war am Bestimmungsort so bereitgestellt, daß die Entladung vom Empfänger anstandslos erfolgen konnte; insbesondere aber war das Recht und die Pflicht, für die Aufbewahrung des Gutes zu sorgen, auf den Empfänger übergegangen; eine Verwahrungspflicht der Eisenbahn als Frachtführerin nach der Ablieferung ist nicht anzuerkennen.

Man wird zugeben dürfen, daß diese Folgerungen der rechtlichen Natur des Frachtvertrags entsprechen, jedenfalls nicht widersprechen, und Rechte und Pflichten unter den Vertragsparteien nach Treu und Glauben unter Berücksichtigung der Verkehrssitte verteilen. Es ist aber noch zu prüfen, inwieweit ihnen gegenüber § 90 der E.-V.-O. (§ 438 H.-G.-B.) durchgreift. Wenn daselbst bestimmt wird, daß durch Zahlung der Fracht und Annahme des Gutes alle Forderungen aus dem Frachtvertrag gegen die Eisenbahn erlöschen, so erhellt, daß die Entscheidung der Frage von der Auslegung des Begriffs „Annahme“ abhängt. Nach der oben angenommenen Auffassung von der Ablieferung ist so viel sicher, daß die Annahme mit der Ablieferung zusammenfallen kann, aber keineswegs notwendig zusammenfällt, da ja die Ablieferung auch dann geschehen ist, wenn einfach der Besitz mit Genehmigung des Empfängers vom Frachtführer aufgegeben wird. In dieser Zustimmung zur Besitzaufgabe allein kann aber noch nicht die Annahme liegen. Auch ist das Gut nicht schon dann „angenommen“, wenn zur Ablieferung die Einlösung des Frachtbriefs durch den Empfänger hinzukommt. Denn, wenn die in § 90 der E.-V.-O. und § 438 H.-G.-B. liegende Fiktion der Genehmigung des Transports, auf die sich der Rechtsverlust gründet, irgendwie gerechtfertigt sein soll, so kann unter Annahme nur eine solche Willensäußerung verstanden werden, die getan wird, nachdem wenigstens die Möglichkeit einer Prüfung des Transports gegeben war. Diese Prüfung kann aber nach der Bestimmung in § 68 (7) der E.-V.-O. erst vorgenommen werden, wenn der Frachtbrief eingelöst ist. Wollte man die Annahme als stets mit der Ablieferung zusammenfallend konstruieren, so hätte das zur Folge, daß jeder Empfänger, wenn es sich nicht gerade um eine der Ausnahmen des § 90 handelt, immer von vornherein die Annahme verweigern müßte, um sich seine Rechte zu wahren. Der hier vertretenen Auffassung von der Annahme steht der Umstand nicht entgegen, daß ein einseitiger Vorbehalt bei der Annahme den Rechtsverlust nicht hindern kann. Denn damit ist lediglich gesagt, daß einseitige Vorbehalte belanglos sind, keineswegs aber, daß es auf die Möglichkeit einer Prüfung nicht ankomme.

Für den Fall I ergibt sich hieraus, daß der Anspruch des Spediteurs auf die weitere Leistung — Verschaffung der Möglichkeit zur geordneten Abfahrt — mit der Einlösung des Frachtbriefs und der Bereitstellung der Wagen nicht erloschen war und frühestens erlöschen konnte, als er seine Möbelwagen auf die Rampe herausführte. Dabei wird es richtig sein, zu sagen, er habe die Pflicht, sich von dem Zustand der Rampe zu überzeugen und wegen erkennbarer Mängel sofort, wegen anderer Mängel alsbald bei deren Auftreten die Feststellung zu veranlassen.

Im Fall II war die Annahme noch nicht geschehen, da noch nicht das ganze Gut entladen war.

Fall III kommt für diese Frage nicht in Betracht.

Man könnte versucht sein, die zu gunsten der Fortdauer der Vertragspflichten gezogenen Folgerungen auf eine einschränkende Auslegung des Begriffs der Ansprüche zu gründen. Denn die Gesamtheit der Vorschriften hierüber in den §§ 90, 71, 72 u. a. der E.-V.-O. und der entsprechenden Bestimmungen im Handelsgesetzbuch ergibt, daß in erster Reihe Ansprüche auf Entschädigung wegen Verlust, Minderung, Beschädigung des Guts, Versäumung der Lieferfrist gemeint sind. Mit Rücksicht auf den bestimmten Wortlaut: „alle Ansprüche erlöschen“ wird es immerhin zweifelhaft sein, ob von den erlöschenden Ansprüchen diejenigen auszuschließen sind, die noch nicht Entschädigungsansprüche, sondern positive Ansprüche auf Vertragserfüllung sind.

Lehnt man aber alle Fortdauer einer Vertragspflicht ab, so käme eine Haftung nur noch nach §§ 823 ff. B. G.-B. in Betracht. Dies wäre insbesondere mit Rücksicht auf den in § 831 B. G.-B. hinsichtlich der zu einer Verrichtung bestellten Leute zugelassenen Entlastungsbeweis von Bedeutung.

Karlsruhe, Febr. 1904. Ludwig Janzer.

Preußische Eisenbahnangelegenheiten im Herrenhause.

In der Sitzung vom 12. d. M. erstattete zunächst Oberbürgermeister Hammer Bericht über die Darstellung der Ergebnisse der im Jahre 1903 gepflogenen Verhandlungen des Landeseisenbahnrats und beantragte ihre Erledigung durch Kenntnisnahme. Nach ihm nahm Graf v. Mirbach das Wort: er halte die Tarifermäßigung für das infolge der Windbrüche gefallene Holz für richtig, denn sonst hätte viel Holz vom Ausland eingeführt werden müssen. Überhaupt halte er billige Holztarife für richtig, da ja leider unsere Wasserstraßen nur von Süden nach Norden gehen. Es besteht nun auf der Ostbahn ein Staffeltarif, der in Berlin endet. Der Osten ist aber auf den Holzabsatz im Westen angewiesen. Er bitte daher die Regierung, den Staffeltarif für Holz nach dem Westen auszudehnen.

Unterstaatssekretär Fleck erwiderte, daß diese Frage schon aus früheren Anlässen erwogen worden sei. Aber den Interessen des Ostens stellten sich erhebliche Interessen des Westens entgegen. Da habe sich die Regierung sagen müssen, daß die einmütige Betonung entgegengesetzter Interessen es nicht an der Zeit erscheinen lasse, eine Maßregel zu treffen, wie sie vom Osten gewünscht wird. Wenn Graf Mirbach neue Gründe für seinen Wunsch vorbringen könne, sei man gern bereit, ihn nochmals zu prüfen. Graf v. Mirbach meinte, ein durchschlagender Grund scheine ihm in der Ungleichheit der Preise für Fichtenholz im Osten und Westen zu liegen.

Graf v. Wedel-Gödens verallgemeinerte die Anregung des Grafen v. Mirbach. Früher gab es Staffeltarife in weiterem Umfange. Heute sind es nur noch wenige. Darunter leide namentlich die Provinz Sachsen, die zwischen dem Westen und dem Osten eingeklemmt ist. Entweder müsse man die Staffeltarife ganz abschaffen oder aber sie für dieselben Produkte für das ganze Reich bewilligen.

Die Darstellung wurde durch Kenntnisnahme für erledigt erklärt.

Herr v. Groß erstattete alsdann den Bericht derselben Kommission zu dem Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1902 und beantragte namens der Kommission seine Erledigung durch Kenntnisnahme. Er führte u. a. aus, daß die Saisonkarten für Sachsengänger den Arbeitermangel im Osten förderten, und richtete an den Minister die Frage, ob die Erleichterungen, die dem Personal in bezug auf den Dienst gewährt werden, günstig auf die Betriebssicherheit eingewirkt hätten, und ob die staatliche Fürsorge dazu beigetragen habe, das Personal von den Umsturzbestrebungen fernzuhalten.

Hierauf nahm Staatsminister Budde das Wort. Er teilte zunächst mit, daß das im April 1903 von ihm in Aussicht gestellte Ergebnis des Betriebsjahres 1902 sich noch wesentlich günstiger gestaltet habe. Es sei nicht nur das Defizit ausgefüllt, sondern ein Überschuß von fast 16 000 000 ℳ erzielt. „Diese sind in den

Ausgleichsfonds geflossen, der im Interesse der Eisenbahnverwaltung, im Interesse der Staatsfinanzverwaltung im vorigen Jahre begründet worden ist. Das ist ein hocherfreuliches Resultat, und ich werde bei der späteren Etatsberatung noch näher nachweisen können, welchen Segen der Ausgleichsfonds in Zukunft haben kann und haben wird. Das günstige Ergebnis des Jahres 1902 ist nun nicht ausschließlich auf Verkehrssteigerung zurückzuführen, sondern auch außer auf andere wirtschaftliche Maßnahmen auf die zweckmäßige Einverleibung der Main-Neckarbahn. Diese Eingliederung in das große Netz der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft hat für alle drei beteiligten Staaten: Hessen, Baden und Preußen ein günstiges Ergebnis gehabt, weil natürlich die Verwaltung dieser kleinen Bahn viel mehr gekostet hat als sie selbständig war, gegenüber heute. Wir waren in der Lage, für Preußen infolge dieser Eingliederung 750 000 ℳ Mehrergebnis aus der Main-Neckarbahn zu erzielen, als sie früher gebracht hat. Die Hauptursache des Mehrerträgnisses unserer Eisenbahnen bleibt aber die außerordentlich günstige Verkehrsentwicklung. . . . Die Steigerung besteht fort, auch das Betriebsjahr 1903 wird ein außerordentlich günstiges Ergebnis für die Eisenbahnverwaltung und für die ganzen preußischen Staatsfinanzen haben.“ Der Minister teilte weiter mit, daß die Rente der preußischen Staatseisenbahnen, und zwar berechnet von dem fortgeschriebenen Anlagekapital von 8384 Millionen Mark im Jahre 1902, für das am 31. März 1903 abgelaufene Geschäftsjahr sich auf 6,56 ‰ gegenüber 6,41 ‰ im Vorjahre belief. „Wenn man nun aber in Betracht zieht, daß die gesamten preußischen Staatsschulden nur 6889 Millionen Mark betragen, so geht hieraus hervor, daß die preußischen Eisenbahnen nicht nur die gesamte preußische Staatsschuld verzinsen, sondern weit darüber hinaus erhebliche Erträge abwerfen. Es geht ferner daraus hervor, daß der preußische Staatseisenbahnbesitz, der 8384 Millionen Mark beträgt, weit höher ist als die gesamten preußischen Staatsschulden in der Zahl von 6889 Millionen Mark. Die Verzinsung der anderen deutschen Staatseisenbahnen im Betriebsjahre 1902 ist erheblich niedriger, nämlich: 3,19, 3,86, 2,83 bezw. 2,36 ‰ des Anlagekapitals. Die angegebenen Zahlen beweisen die Wirtschaftlichkeit der großen Staatseisenbahnverwaltung, die das kräftige Rückgrat der gesamten preußischen Staatsverwaltung bilden.

Wesentlich für die Beurteilung der Rentabilität unserer Staatseisenbahnen ist der Betriebskoeffizient, das ist also das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen. Der Betriebskoeffizient betrug im Jahre 1901 bei den preußischen Staatsbahnen 61,75 ‰ und ist im Jahre 1902 heruntergegangen auf 61,34 ‰ — also auch ein Beweis für die Besserung in der wirtschaftlichen Lage unserer Eisenbahnen. Die Betriebskoeffizienten bei anderen deutschen Staatseisenbahnverwaltungen haben folgende Höhe: 72,41 ‰, 70,93 ‰, 71,92 ‰ und bei einer Verwaltung sogar 81,59 ‰. Die große preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft steht also in ihrem Betriebskoeffizienten erheblich günstiger als alle übrigen deutschen Staatseisenbahnverwaltungen.“

Der Minister ging nun auf die Betriebssicherheit ein, die ihm noch über den finanziellen Ergebnissen stehe. „Die Gesamtzahl der Unfälle betrug vor 10 Jahren, also im Jahre 1893: 2092 Betriebsunfälle gegenüber 1844 im Jahre 1902. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß in diesen 10 Jahren sowohl die kilometrische Betriebslänge der Eisenbahnen sich wesentlich gesteigert hat wie auch die Zahl der Züge. Es ist das also kein ganz zutreffender Vergleich. Man bekommt solchen erst, wenn man die Betriebssicherheit prüft mit Bezug auf die gefahrenen Züge, Achskilometer usw. Auf 100 km Betriebslänge kamen im Jahre 1893: 8,12 Unfälle gegen 5,81 im Jahre 1902, auf 1 000 000 Lokomotivkilometer 5,78 gegenüber 3,37 im Jahre 1902. Auf 1 000 000 Wagenachskilometer 0,22 gegenüber jetzt 0,14. Getötete oder verletzte Personen sind aufgeführt im Jahre 1893: 1896 und im Jahre 1902 leider immer noch 1704. Auf 1 000 000 Achskm der Personenwagen entfielen im Jahre 1893: 1,10 Unfälle gegenüber 1902: 0,56. Auf 1 000 000 Personenkm 0,22 gegen 0,11 — also eine Verbesserung auf das Doppelte. Das sind also glänzende Fortschritte, besonders im Vergleich zu dem Auslande, trotzdem dort vielfach die Statistik, was die Betriebsunfälle anlangt, nicht so genau geführt und manches gar nicht als Unfall gerechnet wird, was wir als Unfall bezeichnen. Immerhin sind die Unfallziffern, die wir im Jahre 1902 hier noch haben, für mich immer noch um 100 ‰ zu hoch; denn selbstverständlich ist jeder Unfall von Übel, und für die Verwaltung soll die Besserung kein Entschuldigungsgrund sein, sondern es soll nur ein neuer Ansporn sein. auf dem Wege fortzuschreiten, weil die Statistik zeigt, daß Fortschritte gemacht werden können. Es wird vielfach behauptet, die Unfälle seien wesentlich auf eine Überlastung des Personals zurückzuführen. Solche Entschuldigung des Personals ist ja menschlich, da ein Beamter, durch den ein Unfall passiert ist, das volle Mitleid der Allgemeinheit für sich hat, wenn er nicht böswillig gehandelt hat. Man muß sich ja immer sagen, daß Fehler von jedem Menschen im Beruf begangen werden können und tagtäglich begangen werden. Wer hätte nicht Fehler in seinem Leben begangen? Aber bei einem Eisenbahner, der einen Zentralapparat bedient, eine Weiche zu stellen hat, kann ein einfacher falscher Handgriff gleich die Ursache zu einem großen Unglück sein, während der Fehler, den ein anderer in seinem Beruf macht, vielfach gar nicht in die Erscheinung tritt und keine bösen Folgen hat.

Die Verwaltung hat selbstverständlich die Pflicht, die schwerwiegende Frage zu prüfen, ob die Dienstdauer des Personals die unmittelbare Ursache sei zu solchen Fehlern und ob die Statistik dies beweise; denn an und für sich ist es ja natürlich, daß ein Mann, der eine Anzahl von Stunden im Dienst ist, leichter Fehler macht, als einer, der frisch in den Dienst tritt. Die Statistik sagt nun, daß bei den Unfällen, an denen Eisenbahnbedienstete ein Verschulden treffen kann, die durch Fehler von Beamten verursacht sind, von den in Betracht kommenden Beamten im Dienst waren: bei 12,6 ‰ Unfällen höchstens 1 Stunde, bei 10,8 ‰ Unfällen 1 bis höchstens 2 Stunden, bei 10,0 ‰ Unfällen 2 bis höchstens 3 Stunden, bei 10,0 ‰ Unfällen 3 bis höchstens 4 Stunden, bei 10,0 ‰ Unfällen 4 bis höchstens 5 Stunden, bei 7,2 ‰ Unfällen 5 bis höchstens 6 Stunden, bei 7,9 ‰ Unfällen 6 bis höchstens 7 Stunden, bei 6,6 ‰ Unfällen 7 bis höchstens 8 Stunden, bei 7,6 ‰ Unfällen 8 bis höchstens 9 Stunden, bei 7,3 ‰ Unfällen 9 bis höchstens 10 Stunden, bei 5,0 ‰ Unfällen 10 bis höchstens 11 Stunden, bei 3,6 ‰ Unfällen 11 bis höchstens 12 Stunden, bei 1,4 ‰ Unfällen 12 bis höchstens 13 Stunden.

Die weitaus größte Zahl der Unfälle hat sich danach nicht in den höheren Dienststunden ereignet, so daß auf Grund dieser allgemeinen Untersuchung übermäßig lange Dienstdauer nicht die Ursache von Unfällen gewesen sein kann. Gleichwohl wird bei jedem Unfalle gerade die dienstliche Inanspruchnahme des beteiligten Personals sorgfältig geprüft.

Die Staatseisenbahnverwaltung hat die Pflicht und hat diese auch erfüllt, daß sie die Dienstzeit der Beamten in angemessener Weise begrenzt. Dies ist auch geschehen, soweit die Betriebsverhältnisse es gestatten. Eine Dienstzeit von 10 bis 11 Stunden hatten im Jahre 1900 beim Lokomotivpersonal noch 28,21 ‰, jetzt nur noch 14,46 ‰, beim Zugpersonal im Jahre 1900 74,38 ‰, jetzt nur 56,14 ‰. Bei den Stationsbeamten hatten im Jahre 1892 bis zu 10 Stunden Dienst 13 ‰, jetzt 56,98 ‰, Telegraphisten 41,71 ‰, jetzt 78,52 ‰.

Die weiteren Zahlen würden das hohe Haus zu sehr ermüden; ich darf deshalb nur nochmals grundsätzlich betonen, daß ich bemüht bin, die als zu ausgedehnt erkannte Dienstzeit herabzumindern, um möglichst frisches Personal im äußeren Dienst zu haben. Dagegen ist die Verwaltung bemüht, das Schreibwesen erheblich einzuschränken, in den Schreibstuben an Beamten mehr und mehr zu sparen durch Vereinfachung der Verwaltung und dafür mehr Beamte im äußeren Dienst einzustellen. So haben wir z. B. bei der Verstaatlichung der Bahnen im vorigen Jahre ganz erhebliche Schreibkräfte innerhalb der früheren Direktionen gespart, aber ganz erheblich die Beamten im äußeren Dienst vermehrt. Dasselbe ist geschehen bei der Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn im Jahre 1897. Da sind 420 Betriebsbeamte zur Ausführung von Diensterleichterungen mehr angestellt, dagegen eine große Anzahl Bureau- und Kanzleibeamten ausgeschaltet worden. Auf diesem Wege wird die Verwaltung weiter fortfahren, um die Dienstfreudigkeit des Beamtenpersonals, namentlich im äußeren Dienst, zu erhalten und dadurch die Betriebssicherheit ganz zweifellos auch zu verbessern.

Wenn mich nun der Herr Berichterstatter gefragt hat — wenn ich ihn richtig verstanden habe —, ob dies auch von dem Personal gewissermaßen dankbar anerkannt würde, indem es sich treu bewähre, bezw. ob sich Umsturzbestrebungen im Personal gezeigt haben, da bin ich in der Lage zu versichern, daß bei den im Jahre 1902 rund 360 000 und jetzt 400 000 Bediensteten der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft (Beamte, Hilfsbeamte und Arbeiter) Umsturzbestrebungen irgend welcher Art nicht hervorgetreten sind. Ich kann nur rühmend anerkennen, daß ich überall Freudigkeit des Dienstes und überall Treue gefunden habe, bis auf wenige Ausnahmefälle, wo Umsturzbestrebungen von außen an das Personal herangetreten sind. Eine Bewegung im Eisenbahnpersonal selbst ist nicht vorhanden. Alles, was in dieser Hinsicht in der sozialdemokratischen Presse gesagt ist, ist unwahr, ist Renommage. Dagegen darf ich nicht unerwähnt lassen, daß ich nicht sorglos sein darf, sondern fortgesetzt die Augen aufmachen muß; denn es treten an das Personal ständig bezahlte Agitatoren heran, die — sei es direkt — die Männer veranlassen wollen, in sozialdemokratische Verbände einzutreten, oder, wo das nicht gelingt, sich an die Frauen wenden. Ich habe darüber ein reiches Beweismaterial bei mir, daß fortgesetzt diese Bestrebungen sich geltend machen, bald an dieser, bald an jener Stelle.

Es ist so viel in den Zeitungen die Rede von ‚Scharfmacherei‘. Gegenüber den Eisenbahnern sind die ‚Scharfmacher‘ eben diese Agitatoren. Wenn die nicht an das Personal herantreten, tut das Personal seinen Dienst in Pflichttreue, hält seinen Eid und seinen Arbeitsvertrag. Die ‚Scharfmacher‘ sind dort zu suchen, bei jener Partei, und es ist ganz verkehrt,

wenn man die ‚Scharfmacher' bei denjenigen sucht, die von dem Personal eines Staatsbetriebes verlangen, daß es seine Pflicht tut und sich von Umsturzbestrebungen fernhält. Zu meinem großen Bedauern ist es in 21 von mir festgestellten Fällen gelungen, Arbeiter der sozialdemokratischen Partei als tätige Mitglieder zuzuführen. Sobald ich davon erfahren habe, habe ich die Eisenbahndirektionspräsidenten angewiesen, selbstverständlich unter Beachtung der bestehenden Gesetze, zu kündigen und die Arbeiter zu entlassen; denn ich möchte es hier aussprechen, und zwar derartig aussprechen, daß die Eisenbahner im Lande es hören: ich dulde keinen tätigen Sozialdemokraten in der Staatseisenbahnverwaltung, weder als Beamten noch als Arbeiter! Die Eisenbahner können das nicht genug hören, damit mir nachher nicht Vorwürfe gemacht werden, daß ich eine Familie brotlos gemacht hätte, wenn ich den Ernährer entlassen mußte. Es ist mir in der sozialdemokratischen Presse vorgeworfen worden, ich hätte Familienväter entlassen und brotlos gemacht, die zahlreiche Kinder zu ernähren hatten. Meine Herren, wer hat die Leute brotlos gemacht? Ich, der ich in den Arbeitsvertrag hineingeschrieben habe, daß ich die Beteiligung an Umsturzbestrebungen nicht dulde, oder derjenige, der die Leute verführt hat, ihren Vertrag zu brechen, in dem sie sich verpflichtet haben, sich an Umsturzbestrebungen nicht zu beteiligen? Jedem Eisenbahner ist dies bekannt, er hat sich hierauf verpflichtet; darum habe ich das Recht zu sagen: die entlassenen Arbeiter sind brotlos gemacht von dem gewissenlosen Agitator, der die Leute verführt hat. Ich habe volles Mitleid mit den Leuten, die ich entlassen habe; aber ich möchte es hier als Warnung aussprechen für alle Eisenbahner draußen im Lande, daß es jedem so passiert, der den sozialdemokratischen Agitatoren folgt. Ich darf Ihnen vielleicht ein Beispiel erzählen, wie es die Sozialdemokraten machen. Mir wurde, und zwar vom Herrn Minister des Innern, der Name eines Mannes mitgeteilt, der sich bei Gelegenheit königstreu gezeigt und seiner königstreuen Gesinnung Ausdruck gegeben hatte; die sozialdemokratischen Agitatoren forderten und erreichten seine Entlassung aus einer Fabrik und duldeten nicht, daß der betreffende Metallarbeiter, ein anerkannt tüchtiger Mann in seinem Fach, in irgend einer anderen Fabrik seines Wohnorts Stellung fand. Der Mann hat wochenlang vergeblich versucht, Arbeit zu bekommen, er fand für seine Frau und 5 Kinder kein Brot. Darauf fragte mich der Herr Minister des Innern, ob ich ihn nicht anstellen könnte. Sobald ich den Sachverhalt festgestellt hatte, habe ich verfügt, daß der Mann in eine Staatswerkstätte aufgenommen würde, damit er nicht in dieser Weise von der Sozialdemokratie für seine königstreue Gesinnung verfolgt würde. Ich habe mich gefreut, daß ich dieser Familie mit fünf Kindern Brot geben konnte. Das ist die Art, wie die Sozialdemokratie arbeitet, wie sie versucht, die Leute, die ihr nicht willig sind, zu boykottieren, ihnen den Broterwerb unmöglich zu machen; und dann wird geschimpft, wenn ich Leute, die ihren Arbeitsvertrag gebrochen haben, entlasse. Es ist ganz selbstverständlich, daß ein Beamter, der seinen Treueid geleistet hat, kein Sozialdemokrat sein kann, und ebenso ist es selbstverständlich, daß ein Arbeiter im Staatseisenbahnbetriebe, der seinen Arbeitsvertrag unterschrieben hat, nicht tätiger Sozialdemokrat sein kann. Unter ‚Gleiches Recht für alle', das berechtigterweise zu fordern ist, verstehe ich auch: ‚Treue um Treue' zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Wenn einer die Ehre hat, Staatseisenbahnbeamter zu sein, oder wenn einer die Ehre hat, als Staatseisenbahnarbeiter tätig zu sein, dann muß er auch der Ehre genügen dadurch, daß er gegen seinen Arbeitgeber, die Staatseisenbahnverwaltung, eine treue Gesinnung bewahrt. Wenn in den gesetzgebenden Körperschaften gegenüber der Staatsverwaltung bei öfteren Gelegenheiten betont worden ist, daß die vorhandenen Gesetze angewendet werden, um den Umsturzbestrebungen entgegenzutreten, so darf das Haus überzeugt sein, daß in der Verwaltung, an deren Spitze ich die Ehre habe zu stehen, die Gesetze voll und mit aller Energie gegen Umsturzbestrebungen der bestehenden Staatsordnung angewendet werden."

Die Rede des Herrn Ministers wurde an einer großen Anzahl von Stellen und am Schluß durch lebhaftes Beifallsrufe begleitet.

Der Bericht wurde durch Kenntnisnahme für erledigt erklärt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Tarifkommission.** In der am 9. und 10. d. M. in Berlin abgehaltenen 82. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind von der ständigen Tarifkommission folgende Beschlüsse gefaßt worden:

Angenommen wurden die Anträge auf: 1. Änderung der Zusatzbestimmung I zu § 50 der Verkehrsordnung (Beförderung von flüssiger Luft); 2. Ergänzung des § 31 der allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahngütertarifs, Teil I Abteilung B, durch Aufnahme von gebrauchten leeren Bierflaschen und Kasten (Kisten) mit gebrauchten leeren Bierflaschen; 3. Aufnahme von Formaldehyd in das Verzeichnis der Kesselwagengüter; 4. Ergänzung der Tarifvorschriften für lebende Fische; 5. Aufnahme von Schiefermehl unter die bedeckt zu befördernden Güter; 6. Änderung der Position 9 des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter (lebende Pflanzen); 7. Aufnahme von schwefligsaurem Natron in den Spezialtarif I und in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter; 8 Klarstellung der Frachtberechnung für Achslagerkasten (Achsbuchsen) für Eisenbahnfahrzeuge; 9. Versetzung von rohen Hufeisen in den Spezialtarif II; 10. Aufnahme von Fischeingeweiden in den Spezialtarif II und von Rückständen von der Fischtranfabrikation in den Spezialtarif III; 11. Ergänzung der Position „Tonwaren" des Spezialtarifs III durch Aufnahme von Schamottewaren und Retorten; 12. Aufnahme von Drahtglasscherben und gemahlenem Drahtglas in den Spezialtarif III; 13. Aufnahme von Zelten und zerlegbaren Hallen in die Position „Panoramen" des Spezialtarifs III; 14. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 46 der Verkehrsordnung (Beförderung von Tiersendungen in zuschlagpflichtigen Zügen); 15. Ergänzung der Zusatzbestimmung V A 1 zu § 11 der Verkehrsordnung (Zuschlagfahrkarten für Angehörige öffentlicher Krankenpflegevereine usw.).

Abgelehnt wurden die Anträge auf: 1. Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 75 (2) der Verkehrsordnung in den deutschen Eisenbahngütertarif Teil I, Abteilung A (Erläuterung des Begriffes „Zoll- und Revisionsschuppen"); 2. Aufnahme von Vorschriften über die Verhütung von Beschädigungen der Laderampen in den deutschen Eisenbahngütertarif Teil I, Abteilung A; 3. Aufnahme von Wein in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter für die Monate November bis Februar; 4. Änderung der Zusatzbestimmung II 1 zu § 44 der Verkehrsordnung (Begleitung von Großvieh in Wagenladungen).

Vertagt wurden die Anträge auf: 1. Änderung der Frachtberechnung für gebrauchte leere Stück- und Fuderfässer sowie Bottiche; 2. Änderung der Bestimmungen über die frachtfreie Beförderung von Privatwagendecken; 3. Änderung der Tarifposition „Gips" des Spezialtarifs III.

Von der Tagesordnung abgesetzt wurden die Anträge auf: 1. Änderung der Frachtberechnung für Holzkistchen; 2. Aufnahme der Artikel „Naphthalin, gereinigt" und „Rohanthrazen" in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter; 3. Änderung der Frachtberechnung für Mischsäure in Kesselwagen; 4. Aufnahme von Antimonasche in den Spezialtarif III; 5. Änderung des § 22 der allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahn-Tiertarifs Teil I (Weidefohlen usw.).

Die Beschlüsse der ständigen Tarifkommission bedürfen zu ihrer Durchführung noch der Genehmigung der zu den Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnen zugelassenen Verwaltungen.

— **Vereinfachtes Abfertigungsverfahren im Güterverkehr.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich mit Einführung des vereinfachten Abfertigungsverfahrens im westdeutschen Privatbahnverkehr zum 1. April d. J. unter den in der Lippstadter Konferenz festgestellten Bedingungen einverstanden erklärt. Der betreffende an die Königlichen Eisenbahndirektionen gerichtete Erlaß fährt dann fort: „Da die mit dem neuen Verfahren erstrebten Vorteile vollkommen erst bei seiner Verallgemeinerung in Erscheinung treten können, so wollen sich die Königlichen Eisenbahndirektionen die Ausdehnung der Vereinfachungen auf die übrigen Verbandsverkehre besonders angelegen sein lassen. Für die Verhandlungen mit den fremden Bahnen können im allgemeinen die Abmachungen der Lippstadter Konferenz als Richtschnur genommen werden. Von Einholung meiner Genehmigung zu entsprechenden Beschlüssen darf abgesehen werden, sofern nicht besondere Verhältnisse dies angezeigt erscheinen lassen."

Weiter wird die Königliche Eisenbahndirektion Hannover als die vorsitzende Verwaltung des Deutschen Eisenbahn-

Verkehrsverbandes beauftragt, zum 1. April d. J. zu berichten, in welchen Verkehren das neue preußisch-hessische Abfertigungsverfahren bis dahin eingeführt ist. Die von dieser Direktion mit der oldenburgischen Staatsbahn in der gleichen Angelegenheit getroffenen Abmachungen werden genehmigt.

— **Konferenz in Angelegenheiten der Verkehrsleitung.** Wie die Kreuzzeitung hört, hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten Vertreter der süddeutschen Regierungen zu einer Konferenz auf den 22. d. M. eingeladen, in der allgemeine Grundsätze für weitere Vereinfachungen in der Verkehrsleitung zwischen den beteiligten Staatsbahnen gemeinsam erörtert werden sollen.

— **Über die Ausführung des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofes in Hamburg, insbesondere die Gründungsarbeiten,** entnehmen wir der Deutschen Bauztg. nach einem Vortrage des Eisenbahn-Bauinspektors Ernst Moeller, gehalten im Architekten- und Ingenieurverein zu Hamburg, folgende Angaben, die in Ergänzung unserer früheren Mitteilungen in Nr 92 S. 1383 Jahrg. 1903 d. Ztg. von allgemeinem Interesse sein werden:

Eigentümlich und fast ohne Vorbild ist für den Bahnhof die tiefe Lage der Gleise zu den umgebenden Straßen. In Harburg ist allerdings schon eine derartige Anlage vorhanden, doch kann diese sowohl hinsichtlich ihrer Größe als auch bezüglich des durch sie zu bewältigenden Verkehrs nicht mit dem Bahnhof in Hamburg verglichen und nicht als Vorbild für die monumentale Ausgestaltung dieses Bauwerkes herangezogen werden. Ähnliche Verhältnisse wie bei dem Hamburger Bahnhof liegen bei dem Bahnhof am Quai d'Orsay der Orléansbahn in Paris vor, jedoch ist dieser eine Kopfstation und bietet deshalb für die architektonische Behandlung nicht die gleichen Schwierigkeiten.

Eine ästhetische Wirkung ist bei dem Hauptbahnhof in Hamburg wegen der fehlenden Höhe — die Bahnsteige und somit auch die Füße der Bahnsteighallenbinder liegen 6 bis 7,5 m unter der Straßenoberkante — sehr schwer zu erreichen. Erst durch eingehende Studien ist es gelungen, einen nach dieser Richtung befriedigenden Entwurf zu erlangen. Der Grundriß, welcher schon längere Zeit feststeht, ist sowohl hinsichtlich der Bedürfnisse des Betriebes, als derjenigen der Reisenden zweckmäßig, übersichtlich und weiträumig gelöst.

Die Halle erhält eine Länge von 140 und eine Breite von 114 m; sie ist überdacht durch einen mittleren Bogen von 73 m Spannweite und 35 m Höhe sowie durch zwei Seitenhallen von je 20,5 m Breite, welche in mehrere Querschiffe geteilt sind, deren Achsen senkrecht zu den Achsen der Haupthalle stehen. Die Breite der Querschiffe entspricht der Binderteilung der Haupthalle; sie ist infolge der nach einem Halbmesser von 200 m gekrümmten Achse der mittleren Halle verschieden groß und beträgt an der Seite des Glockengießerwalles 14,5 m, an der Seite der Kirchenallee 16,5 m.

Die aus dem Wettbewerb für den Hauptbahnhof hervorgegangene Form der Halle lehnt sich an diejenige der großen Maschinenhalle auf der Pariser Weltausstellung vom Jahre 1889 an, doch hat man in Hamburg durch Anordnung der Seitenhallen eine gute Übertragung des Winddruckes auf die beiderseitigen Landfesten erreicht. Mit den vorerwähnten Abmessungen wird die Halle die größte von allen Bahnhofshallen Deutschlands, und sie gibt durch ihre große Höhe dem ganzen Gebäude ein charakteristisches Gepräge. An der Nordseite der Halle befindet sich der alle 12 Gleise überbrückende Querbau des Gebäudes, in welchem an der West- und Ostseite je eine Eingangs- und Ausgangshalle mit Fahrkartenschaltern, Gepäckannahme und -Ausgabe liegen, welche durch eine 17 m breite Querhalle miteinander verbunden sind. An der Nordseite der Verbindungshalle sind die Wartesäle angeordnet, ferner ein Speisesaal, die Abortanlagen und einige Betriebsräume, während sich an der Südseite der Ausgangshalle eine besondere Halle für den Stadtbahnverkehr unmittelbar anschließt. Von der durch eine Glaswand gegen die große Bahnhofshalle abgeschlossenen Verbindungshalle führen Treppen und Aufzüge zu den Bahnsteigen hinab.

Die architektonische Wirkung der Verbindungshalle wird durch ihre stattliche Breite sowie dadurch, daß die Überdachung der großen Bahnsteighalle über die Verbindungshalle und einen kleinen Teil der nördlich von ihr liegenden Räume hinweggeführt ist, günstig beeinflußt. Die Firstlinie der großen Halle liegt noch etwa 20 m über der Oberkante der vorgenannten, in die Verbindungshalle hineinragenden Räume, so daß oberhalb der letzteren noch ein erheblicher Teil der nördlichen Abschlußschürze der Haupthalle sichtbar bleibt und der Einbau dieser Räume in die Überdachung der Verbindungshalle eine günstige Gelegenheit zu malerischen Motiven in der architektonischen Ausgestaltung bietet. Im Äußeren bildet die über die Verbindungshalle hinweg vorgeschobene mittlere Bahnsteighalle das alle übrigen Baukörper beherrschende Motiv, dem sich die Eingangshallen, der Wartesaalbau und die sonstigen Vorbauten anschmiegen. . . . .

Interessant war die Gründung der Gebäude, die bereits im wesentlichen fertiggestellt ist. Der Baugrund ist an der Ostseite gut und gestattete eine unmittelbare Betonierung auf den gewachsenen Boden. Der Teil des Stadtgrabens, welcher in die Grundrißfläche des Gebäudes fällt, wurde von beiden Seiten her mit Sand verschüttet und dadurch der Schlick aus demselben herausgedrängt. Schwieriger gestaltete sich die Gründung an der Westseite. Dort haben die Bohrungen einen sehr wechselnden Baugrund ergeben, die Folge des hier einst vorhandenen, später zugeschütteten Stadtgrabens. Es war zunächst vorgeschlagen, den Bauplatz im Bereiche des alten Stadtgrabens mit Brunnen zu umgeben, um durch Pumpen den Wasserstand zu senken, ohne die oben liegenden Sandschichten zu lockern. Dieser Versuch mußte aufgegeben werden, weil der sehr feine Sand ein Pumpen in den Brunnen unmöglich machte. Man hat dann den verbleibenden Teil des Stadtgrabens durch unmittelbares Auspumpen trocken gelegt, ohne daß dadurch eine unzulässige Auflockerung des Baugrundes eingetreten wäre.

Große Schwierigkeiten entstanden dadurch, daß bei Herstellung der Pfeilerfundamente die weitestgehende Rücksicht auf den Betrieb genommen werden mußte, was wiederholte Verlegungen der Betriebsgleise erforderte. Die Gründung des nördlichen Querbaues mußte unabhängig von den in demselben befindlichen Wänden, lediglich mit Rücksicht auf die Pfeilerstellungen zwischen den Gleisen erfolgen. Es erforderte dies recht erhebliche Eisenkonstruktionen mit Spannweiten von 11 bis 15 m zur Übertragung der Lasten der Mauern auf die nicht unmittelbar unter ihnen stehenden Pfeiler.

Für die in dem alten Stadtgraben stehenden westlichen Kasematten hat man eine Gründung auf Eisenbetonpfählen nach dem System Hennebique gewählt, weil hier der feste Grund erst in einer wechselnden Tiefe von 5 bis 9 m unter Schienenoberkante anzutreffen ist. Das Verfahren hat sich unter Anwendung der einen Gegenstand des Hennebiqueschen Patentes bildenden Schlaghaube, durch welche unter Anwendung einer Sägemehlfüllung zwischen dem Rammbär und dem Pfahlkopfe ein elastisches Mittel eingefügt wird, sehr bewährt. Unter 600 geschlagenen Pfählen sind nur drei zerbrochen. Die verwendeten Pfähle haben durchweg quadratischen Querschnitt von 36 cm Seite mit Rundeiseneinlagen an den Ecken von 25 mm im Durchmesser, welche 8 cm von den Betonkanten abstehen und ihrerseits in Abständen von rund 25 cm durch Quer-Rundeisenbügel verbunden sind. Das Stampfen der Pfähle erfolgt in lotrechter Stellung. Das Mischungsverhältnis des Betons ist 1:3 bis 1:3,5. Sehr wichtig ist die Einhaltung bestimmter Korngrößen von Sand und Kies, auch muß das Material sorgfältig gewaschen werden. Die fertig gestampften Pfähle bleiben zwei bis drei Tage eingeschalt stehen, müssen dann noch 14 Tage begossen werden und können erst nach 5 bis 6 Wochen gerammt werden. Die von der Firma Menck & Hambrok in Hamburg hergestellte Ramme gestattet ein sehr genaues Einstellen des Pfahles und ermöglicht, demselben eine Neigung von 1:5 nach vorn und 1:10 nach rückwärts zu geben. Das Gewicht das Rammbärs beträgt 4000 kg, die Fallhöhe 1,2 bis 1,4 m. Belastungsversuche haben ergeben, daß die Pfähle, wenn sie unter diesen Verhältnissen zum Schluß noch 1 cm für einen Schlag ziehen, eine Last von 50 bis 52 t dauernd tragen können; bei einer Probebelastung von 85 t ist nach 10 Tagen eine Senkung von nur 2 mm beobachtet worden.

Nach erfolgter Rammung werden die Pfahlköpfe durch eine Betoneisenplatte von 70 cm Stärke verbunden, in welche die Rundeiseneinlagen der Pfähle noch rund 50 cm einbinden. Die Mischung des Betons für diese Platten beträgt 1:4. Die Kosten der Eisenbetonpfahlgründung werden in obigem Falle denjenigen einer Betongründung nahezu gleich sein; es wird aber bei derselben an Zeit gespart, da die schwierige Erdarbeit für den Aushub bis zum Grundwasserstand entfällt. Ein Pfahl kostet für 1 lfd. m etwa 17 bis 1,75 ℳ.

— **Frachtfreie Beförderung von Liebesgaben für Deutsch-Südwestafrika und Aalesund in Norwegen.** Liebesgaben, die zur Unterstützung der freiwilligen Krankenpflege in Deutsch-Südwestafrika aus Anlaß des dort ausgebrochenen Aufstandes der Eingeborenen bestimmt und in dem Frachtbriefe ausdrücklich als solche bezeichnet sind, werden auf den preußischen, hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen sowie auf den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen bis auf weiteres frachtfrei befördert, sofern sie „an die Hauptsammelstelle der freiwilligen Krankenpflege für Deutsch-Südwestafrika zu Hamburg“ gerichtet sind.

Freiwillige Gaben an Lebensmitteln, Kleidungsstücken, Decken, Betten, Hausgeräten, Handwerkszeug, Zelten, Baracken und dergl., die zur Linderung der Not in Aalesund bestimmt und an die mit der Verteilung oder Weiterbeförderung der Liebesgaben betrauten Komitees oder Behörden oder an

eine Reederei in Hamburg oder Bremen, insbesondere an die Hamburg-Amerikalinie in Hamburg Passagierwartehalle (Aalesund) oder an den Norddeutschen Lloyd oder das Königlich schwedisch-norwegische Konsulat in Bremen (Hauptbhf.) Lloydschuppen gerichtet sind, werden auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen bis zum 30. April d. J. frachtfrei befördert.

— **Gesetzentwurf betreffend den Bedarf für Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den im Betrieb befindlichen bayerischen Staatseisenbahnen.** Die Beratungen hierüber in der bayerischen Abgeordnetenkammer nahmen am 12. d. M. ihren Anfang und werden am 18. d. M. fortgesetzt. Wir bringen in nachstehendem zunächst das wesentlichste aus der stattgehabten allgemeinen Beratung. Ein Mitglied der Kammer brachte den am 12. d. M. bei der Station Tauberfeld vorgekommenen Eisenbahnunfall (siehe unten) zur Sprache und meinte, wenn sich dieser wirklich infolge eines Dammrutsches ereignet habe, sei doch die Frage am Platze, ob eine Schadhaftigkeit des Bahnkörpers nicht schon vorher zu bemerken war und ob es nicht möglich gewesen wäre, bei recht genauer Beobachtung des Bahnkörpers vielleicht schon vorher Spuren zu finden, die auf einen baldigen Unfall hätten schließen lassen, und bittet um Äußerung über diese Frage. Ein anderer Redner erwähnt, daß bei Vergebung von Arbeiten die von der Kammer mit der Regierung getroffenen Verdingungsbedingungen nicht überall eingehalten würden, und stellt die Bitte an den Herrn Verkehrsminister, dahin wirken zu wollen, daß insbesondere auf die einheimischen Handwerksmeister und Arbeiter in erster Linie Rücksicht genommen werde; ferner wünscht ein Redner, daß die Submissionen so zeitig ausgeschrieben werden sollten, daß es auch den Kleinmeistern möglich würde, sich an den Arbeiten zu beteiligen usw.; des weiteren wird angeregt, daß auf stark besuchten Halteplätzen im Vorortverkehr zum Schutze gegen den starken Andrang von Reisenden und gegen die Unbilden der Witterung Unterstandshütten errichtet werden sollten. Ferner wird der Wunsch ausgesprochen, wenn die im Gesetzentwurfe enthaltenen Unterführungen auf den Hauptbahnen hergestellt seien, auch jene Lokalbahnlinien, welche wegen Nähe der Großstädte starken Sonntags- und Ausflugsverkehr haben, im Interesse der Fahrsicherheit und der Fahrgäste mit solchen Wegunterführungen auszurüsten.

Hierauf ergriff der Herr Verkehrsminister das Wort und äußerte sich in folgender bedeutsamen Weise: „Es will mich ein Gefühl wie Zaghaftigkeit anwandeln, wenn ich heute zu Ihnen spreche. Dieses Gefühl beruht nicht so sehr auf dem Umstand, daß ich seit meinem Amtsantritt als Verkehrsminister heute zum erstenmal hier vor die Rampe trete, als vielmehr auf einem anderen Umstand. Ich möchte mich bei meiner ersten Amtshandlung möglichst gut bei Ihnen einführen und ein tunlichst freundliches Verhältnis zwischen Ihnen und mir einrichten und erhalten. Was könnte ich zur Erreichung dieses Zweckes wirkungsvolleres tun, als allen Wünschen und Anregungen, die von Ihnen vorgebracht wurden und noch werden, die baldigste Erfüllung zuzusichern? Allein zu meinem großen Bedauern teile ich hier das herbe Geschick aller Verkehrsminister, indem ich in der unangenehmen Lage bin, bei zehn Anregungen und Wünschen neunmal nein sagen zu müssen und nur einmal ja sagen zu dürfen. So bin ich in eine gewisse elegische Stimmung gekommen, die noch verstärkt wird durch ein anderes Moment. Bei der Beratung des Entwurfs zum letzten Gesetz stand an dieser Stelle Minister Graf v. Crailsheim. Ich, dem es vergönnt gewesen war, gewissermaßen unter den Augen dieses ausgezeichneten Mannes 17 Jahre lang zu arbeiten, darf mich berufen glauben, und ich halte es bei meinem ersten Auftreten als Verkehrsminister hier gewissermaßen für eine Ehrenpflicht, der besonderen Verdienste zu gedenken, die Graf v. Crailsheim sich um das bayerische Verkehrswesen erworben hat. Solange bayerische Verkehrsgeschichte geschrieben wird, wird unter denen, die einen besonderen Anspruch auf den Dank der Mit- und Nachwelt haben, der Name v. Crailsheim in erster Linie genannt werden müssen. Seine glänzende Beredsamkeit, die Klarheit und Schärfe seines Urteils, seine unvergleichliche Arbeitslust und Arbeitskraft, sein warmes Herz für seine Untergebenen sind Eigenschaften, die Sie alle ja in dankbarer Erinnerung haben werden. Betrachte ich, was Minister Graf Crailsheim war und leistete, und messe ich daran meine eigenen schwachen Kräfte, so bangt es mich einigermaßen, und ich habe Zweifel, wie die Vergleiche ausfallen werden, die Sie zwischen ihm und mir anstellen werden. Daher meine etwas elegische Stimmung.“ Bezüglich des Tauberfelder Unfalles bemerkte der Minister, daß die Untersuchung über die Ursachen im Gange sei. Er habe noch keine nähere Auskunft erhalten, ob wirklich ein Dammrutsch oder ob andere Vorgänge den Unfall herbeigeführt haben. Er fuhr fort: „Was die Fahrgeschwindigkeit bei den Lokalbahnen besonders in der Nähe größerer Städte mit Ausflugsverkehr anlangt, so teile ich den vorgebrachten Wunsch, daß auf beschleunigte Fahrzeit Bedacht genommen werden soll. Ich kann aber zusichern, daß wir schon von der nächsten Sommerfahrordnung an die Fahrzeit auf der Lokalbahn Mering-Weilheim ziemlich erheblich werden beschleunigen können, ohne daß es notwendig ist, die einzelnen schienengleichen Wegeübergänge durch Unter- oder Überführungen zu ersetzen. Bezüglich des Sonntagsausflugsverkehrs auf Lokalbahnen haben wir schon vor einiger Zeit einen Versuch gemacht und dieser hat recht günstige Ergebnisse gezeigt. Inwieweit es aber möglich sein wird, in der Sommerfahrordnung mit einer Verbilligung dieses Ausflugsverkehrs vorzugehen, kann ich im Augenblicke nicht sagen. Diese Frage befindet sich im Studium und ich würde außerordentlich erfreut sein, wenn es möglich wäre, besonders für die Arbeiter in großen Städten, die dringend der Erholung bedürfen, die Fahrpreise so zu regeln, daß es den Arbeitern ermöglicht wird, gesunde Luft und Bewegung sich zu verschaffen. Was die Unterstandshütten an den Vororthalteplätzen anlangt, so habe ich meine Meinung schon im Ausschuß ausgesprochen. Wir werden dort, wo ein starker Verkehr ist, derartige Einrichtungen treffen, aber an den übrigen Halteplätzen, wo dies nicht der Fall ist, müssen wir es den Gemeinden überlassen, für solche Unterkunftshallen zu sorgen; um wesentliche Kosten handelt es sich ja dabei nicht.

Den Wünschen, daß bei Vergebung von Arbeiten die ortsansässigen Gewerbetreibenden und die einheimischen Arbeiter möglichst berücksichtigt werden sollen, haben wir bisher schon Rechnung getragen und wir werden dies auch künftig tun. Wir haben dazu um so mehr Anlaß, als ja jetzt neue Bestimmungen über die Vergebung von staatlichen Arbeiten erlassen sind, an die auch wir gebunden sind. . . . Bezüglich der Behandlung des Bauwesens erkläre ich, daß ich ein Feind jeden Bureaukratismus und jeglicher Umständlichkeit bin und daß ich mich hierin auch der Unterstützung des Herrn Staatsrats v. Ebermayer vollständig sicher weiß. Es wird dafür gesorgt werden, daß, soweit in dieser Beziehung berechtigte Klagen bestehen, sobald als möglich Abhilfe geschaffen wird. In bezug auf die Vergebung der staatlichen Arbeiten möchte ich noch bemerken, daß wir die Handwerkerorganisationen nach Tunlichkeit unterstützen und daß ich nur wünschen kann, daß diese Organisationen sich recht beweglich gestalten, damit die Bahnverwaltung in der Lage ist, mit ihnen wirksam zu arbeiten. Die Anregung, daß die Handwerksmeister von Bauprojekten möglichst bald in Kenntnis gesetzt werden sollen, ist durchaus begründet; ich werde ihr nachgehen und, wo sich bisher Mängel gezeigt haben, für Abhilfe sorgen. . . . Daß das Fahren auf den Lokalbahnen unsicherer sein soll als auf den Hauptbahnen, ist mir nicht bekannt. Nach welcher Richtung soll denn die Sicherheit auf den Lokalbahnen etwas zu wünschen übrig lassen? Wir lassen die Lokalbahnstrecken geradeso wie die Hauptbahnstrecken durch Streckenwärter revidieren, und bei der Bauausführung wird in puncto Sicherheit alles geleistet, was geleistet werden kann. Die Klage über den Mangel an Wagen auf einzelnen Lokalbahnstationen werde ich näher untersuchen lassen; im allgemeinen muß ich aber bemerken, daß wir nicht auf jeder Station — und mag sie auch noch so klein sein — eine Wage aufstellen können, sondern die Sache muß im Einklang stehen mit dem wirklichen Verkehrsbedürfnis.

Hiermit war die Generaldebatte zu Ende.

— **Betriebsunfall bei Tauberfeld** (bayerische Staatsbahn). Infolge Dammrutschung entgleisten bei der Station Tauberfeld (zwischen Treuchtlingen und Ingolstadt) von dem in München um 7 Uhr 48 Minuten vormittags fälligen direkten Schnellzug Nr 90, Cöln-Frankfurt a/M.-München, am 12. d. M. die letzten sechs Wagen, wobei mehrere Reisende sowie zwei Postbedienstete leichte Verletzungen erlitten. Durch diese Entgleisung mußte zwischen Eichstätt-Bahnhof und Ingolstadt Z.-B. der Betrieb für einige Zeit eingleisig durchgeführt werden. Die Reisenden des Zuges Nr 90 wurden in den darauf folgenden, um 8 Uhr 45 Minuten vormittags in München fälligen Eilzug Nr 266 umparkiert, welcher infolgedessen um 1 Stunde später eintraf.

Bei der Entgleisung sind nach weiteren Berichten im ganzen zehn Personen verletzt worden. Die Ursache der Entgleisung ist wahrscheinlich in der Erweichung des Bahnunterbaues zu suchen. Die Maschine und der Dienstwagen kamen, wie die Münchener N. Nachr. mitteilen, noch über die schadhafte Stelle hinweg, während der Postdienstwagen aus dem Gleis sprang. Zu allem Glück riß nun der Zug auseinander und die Lokomotive fuhr mit dem Dienstwagen weiter, während die entgleisten Wagen über die Bahnschwellen weiter rollten, um dann verhältnismäßig rasch stehen zu bleiben. Wäre der Zug nicht auseinandergerissen und von der Maschine, die nicht bremsen konnte, da der Zug in voller Fahrt war, über die Entgleisungsstelle hinaus weiter geschleift worden, so wäre das Unglück überaus schwer gewesen, da der ganze Zug zweifellos über die sehr hohe Böschung hinabgestürzt wäre. Die Stöße und Erschütterungen, die die Reisenden und das Zugpersonal erfuhren, sollen aber fürchterlich gewesen sein. Im Postdienstwagen wurden der Beamte und die Bediensteten durch die Länge des Wagens mit solcher Kraft geschleudert, daß einem Ober-

briefträger der Vorderarm brach. Der Wagen legte sich auf die Seite und auch die folgenden Wagen lagen vollständig platt, so daß die Fenster oben waren. Die Reisenden mußten herausklettern, um das Freie zu gewinnen. 50 Feuerwehrleute aus Tauberfeld waren alsbald zur Stelle und leisteten die erste Hilfe. Der dem Frankfurter Schnellzug unmittelbar vorausfahrende Schnellzug von Berlin kam gerade noch über die Entgleisungsstelle hinweg.

— **Deutsche und französische Eisenbahnpolitik.** Über die finanziellen Folgen der Eisenbahnverstaatlichung entnehmen wir den „Berl. Pol. Nachr.“: Wenn der französische Finanzminister Rouvier zur Bekämpfung der Verstaatlichung einiger der großen französischen Privatbahnen sich auf die vermeintlichen ungünstigen Erfahrungen berufen zu können glaubte, die Preußen in bezug auf seine Finanzen infolge des Erwerbs seiner Privatbahnen gemacht hätte, so scheint er offenbar in dem Studium der Geschichte der preußischen Finanzen nur bis zum Jahre 1878/79 gediehen zu sein. Damals hat allerdings die Budgetkommission des Abgeordnetenhauses mit großer Mehrheit dem Hause vorgeschlagen, die Staatsregierung aufzufordern, wegen der davon zu erwartenden sehr ungünstigen Rückwirkung auf die Staatsfinanzen von dem Ankaufe der Privatbahnen Abstand zu nehmen. Aber schon das Plenum verwarf nach der sachkundigen Darlegung des neuen Eisenbahnministers Maybach diesen Vorschlag. Und mit vollem Recht, wie die geradezu glänzenden Ergebnisse der Staatsbahnverwaltung zeigen. In den 20 Jahren von 1882/83 bis 1902 haben die preußischen Staatsbahnen Überschüsse im Gesamtbetrage von nahezu $7^2/_3$ Milliarden Mark, also nahezu so viel Überschuß geliefert, wie die Eisenbahnkapitalschuld 1902 mit rund 8 Milliarden betrug. Nach Abzug des Bedarfs zur Verzinsung des jeweiligen Betrages dieser Schuld blieb zur anderweitigen Verwendung noch ein Reinüberschuß von mehr als 4 Milliarden Mark. Es konnten aus diesen Reinüberschüssen außer der Zuführung von 215 Millionen Mark zu dem Dispositionsfonds der Eisenbahnen über 1 Milliarde Mark von Schulden getilgt und 2,8 Milliarden zur Deckung anderweitiger etatsmäßiger Ausgaben verwandt werden. Nach dem Staatshaushaltsetat für 1904 sollen ferner die Staatsbahnen nicht weniger als 35 % des Gesamtbedarfs an Zuschüssen und mehr als 40 % des Bedarfs an Zuschüssen für die eigentlichen Staatsverwaltungsausgaben liefern, und zwar neben den Mitteln zur Verzinsung und regelmäßigen Tilgung der Eisenbahnschuld. Schon von 1886/87 ab haben die Staatsbahnen angefangen, über die Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulden hinaus Mittel für allgemeine Staatszwecke zu liefern, anfänglich in geringem, dann in immer steigendem Betrage. 1887/88 waren erst 3 Millionen für allgemeine Staatszwecke übrig, 1904 sollen dazu dagegen 187 Millionen verwandt werden. Ohne seinen Besitz an Eisenbahnen hätte der preußische Staat Kulturaufgaben im jetzigen Umfange nur lösen können, wenn er die Einkommensteuer mehr als verdoppelt hätte. Hätte Herr Rouvier diese Tatsachen gekannt, so hätte er sich schwerlich auf den angeblichen finanziellen Mißerfolg der preußischen Eisenbahnverstaatlichung berufen können.

Soweit die „B. P. N.“. Wir möchten hinzufügen: Was sagt Herr Professor v. Kaufmann dazu?

— **Personalnachrichten.** Dem Bahnhofinspektor Stammbach in Friedrichshafen wurde eine Oberbahnsekretärstelle bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen auf Ansuchen mit dem Titel Inspektor übertragen. — Die Oberbahnsekretäre Gaupp bei der Betriebsinspektion Rottweil, Joseph Schmid bei der Bahnstation Stuttgart und Böhm bei der Betriebsinspektion Sigmaringen wurden ihrem Ansuchen gemäß je auf eine Oberbahnsekretärstelle bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen versetzt.

Österreich.

— **Neue Rechtschreibung.** Zufolge eines Erlasses des Eisenbahnministeriums vom 2. d. M. ist spätestens für den 1. Januar 1905 die Ausgabe eines Nachtrages zum Betriebsreglement in Aussicht genommen, welcher eine Neuauflage der Anlage B unter Berücksichtigung der neuen Rechtschreibung enthalten wird.

Das Eisenbahnministerium hat zugleich die geschäftsführende Verwaltung der Eisenbahndirektorenkonferenz eingeladen, bereits jetzt entsprechende Vorkehrungen zu treffen, damit zu dem gedachten Termine sowohl im Tarife Teil I, Abteilungen A und B, als auch in den sonstigen in diesem Zeitpunkte in Kraft tretenden Tarifen und in den Tarifverlautbarungen die neue Schreibweise durchgeführt werde.

— **Investitionsausgaben der Staatseisenbahnverwaltung.** Der Gesamtbetrag der Aufwendungen, welche von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung im Laufe des Jahres 1903 für Investitionszwecke bewirkt wurden, beziffert sich auf 93 579 300 Kr., wobei die Gebarungsergebnisse für Dezember vorläufig ermittelt sind. Von dieser Summe entfallen 88 245 900 Kronen auf die im Investitionsprogramme vorgesehenen Kredite, 3 491 300 Kr. auf die außerordentlichen Kredite des Staatsvoranschlages für das Jahr 1903 und 1 842 100 Kr. auf die Kredite zur Fahrparkbeschaffung für Lokalbahnen. Insgesamt wurden im Jahre 1903 zur Fahrparkbeschaffung für Haupt- und Lokalbahnen 20 595 200 Kr. verausgabt.

— **Zugverspätungen bei den österreichischen Eisenbahnen.** Im Jahre 1903 betrugen die Zugverspätungen bei den österreichischen Staatsbahnen 1,0, bei den Privatbahnen 1,1 % von der Gesamtzahl der verkehrenden Personen führenden Züge. Von den Schnellzügen verspäteten sich auf den österreichischen Staatsbahnen 4,3, bei den Privatbahnen 5,6 %. Trotz der im Jahre 1903 vorgekommenen, die Verkehrsregelmäßigkeit schwer beeinträchtigenden Hochwasserschäden sind die Ergebnisse bei den österreichischen Staatsbahnen mit jenen des normal verlaufenen Jahres 1902 gleichgeblieben, während bei den Privatbahnen im Gesamtverkehre ein um 0,2 % günstigeres, dagegen im Schnellzugverkehre ein um 0,6 % ungünstigeres Ergebnis erzielt wurde.

— **Beihilfen der Akademie der Wissenschaften in Wien.** Das Komitee für den Treitl-Fonds in der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften hat beschlossen, der Kommission für die Vornahme wissenschaftlicher Untersuchungen beim Bau der Alpentunnel 2000 Kr., der Erdbebenkommission 3000 Kr. zuzuwenden.

— **Felssturz auf der Strecke Bregenz-Bezau.** Infolge eines am 13. d. M. eingetretenen Felssturzes zwischen der Station Langenegg und der Haltestelle Oberlangenegg der Bregenzer Waldbahn wurde der Güterverkehr in der Strecke Langenegg-Bezau auf unbestimmte Zeit eingestellt. Der Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrechterhalten.

Ungarn.

— **Über die neue Hauptwerkstätte der Staatseisenbahnen in Rákospalota bei Budapest** entnehmen wir der Zeitschrift des ungarischen Ingenieur- und Architektenvereins folgendes: Die Auseinanderlegung der verschiedenen, auf dem Westbahnhofe der ungarischen Staatseisenbahnen befindlichen Betriebsanlagen wurde mit der Verlegung der sogen. westlichen Hauptwerkstätte in Budapest begonnen. Zu diesem Zweck wurde entlang der Budapest-Marchegger Hauptlinie unmittelbar außer dem Gebiet der Haupt- und Residenzstadt Budapest im Gebiete der Gemeinde Rákospalota der Bau einer neuen großen Werkstättenanlage mit modernen Einrichtungen und für elektrischen Betrieb eingerichtet. Die Anlage soll nicht nur die aufzulassende sogen. westliche Werkstätte ersetzen, sondern auch den Anforderungen des gesteigerten Verkehrs entsprechend eine doppelte Leistungsfähigkeit wie jene haben. Die neue Werkstättenanlage umfaßt eine Bodenfläche von 65,75 Katastraljoche (378 000 qm); deren größte Länge beträgt in der Richtung der Budapest-Marchegger Hauptlinie 1300 m, die durchschnittliche Breite 320 m. Den südlichen Teil nehmen die Wagenunterhaltungs- und Rangiergleise ein. In der Mitte der Anlage liegen in breiten Streifen die Montierungs- und Reparaturwerkstätten, von welchen die Wagenmontierungswerkstätte allein eine bebaute Fläche von 24 800 qm hat und für 218 Wagen Platz bietet. In der Mitte dieser Montierungswerkstätte befinden sich jene besonders ummauerten Räumlichkeiten, in welchen die Holzbearbeitungs-, Tischler-, Wagenlackierer-, Tapezierer-, Sattler- und Klempnerwerkstätten untergebracht sind.

Das zweite große Gebäude dient für die Lokomotivmontierung und Unterhaltung; es besitzt Stände für 82 Lokomotiven und hat eine bebaute Fläche von 20 100 qm. In diesem Gebäude sind 42 Stück 11 m und 20 Stück 24 m lange Putzgruben, ein 4 m tiefes Rädergesenke und eine Brückenwage; ferner sind in ihm die Dreherei für Lokomotiven, die Kupferschmiede und die 98 m lange Kesselschmiede eingerichtet. Zwischen den Wagen- und Lokomotivmontierungsgebäuden liegt die große Drehereiwerkstätte und mit dieser zusammengebaut die Schmiede, Radschmiede und Federschmiede, ferner die Gießerei und deren Nebenräumlichkeiten. Die bebaute Fläche dieses Gebäudes beträgt 6000 qm. Die Westseite der Anlage ist von den Baulichkeiten der Materialverwaltung in Anspruch genommen, und zwar befinden sich hier zwei große Vorratsgebäude zu je 1600 qm Fläche und das Öl-, Werg- und Federmagazin, die Feuerwehrremise, ferner sonstige gedeckte und freie Lagerplätze. Auf der Ostseite liegen die Lehrlingswerkstätte und Schule, das stockhohe Verwaltungsgebäude, das Torwarthäuschen, das Haupteingangstor,

die Arbeiterspeiseräume (zwei 38 m lange und 11 m breite Speisesäle), das Badehaus, zwei Wassertürme und endlich das große Maschinen- und Kesselhaus mit einem 60 m hohen Rauchfange. Das Maschinen- und Kesselhaus ist 74 m lang und 20 m breit. Im ersteren befinden sich zwei Dampfmaschinen von je 1000 PS mit den entsprechenden elektrischen Generatoren, welche die für die ganze Anlage erforderliche Treib- und Beleuchtungskraft zu liefern haben, in letzteren aber acht große Kessel. Die bebaute Gesamtfläche der Anlage macht 70 000 qm aus. Es wurden im ganzen 10 000 000 Ziegel verwendet und anläßlich der Planierung der Anlagen Erdarbeiten im Umfange von 300 000 cbm geleistet, ferner für die Legung von 36,5 km Gleise 47 000 cbm Schotter erzeugt. Die eisernen Dachkonstruktionen haben ein Gewicht von 2500 t, die Blechbedachungen nach dem System Quoilin eine Fläche von rund 50 000 qm. Die Oberlichte sind mit 6 mm dickem Glas gedeckt; ihre Gesamtfläche beträgt 23 000 qm. Der etwa 37 000 qm große Fußboden der Werkstättenräume ist größtenteils mit auf Betonunterlage gebetteten Buchenwürfeln ausgepflastert, welche mit Kreosotöl imprägniert wurden. Zu diesem Zwecke sind nahezu 3000 cbm Würfel verwendet. Die Betonunterlage sämtlicher Pflasterungen hat eine Gesamtfläche von rund 60 000 qm. Die gesamten Baukosten sind mit 9 526 000 Kronen veranschlagt, und zwar: Enteignungskosten 1 008 000 Kr., Unterbau 392 860 Kr., Oberbau 736 878 Kr., Hochbauten 4 127 448 Kr., Einrichtung der Gebäude 40 000 Kr., maschinelle Einrichtungen 2 000 000 Kr., Projektierung, Bauführung und unvorgesehene Auslagen 268 814 Kr., Beitrag zur elektrischen Zentralanlage (gegebenenfalls selbständige Zentralanlage) 952 000 Kronen.

Um die Verhältnisse der neuen Werkstättenanlage näher beurteilen zu können, wollen wir noch folgende Angaben derselben mit jenen der alten Werkstätte vergleichend anführen:

	neue Anlage	alte Werkstätte
Stände für Lokomotiven in der Lokomotivmontierung . . .	82 Stück	38 Stück
Stände für Wagen in der Wagenmontierung	218 „	105 „
Stände für Tender	82 „	38 „
„ „ Wagen in der Lackiererei	30 „	20 „
Stände im Freien für Wagen .	800 „	195 „
„ für laufende Reparaturen von Wagen	80 „	—
Stände für Räderpaare	1 800 „	1 200 Stück
Länge der Gleise im Freien . .	27,2 km	11,4 km
„ „ „ in gedeckten Räumen	4,7 „	2,5 „
Länge der Gleise der Schiebebühnen	1,4 „	0,5 „
Länge der Gleise für Räderpaare	3,2 „	1,2 „
Gesamtlänge aller Gleise . . .	36,5 „	15,6 „
Anzahl der Ausweichen . . .	59 Garnituren	—
„ „ Drehscheiben . . .	60 Stück	—
„ „ Schiebebühnen im gedeckten Raum	5 „	1 Stück
Anzahl der Schiebebühnen im Freien	4 „	6 „
Putzkanäle (-gruben) im gedeckten Raum	115 „	38 „
Brückenwagen im Freien . . .	4 „	2 „
insgesamt bebauter Flächenraum	70 000 qm	32 500 qm
Gesamtfläche der Werkstättenanlage	378 000 „	84 000 „
Anzahl der Arbeiter	1 500	1 000

— **Änderung der Geschäftseinteilung im ungarischen Handelsministerium.** Eine solche ist am 9. d. M. in Kraft getreten. Hierbei wurde die Zahl der Hauptabteilungen und Unterabteilungen (Sektionen) wesentlich eingeschränkt. Statt der bisherigen 16 Hauptabteilungen werden nur sieben und an Stelle der bisherigen 33 Sektionen nur 24 bestehen. Was die bisherigen vier Hauptabteilungen für das Eisenbahnwesen betrifft, so werden diese in zwei zusammengezogen. Durch die neue Einteilung wird eine Vereinfachung des Geschäftsgangs und eine Ersparnis an Beamten erzielt. Mehr als 20 in das Handelsministerium zur Dienstleistung beorderte Beamte werden in ihre verschiedenen Dienstzweige, denen sie im Interesse des Zentraldienstes entzogen wurden, zurückversetzt. Damit entspricht der Minister auch dem Beschlusse des Finanzausschusses des Abgeordnetenhauses, wonach das in die Ministerien von den äußeren Dienstzweigen einberufene Beamtenpersonal nach Möglichkeit eingeschränkt werden soll.

Die neue Einteilung ist folgende:

Präsidialabteilung. I. Hauptabteilung. Administrative und technische Angelegenheiten der Straßen und Brücken (bisher drei Hauptabteilungen). II. Hauptabteilung. Marine- und Schiffahrtangelegenheiten. III. Hauptabteilung. Administrative und technische Eisenbahnangelegenheiten (bisher drei Hauptabteilungen). 1. Sektion. Allgemeine administrative und Bauangelegenheiten der Eisenbahnen. 2. Sektion. Vizinalbahnen, Kleinbahnen, Stadtbahnen. 3. Sektion. Tarifangelegenheiten der Eisenbahnen und Dampfschiffe. 4. Sektion. Eisenbahntechnische Angelegenheiten. IV. Hauptabteilung. Eisenbahnbetrieb und Verkehr. V. Hauptabteilung. Außenhandel. VI. Hauptabteilung. Post, Telegraph und Fernsprecher. VII. Hauptabteilung. Gewerbliche Angelegenheiten und Binnenhandel (bisher fünf Hauptabteilungen).

Übrige europäische Länder.

— **Die Besetzung der Lappland-Expreßzüge.** Bekanntlich wurde im vorigen Sommer in der Zeit der Mitternachtssonne zwischen Stockholm und Narvik, dem Endpunkt der Ofotenbahn, allwöchentlich in jeder Richtung ein Expreßzug gefahren, der neunmal verkehrt hat. Die Benutzung des Zuges ließ, wie die darüber in „Järnbanebladet“ veröffentlichten Ziffern erkennen lassen, recht viel zu wünschen übrig. Mit dem nordwärts fahrenden Zuge wurden zusammen 187 Reisende, von ihnen 29 mit Freikarten, mit dem südwärts fahrenden Zuge sogar nur 71, von ihnen 18 mit Freikarten, befördert, so daß auf jeden Zug nordwärts 18, auf jeden Zug südwärts nur 6 zahlende Fahrgäste kamen, während die Zahl der Plätze in jedem Zuge 29 betrug. Die Freikarteninhaber waren fast ausschließlich Männer der Presse und Literatur, denen man freie Fahrt gewährt hatte, um den Ruhm der Bahn und ihre Reize als Touristenbahn im In- und Auslande zu verbreiten. Unter den laut gewordenen Wünschen wegen der Ausrüstung des Zuges, der aus zwei Schlaf- und Salon- und einem Speisewagen bestand, erwähnen wir den nach Einrichtung eines Briefkastens für — Ansichtspostkarten; der Zug führt nämlich keine Post. Weiter wird das Fehlen geistiger Getränke im Speisewagen beklagt; doch verweist der schwedische Verfasser, der diese Klage wiedergibt, auf die ausländische Presse als die Quelle. Er selbst will sich kein Urteil über die Zweckmäßigkeit des Ausschanks anmaßen. Bekanntlich werden in den schwedischen Bahnhofswirtschaften und Speisewagen eigentliche Spirituosen nirgends feilgehalten, dagegen erhält man Bier, Wein und treffliche Erfrischungsgetränke, namentlich Brauselimonaden und mussierende Wasser verschiedenster Art in reicher Auswahl.

Unseres Erachtens wir der Lappland-Expreß eine richtige Bedeutung erst erhalten, wenn in Narvik ein regelmäßiger Anschluß nicht nur an die norwegischen Küstendampfer, sondern auch an die eigentlichen Touristenschiffe hergestellt ist. Die des lebhaftesten Verkehrs sich erfreuenden, namentlich auch von Deutschen sehr besuchten Schiffe der Bergenschen und der Nordenfjeldschen Dampfschiffsgesellschaften liefen im vorigen Sommer weder Narvik an, noch waren sie in den Vereinsreiseverkehr einbezogen. Ebensowenig war beides bei den Vergnügungsfahrten der Hamburg-Amerikalinie und des Norddeutschen Lloyd der Fall. Erst die Möglichkeit einer bequemen Rundreise Hamburg oder Kopenhagen-norwegische Westküste-Narvik-Lappland-Stockholm-Kopenhagen-Hamburg oder umgekehrt wird einen lebhafteren Anreiz zur Benutzung des Landweges Malmö-Stockholm-Narvik geben. Zweimal diese unendlich lange Strecke — 2199 km — im Eisenbahnwagen zurückzulegen, ist für den verwöhnten Touristen zu wenig verlockend.

— **Graf Cronstedt †.** Die schwedische Eisenbahnwelt hat durch den am 19. November 1903 eingetretenen Tod des seit 1897 im Ruhestand befindlichen ehemaligen Generaldirektors der schwedischen Staatsbahnen, Graf Cronstedt, einen allseitig beklagten Verlust erlitten. Er war 40 Jahre im Staatsdienst, davon 10 Jahre als Generaldirektor. „Järnbanebladet“ widmete ihm einen sehr warmen Nachruf, in dem seine hohen Verdienste um die Entwicklung des schwedischen Eisenbahnwesens und seine ausgezeichneten persönlichen Eigenschaften gerühmt werden. Cronstedt hat das Alter von 77 Jahren erreicht.

— **Veränderungen in der Person des Generaldirektors der norwegischen Staatsbahnen.** Am 27. August 1903 starb zu Christiania der Generaldirektor der norwegischen Staatsbahnen, Staatsrat Nysom, nach kurzer Krankheit im Alter von nicht ganz 58 Jahren. Er war ursprünglich Artillerieoffizier und ging im Jahre 1874 zum Wasserbauwesen über. 1891 wurde er Staatsrat und Arbeitsminister im Steenschen Ministerium, nahm dann aber am 2. Mai 1893 mit diesem Ministerium seinen Abschied. Nachdem er seitdem mehrere öffentliche Ämter bekleidet, auch die Hauptstadt Christiania im Storthing vertreten hatte, wurde er 1898 nochmals Arbeitsminister und Mitglied der Staatsratsabteilung in Stockholm; am 6. November 1900 schied

er abermals aus dem Ministerium aus und wurde nun zum Generaldirektor der norwegischen Staatsbahnen ernannt; sein Wirken in dieser Stellung war nur von kurzer Dauer, doch hat er sich viele Anerkennung erworben; er erfreute sich überall großer Beliebtheit.

Zu seinem Nachfolger wurde am 22. Oktober 1903 der Staatsrat Elias Sunde ernannt. Er hat eine kaufmännische Ausbildung genossen; bis zu seiner Ernennung zum Staatsrat im Jahre 1898 war er Inhaber der Firma E. Sunde & Cie in Christiania und betrieb ein Röhrenhandelsgeschäft. Seine Berufung zum Staatsrat und Finanzminister verdankte er einer sehr umfassenden Tätigkeit in einer großen Anzahl von öffentlichen und privaten Stellungen verschiedenster Art. So war er Mitglied der hauptstädtischen Gemeindeverwaltung, des Storthings, Mitglied der Direktion der Telephongesellschaft, der Volkspensionskasse Glitne, der Handelsbank, der Trambahngesellschaft usw. Nach dem Abgang des Ministeriums Blehr-Quam, dessen Mitglied er war, wurde ihm zum 1. November 1903, wie gesagt, die jetzt bekleidete Stelle des Generaldirektors der norwegischen Staatsbahnen als Nachfolger Nysoms übertragen.

— **Arth-Rigibahn.** Nach schweizerischen Blättern steht die Umwandlung des bisherigen Talbahnbetriebes der Arth-Rigibahn mittels Dampflokomotiven auf der Strecke Arth-See-Goldau in elektrischen Betrieb bevor. Die Gotthardbahn gibt zu den hauptsächlich von der Gemeinde Arth zu tragenden Kosten der Umwandlung 70 000 Fr. unter der Bedingung, daß dieser Beitrag zur Verbesserung des Verkehrs auf der Talstrecke verwendet wird. Die Arth-Rigibahn soll 16 Züge statt der bisherigen 8 oder 9 fahren lassen.

— **Die Kosten des Eisenbahnunglücks von Palezieux.** Der Schaden, welchen die schweizerischen Bundesbahnen durch den Unfall von Palezieux erleiden, ist nach schweizerischen Blättern noch nicht genau festzustellen, soll aber die Summe von 500 000 Fr. bei weitem nicht erreichen.

— **Schweizerisches Eisenbahnverzeichnis.** Nach dem jetzt, wie alljährlich, vom Eisenbahndepartement des Bundesrats veröffentlichten Verzeichnis der in Betrieb befindlichen Eisenbahnen und genehmigten Eisenbahnpläne befinden sich gegenwärtig in der Schweiz 135 Eisenbahnen in Betrieb; darunter 29 Vollspurbahnen, 37 Schmalspurbahnen, 12 Zahnradbahnen, 29 Drahtseilbahnen und 28 Straßenbahnen. Dazu kommen 110 genehmigte Bahnen, von denen 14 im Bau begriffen sind.

— **Die Verkehrsschule in St. Gallen.** Unserer Mitteilung über diese Anstalt in dem Aufsatz „Schulen für mittlere Eisenbahnbeamte“ in Nr 3 S. 32, 2. Spalte, Absatz 3 fügen wir nach dem Jahresbericht für 1902/03 noch nach, daß die unter der Oberleitung des Eisenbahnfachlehrers E. Wüthrich stehende Schule in eine Eisenbahnabteilung, eine Postabteilung, eine Telegraphenabteilung und eine Zollabteilung zerfällt. Von den im Berichtsjahre vorhandenen 163 Schülern gehörten 56 der Eisenbahnabteilung an, welche in vier Klassen eingeteilt ist und einen zweijährigen Lehrgang hat. Das Mindestalter für den Eintritt beträgt 15, das Höchstalter 23 Jahre. Der Lehrplan umfaßt neben den drei Landessprachen der Schweiz auch das Englische sowie Erdkunde, Geschichte und Physik. Im Fachunterricht werden die Einrichtung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel sowie Betriebsdienst, Abfertigungsdienst, Tarifwesen, Eisenbahngesetzgebung und Warenkunde in je besonderen Stunden vorgetragen. Von den mit dem Jahresschlusse nach bestandener Abgangsprüfung ausscheidenden 23 Schülern der oberen Klasse ging einer zur Handelsakademie über, die übrigen wurden sämtlich von den Bundesbahnen angenommen. Mit der Anstalt ist ein Vorkurs verbunden, welcher den noch nicht mit hinreichenden Vorkenntnissen versehenen Schülern einen ihrem Ausbildungsbedürfnisse entsprechenden Lehrgang bietet und dem Eintritte jederzeit offensteht.

— **Elektrische Wagen mit Mehrfachantrieb auf der Linie Mailand-Varese-Porto Ceresio.** Die italienische Mittelmeerbahn hat auf ihrer genannten elektrisch betriebenen Linie neue Wagen mit Mehrfachantrieb, System Thompson-Houston, in Verkehr gestellt. Die Wagen haben nur je zwei Motoren, welche durch den gewöhnlichen Kontroller betätigt werden; durch die Bedienung des Kontrollers eines Wagens werden jedoch auch gleichzeitig die Motoren der angehängten Wagen angetrieben. Die älteren Selbstfahrwagen haben vier Motoren, die Anhänger dagegen keine. Die neuen Wagen haben also den Vorteil der besseren Verteilung der Kraft, des ruhigeren Laufes, besserer Ausnutzung der Kraft und Vermeidung von Verschiebebewegungen, da die Wagen symmetrisch gebaut sind. Die Bahn hat vorläufig sechs solcher Wagen in Betrieb gestellt.

— **Bahn in das Cadore-Gebiet.** In Pieve di Cadore, dem Geburtsort Tizians und Hauptort der herrlichen Alpenlandschaft Cadore, die in neuerer Zeit von Touristen von Cortina d'Ampezzo vielseitig aufgesucht wird, hat sich eine Kommission gebildet, um den Bau einer Alpenbahn von Belluno nach Pieve di Cadore zu erwirken. Die Bahn würde 48 km lang, könnte von Pieve di Cadore nach Cortina und Tohlach fortgesetzt und so eine Touristenbahn ersten Ranges werden, welche den schönsten Teil des Dolomitengebietes erschließt. Die Roheinnahmen werden auf etwas über 500 000 L. veranschlagt mit einem Reingewinne von etwa 200 000 L. Man erhofft vom Staate eine Beihilfe von 5000 L. für das Kilometer auf 70 Jahre, und außer den erwarteten Beihilfen der Gemeinden und Provinzen würden noch 10 000 000 L aufzubringen sein, um die Baukosten zu decken.

— **Vorkehrungen zur Verbesserung des Dienstes der ostindischen Post.** Von der englischen Postverwaltung werden Beschwerden erhoben wegen häufiger Verspätungen des Sonderzugs der ostindischen Post auf der italienischen Strecke Modane-Brindisi. In einer jüngst im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Rom mit den Bahnverwaltungen abgehaltenen Konferenz wurde die Sache besprochen. Als Hauptgrund der Verspätungen wurde das übergroße Gewicht des Zuges festgestellt. Um dem abzuhelfen, beschloß man, einige Wagen des Zuges auf den Parallelzug „Péninsular-Expreß“ übergehen zu lassen; die Umladung in Brindisi vom und aufs Schiff soll beschleunigt werden. Ferner soll die Fahrzeit auf der italienischen Strecke um zwei Stunden gekürzt werden

— **Reform der spanischen Eisenbahntarife.** Im Anschluß an die hierüber in Nr 8 S. 120 d. Ztg. gebrachte Mitteilung entnehmen wir dem „Journ. des transp.“, daß sich diese Reform auf eine Ermäßigung der Ausfuhrtarife von Weinen und Ölen, auf die Aufhebung der jetzigen Steuer, die auf dem Transport von Früchten und Gemüsen liegt, und die Erstellung von Spezialtarifen, auf den Verkauf von besonderen Rundreise- und Halbrundreisekarten in Übereinstimmung mit den französischen Gesellschaften und auf die Aufhebung der jetzigen Personenfahrkartensteuer bezieht. Der Minister hofft, diese Reform schon vom 1. März d. J. an einführen zu können, und erwartet einen Ausgleich für den Staatsschatz durch eine Vergrößerung der spanischen Ausfuhr nach Frankreich. Die Ausfuhr von Frühobst, Früchten, Gemüsen ist einer bedeutenden Entwicklung fähig. Die spanischen Handelskammern hatten oft gegen die Verkehrssteuern, die im Jahre 1903 fast 15 000 000 Fr. betragen hatten, Beschwerde eingelegt.

— **Deutsche Lieferungen ins Ausland.** Im englischen Unterhause bemerkte vor einigen Tagen der Staatssekretär für Indien, Brodrick, in Beantwortung einer Anfrage, die indische Staatsbahnverwaltung habe die Lieferung von 800 Paar Rädern mit Achsen einer deutschen Firma übertragen, weil das Angebot das niedrigste und zugleich in anderer Beziehung befriedigend war. Ihm sei nichts davon bekannt, daß über Lokomotiven, die kürzlich in Deutschland für die indische Bahnen angefertigt worden sind, ein ungünstiger Bericht eingegangen sei.

— **Die Betriebsergebnisse der türkischen Bahnen im Jahre 1902.** Der Direktor der Eisenbahn Saloniki-Konstantinopel, Herr Rey, hat soeben die hauptsächlichsten Betriebsergebnisse der türkischen Bahnen für 1902 veröffentlicht und außerdem wertvolle Mitteilungen über die geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnen in der Türkei gemacht. Die Einnahmen, die sich für 1902 auf 43 028 000 Fr. beliefen, sind um 1 523 000 Fr. höher als im Betriebsjahre 1901 und um 9 788 000 Fr. höher als im Jahre 1896. Von diesen 43 028 000 Fr. entfallen auf die orientalischen Bahnen 11 147 296 Fr., auf die Bahn Saloniki-Konstantinopel 1 857 855 Fr., auf die Eisenbahn Saloniki-Monastir 1 586 444 Fr., auf die Anatolischen Bahnen 11 204 127 Fr., auf die Eisenbahn Smyrna-Kassaba und Verlängerung 12 845 889 Fr., auf die Eisenbahn Damaskus-Hama und Verlängerung 4 387 017 Fr., unter denen sich 672 946 Fr. für die Eisenbahn Jaffa-Jerusalem befinden.

— **Uber ein Eisenbahnunglück auf den Weichselbahnen** berichtet die Kattow. Ztg. folgendes: Am 8. d. M. nachts zwischen 10 und 11 Uhr entgleiste auf der Strecke Dombrowa-Kielce zwischen den Stationen Miassowa und Chenziny der Personenzug Nr 4 aus bisher ganz unbekannter Ursache. Beide Lokomotiven und ein vollbesetzter Personenwagen sausten den hohen Bahndamm hinab und wurden einem Trümmerhaufen gleich gemacht. Furchtbar war das Stöhen und Wehklagen der vielen Verletzten, denen bei der herrschenden Finsternis niemand zu Hilfe kommen konnte. Bald war der Stationsvorstand mit Rettungsmannschaften aus Chenziny zur Stelle, das Rettungswerk aber war ungeheuer schwer. Nur fühlend und tastend konnte die Mannschaft eingreifen, um zunächst

denen zu Hilfe zu kommen, die am meisten nach Rettung schrien. Telegraphisch wurden Ärzte, Heilgehilfen, Feldapotheken und eine Verstärkung der Rettungsmannschaften aus Kielce und Radom bestellt, und nach stundenlanger schwerer und gefahrvoller Arbeit waren alle Verunglückten geborgen. Tot wurden aus den Trümmern vier Personen hervorgebracht. Die Zahl der Schwerverletzten beträgt 33, von denen zehn kaum mit dem Leben davonkommen werden. Sie wurden alle nach Anlegung von Notverbänden in die Radomer Krankenhäuser geschafft. Inzwischen langten Sonderzüge an, welche die Leicht- und Nichtverletzten weiter beförderten.

— **Die Eisenbahnen des Großfürstentums Finnland im Jahre 1902.** Der umfangreiche, mit zahlreichen Tabellen versehene Bericht über die Verwaltung der Finnland gehörigen Staatseisenbahnen für das Jahr 1902 gibt die Gesamteinnahmen mit 26 931 392 ℳ (eine finnländische Mark zu 100 Penni = 81 ₰) gegen 26 600 850 ℳ im Vorjahre an. Die Gesamteinnahme ist somit um rund 330 000 ℳ oder um 1,2 % gestiegen. Im Voranschlage für 1902 war sie auf 26 000 000 ℳ festgesetzt, sie betrug also in Wirklichkeit 931 000 ℳ mehr, als man vorausgesetzt hatte. Der 3,6 % betragende Überschuß ist lediglich durch den etwas lebhafteren Frachtverkehr erzielt worden. Die Ausgaben beliefen sich auf 23 080 787 ℳ gegen 21 847 754 ℳ im Vorjahre, sie stiegen also um 1 233 000 ℳ oder 5,6 %, während sie im Vorjahre um 6,3 % gestiegen waren. Der Reingewinn betrug 1902: 3 850 605 ℳ gegen 4 753 096 ℳ im Vorjahre und ist um 902 000 ℳ oder 19,0 % zurückgegangen. Die Ergebnis ist zwar recht ungünstig, doch war der Reingewinn 1901 noch geringer, denn in jenem Jahre ging er um 33,5 % zurück und betrug 2 400 000 ℳ weniger als im Jahre 1900. Der Kapitalwert der finnländischen Staatsbahnen wird auf 275 000 000 ℳ veranschlagt, der Reingewinn für 1902 entspricht also einer Rente von 1,40 % gegen 1,81 % im Jahre 1901, 2,85 % im Jahre 1900 und 3,31 % im Jahre 1899. Die Länge des Eisenbahnnetzes betrug Ende 1902: 2745 km; rechnet man die doppelten Gleise mit, so sind es 3506 km. Die Gesamtlänge der Eisenbahnlinien stieg im Berichtsjahre um 180 km oder 5,3 %. Die Steigerung des Personenverkehrs war nur unbedeutend. Er stieg im Berichtsjahre von 338 400 000 auf 341 900 000 Personenkm, mithin nur um 1,0 %, gegen 27,2 % in 1898, 12,7 % in 1899, 5,7 % in 1900 und 0,4 % in 1901.

Die Zahl der Eisenbahnstationen belief sich auf 229, sie betrug 1890: 148, 1895: 191, 1900: 219 und 1901: 220. Die größten Einnahmen erzielten, wie die Rigaer Börsenzeitung angibt, folgende 10 Stationen, die nach der Höhe ihrer Einnahmen geordnet sind: St. Petersburg, Helsingfors, Wiborg, Tammerfors, Abo, Hangö, Nikolaistad, Tavastehus, Uleåborg und Kuopio. Fünf von ihnen vereinnahmten mehr als je 1 000 000 ℳ

— **Frauen werden im Eisenbahndienst in Rußland** schon seit langer Zeit in ausgiebigem Maße verwandt. Neuerdings ist den „Pet. Wed." zufolge noch eine weitere Verwendung vom Minister der Verkehrsanstalten für möglich erachtet worden, und zwar sollen Frauen zur Bekleidung noch folgender Stellen zugelassen werden dürfen: auf den Stationen als Kassiererinnen an den Fahrkartenschaltern und an den Güterkassen, als Bureaugehilfinnen in den Güterabteilungen in städtischen Stationen usw., falls der Dienst nicht mit Abkommandierungen auf die Strecke verbunden ist und nicht als Vorbereitung für höhere Stellungen, deren Bekleidung Frauen nicht zugänglich ist, anzusehen wäre.

— **Eisenbahnattentat.** Ein teuflisches Bubenstück ist auf der baltischen Bahn zwischen den Stationen Charlottenhof und Lechts, etwa 2 Werst von der letzteren, von bisher unbekannter Hand ausgeführt. Ein Granitblock, ungefähr 4 Pud (65,5 kg) schwer, ist am Nachmittage, bei Beginn der Dunkelheit, dem Güterzuge Nr 121 in den Weg gelegt worden, und zwar hatten die Verbrecher — offenkundig handelt es sich hier um mehrere — keinen glatten, sondern einen mit Ausbuchtungen versehenen Stein gewählt, weil er fester sitzt, und diesen über die eine der beiden Schienen gestülpt, so daß nach ihrem Ermessen eine Entgleisung unvermeidlich erfolgen mußte. Nach dem „Revaler Beobachter" war der oben bezeichnete Zug um 5 Uhr nachm. von der Station Lechts abgefahren und hatte sich nur erst wenige Minuten fortbewegt, als der Lokomotivführer einen Ruck verspürte und merkte, daß unter der Lokomotive irgend ein Gegenstand fortgeschleift wurde. Der Zug wurde zum Halten gebracht und es erwies sich, daß der vor dem ersten Rade angebrachte Aufräumer den Granitblock von der Schiene ab- und unter die Lokomotive gewälzt hatte, deren unten befindliche Armatur ihn erfaßt und eine kleine Strecke weiter geschleift hatte, wobei einige Kräne und sonstige hervorstehende Teile abgebrochen bezw. unbrauchbar wurden. Der Gendarm einer der beiden Nachbarstationen soll eifrig nach den Übeltätern forschen, denn ebensowenig wie auf der „Wilddiebsstation" Kedder gibt es auf der „Säuferstation" Lechts eine Polizei. Von letztgenannter Station kann man sonntäglich ganze Scharen „hoffnungsvoller" Dorfjünglinge die Pilgerfahrt nach Taps zur Schnapsbude antreten sehen, von wo sie dann, teils mit dem Abendzuge, teils aber, trotz allen Verbotes, in kleineren oder größeren Trupps längs den Schienen wandernd heimkehren und Schandtaten aller Art auf ihrem Wege verüben. Auch im vorliegenden Fall soll nach der angegebenen Quelle der Verdacht vorliegen, daß die Untat von einem aus Taps heimkehrenden Trupp verübt worden ist.

Fremde Weltteile.

— **Der Abschluß des ersten Jahrzehnts der Arbeiten an der sibirischen Bahn** hat Anlaß gegeben, einen geschichtlichen Abriß der Entstehung des Baues und der bisherigen Betriebsergebnisse zusammenzustellen. Wir haben bereits einige Zahlenangaben über die Baukosten dieses großen, nationalrussischen Unternehmens mitgeteilt. Das Werk des Staatssekretärs Kulomsin hat aber auch nachgespürt, wer wohl den ersten Gedanken angeregt und den Anstoß zur Durchführung des einmal ausgesprochenen Gedankens gegeben hat.

In dieser Beziehung führt das mehrgedachte Werk aus, daß bereits im Jahre 1857 der Graf Murawjew-Amurski bei der Organisation des Amurgebietes durch den Mangel jeglicher Verkehrswege auf große Schwierigkeiten stieß. Der einzige vorhandene Weg in das Amurgebiet war der Amurfluß, dessen Mündung aber leider sehr versandet war, so daß der sonst so gewaltige Strom für Dampfer ziemlich unzugänglich war. Schon damals tauchte der Gedanke an den Bau einer Bahn auf. Hierzu traten alsdann verschiedene wirtschaftliche Bedürfnisse Sibiriens, die mannigfaltige Pläne zeitigten. Alle diese Pläne konnten jedoch nicht durchgeführt werden, weil das europäische Rußland selbst Bahnen brauchte. Als nun aber im Jahre 1866 in den Gouvernements Wjätka und Wologda eine starke Mißernte auftrat, wurde der Oberst Bogdanowitsch vom Minister des Innern in das Notstandsgebiet abkommandiert, um Mittel und Wege zur Linderung der Not ausfindig zu machen. Damals schrieb der Oberst Bogdanowitsch: „Das einzige zuverlässige Mittel zur Verhütung einer Hungersnot im Uralgebiet ist der Bau einer Bahn aus den inneren Gouvernements nach Jekaterinburg und von dort weiter nach Tjumen. Wenn diese Bahn späterhin durch Sibirien bis an die chinesische Grenze weitergeführt werden würde, so würde sie eine große strategische und internationale Bedeutung erhalten."

Auf diese Weise wird General Bogdanowitsch als derjenige bezeichnet, der den ersten Gedanken zum Bau des gewaltigen Schienenweges angeregt hat. Da dem Bau der sibirischen Bahn eine große strategische Bedeutung beigemessen wurde, so wollte der Staat sie für eigene Rechnung bauen, doch waren die finanziellen Mittel zu beschränkt, um diesen Gedanken sofort zur Ausführung zu bringen. Zudem war man sich über die Richtung der Bahn nicht ganz einig. Es wurde namentlich von einer nicht geringen Anzahl einflußreicher Personen eine mehr südliche Richtung der Linienführung eifrig vertreten. Teils die Größe der zu lösenden Aufgabe selbst, teils der Widerstreit der Meinungen, der erst ausgeglichen werden mußte, bevor daran gedacht werden konnte, an die Durcharbeitung eines bestimmten Planes mit festen, vorgesteckten Zielen heranzutreten, haben die Inangriffnahme der Arbeiten sehr verzögert. So zog sich der Streit um die sogen. nördliche oder südliche Linienführung viele Jahre hin, bis endlich im März 1891 das Allerhöchste Reskript an den Thronfolger erschien, durch das ihm die Grundsteinlegung zum Bau der Ussuri-Teilstrecke der neuen Bahn übertragen wurde.

Auf diese Weise wurde der Plan zum Bau der sibirischen Bahn fast 35 Jahre hindurch in verschiedenen Regierungsbehörden beraten, bevor zu seiner Verwirklichung geschritten werden konnte.

— **Über die Umgehungsbahn am Baikalsee** entnimmt das „Zentralbl. d. Bauverw." russischen Zeitschriften folgende nähere Angaben. Ausgangspunkt der Bahn ist die Station Baikal der Linie Irkutsk-Baikalsee unweit des Ausflusses der Angara, Endpunkt der Bahn die Station Myssowaja oder Myssowsk der transbaikalischen Linie der sibirischen Bahn. Die nicht weniger als 260 km lange Umgehungsbahn umfaßt die Bauabschnitte Baikal-Kultuk von 85,34 km (80 Werst) und Kultuk-Myssowaja von 174,32 km (163,41 Werst) Länge, einschließlich der etwa 3,2 km (3 Werst) langen Abzweigung nach Tanchoj am Ufer des Sees, wo für die beiden Baikalfähren, die auch nach Fertigstellung der Umgehungsbahn bis auf weiteres als Aushilfe bei etwaigen Verkehrsstockungen in Betrieb bleiben sollen, eine neue Hafenanlage errichtet ist. Auf der Strecke Baikal-Kultuk durchschneidet die Linie in unmittelbarer Nähe des Ufers ein gebirgiges Gelände mit

Schluchten und steilen Felshängen, dessen kristallinische Gesteine zum Teil stark zerklüftet sind. Auf dieser Strecke sind 32 Tunnel von zusammen 5,87 km (5½ Werst) Länge und 210 Kunstbauten (Brücken, Durchlässe und Überführungen) in der Bauausführung begriffen. Der längste Tunnel mißt 800 m (375 Faden). Nach dem Voranschlag sind für Arbeiten im Felsgestein 91 040 cbm auf 1 km (10 000 cbfd auf 1 Werst), für Stützmauern und Steinbekleidungen 1639 cbm auf 1 km (180 cbfd auf 1 Werst) angesetzt. Einzelne Böschungen der Einschnitte besitzen bis 85,34 m (40 Faden) Höhe. Da während des Baues stellenweise Abrutschungen stattfanden, hat man an besonders gefährdeten Stellen einzelne Einschnitte nachträglich überwölbt. Fast alle Tunnel müssen ausgemauert werden, obgleich die Ausmauerung anfänglich nur etwa 33 % der Gesamttunnellänge umfassen sollte. Die Bahnkrone der Dämme liegt im Mittel 9,6 m (4,5 Faden) über dem Spiegel des Baikalsees.

Auf der Strecke von Kultuk bis Myssowaja tritt das Gebirge vom Baikalufer mehr zurück, die Linie durchschneidet größtenteils ebenes Gelände und Hügelland, nur stellenweise Ausläufer des Gebirges, die bis nahe an das Ufer sich erstrecken. Infolgedessen ist hier auch nur ein Tunnel von 78,94 m (37 Faden) Länge auszuführen. Auf dieser Strecke durchschneidet die Bahn aber zahlreiche Gebirgsflüsse, stellenweise ewig gefrorenen Boden, Moräste und aufgeschwemmtes Erdreich. Die Gesamtbaukosten der Umgehungsbahn einschließlich der Zweiglinie zur Tanchojbucht von zusammen 259,66 km (243,41 Werst) Länge sind auf etwa 112 930 000 ℳ (52 523 695 R.) oder 434 800 ℳ für 1 km (215 782 R für 1 Werst) veranschlagt. Für Vorarbeiten und geologische Untersuchungen sind seit 1895 über 2 150 000 ℳ (1 000 000 R.) verausgabt worden.

Die Kronenbreite der Dämme beträgt 5,54 m (2,60 Faden), die Breite der Einschnittsohle im Felsgestein 5,33 m (2,50 Faden), der kleinste Krümmungshalbmesser 320 m (150 Faden), die größte Steigung 1 : 125, das Gewicht der Schienen 32,24 kg/m (24 Pfd. auf 1 Fuß). Lokomotivschuppen und Werkstätten werden aus Ziegel errichtet, Stationsgebäude (mit Ausnahme der Gebäude bei Kultuk) aus Holz, Brücken aus Flußeisen und Steinpfeilern, Überführungen aus Ziegel und Werksteingewölben. Die Tunnelbreite ist für zwei Gleise bemessen, vorläufig wird aber nur ein Gleis verlegt. Auf je 11,74 km (11 Werst) Bahnlänge ist eine Ausweichstelle vorgesehen. Die Bahn wird bis 14 Züge in 24 Stunden nach beiden Richtungen befördern können, für den Anfangsverkehr sind sieben Züge nach beiden Richtungen angenommen. Die Bauarbeiten wurden im Frühjahr 1902 in Angriff genommen und sollen mit Beginn des Jahres 1905 beendet sein.

Die Strecke von Tanchoj bis Myssowaja (70 km) ist seit 1903 betriebsfähig. Zur Beschleunigung der Truppenbewegung aus dem europäischen Rußland nach dem ostasiatischen Kriegsschauplatz soll auf Verfügung des Verkehrsministers von der Station Baikal nach Tanchoj (rund 50 km) ein Gleis auf dem Eise des Baikalsees verlegt werden. Leichte Lokomotiven und Wagen der Ssestrorjezker Strandbahn sind bereits in Irkutsk eingetroffen. Auf dem Baikalsee hat sich in diesem Winter eine besonders starke Eisschicht ohne Spalten und Risse gebildet; infolgedessen mußten auch die Eisbrechfähren ihre Tätigkeit früher einstellen.

(Wie wir in Nr 13 S. 204 d. Ztg. meldeten, ist die Herstellung dieses Schienenstranges bereits am 10 d. M. in Angriff genommen worden. Da nach obigem für den Betrieb über den Baikalsee das Rollmaterial der schmalspurigen „Uferbahn St. Petersburg-Ssestrorjezk“ Verwendung finden soll, so kann es sich auch nur um die Verlegung eines Schmalspurgleises handeln. Es ist daher eine Umladung der Transporte je am Anfangs- und Endpunkt der Hilfslinie erforderlich, wodurch deren Leistungsfähigkeit stark beeinträchtigt wird. Die Schriftl.)

— **Die mandschurische Bahn** hat in den 11 Monaten Januar—November 1903 insgesamt 1 620 000 Personen befördert, wovon auf die Station Charbin die größte Verkehrsziffer (239 000 Personen) entfällt. Am stärksten war der Personenverkehr im September (186 000). An Frachten im Handelsverkehr wurden bis zum 1. Dezember 17 460 000 Pud (= 285 310 t) befördert, davon 5 200 000 Pud (= 84 300 t) Getreide, 1 789 000 Pud (= 29 303 t) Fabrikwaren und 1 805 000 Pud (= 29 566 t) Tee.

Die Gesamteinnahme der Bahn ist im Jahre 1903, wie der „Charb. Westn.“ meldet, um 55 % gestiegen, was durch die um 52 % gestiegenen Gütertransporte und den um 69 % gestiegenen Personenverkehr bedingt ist. Im Zeitraum vom 1. Januar bis 1. Dezember 1902 betrug die Gesamteinnahme 7 029 000 R., im gleichen Zeitraum 1903: 10 907 000 R.

An der Bahn waren 39 112 Personen angestellt. Davon sind 18 123 Russen, 20 948 Chinesen, 17 Österreicher, Italiener und Schweizer, 17 Japaner und 9 Koreaner.

— **Der erste Versuch, die transkaukasischen Buchenwälder für den Bedarf der sibirischen Butterausfuhr auszunutzen**, ist kürzlich eingeleitet worden. Der Domänenverwaltung in Kutais ist die Lieferung von 3 500 000 Faßdauben für die sibirische Butterausfuhr zum Preise von 5 Kop. für ein Fäßchen angeboten worden. Der für die Lieferung am Herstellungsort festgesetzte Preis ist von der Domänenverwaltung als genügend vorteilhaft erachtet worden, um die Ausbeutung der transkaukasischen Buchenwälder des Domänenressorts, die nach der amtlichen Aufschreibung 1 000 000 Dessjätin (= 1 092 500 Hektar) umfassen, endlich beginnen zu können. Das Gouvernement Kutais allein könnte bei rationellem Abtrieb der Buchenwälder jährlich etwa 29 000 000 Fäßchen von 1 Kubikfuß Holzgehalt liefern. Bisher wurden die für die sibirische Butterausfuhr erforderlichen buchenen Faßdauben vom Auslande geliefert.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Wegen Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Mülheim a/Rh. wird von den in Mülheim a/Rh. bestehenden beiden Stationen Mülheim a/Rh. und Mülheim a/Rh. rheinisch letztgenannte Station, die nur dem Güterverkehr dient, zum 1. April d. J. geschlossen. Mit dem Tage der Schließung treten in sämtlichen Tarifen die für Mülheim a/Rh. rheinisch vorgesehenen Tarifsätze außer Kraft. Die Tarifsätze der im Betrieb bleibenden Station Mülheim a/Rh. sind zum Teil höher, als die der Station Mülheim a/Rh. rheinisch. Nähere Auskunft bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 15. Februar 1904. (427)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Die Eisenbahnstation bei dem städtischen Zentralviehhof in Berlin führt fortan die amtliche Bezeichnung „Berlin, Zentralviehhof“.

Berlin, den 6. Februar 1904. (428)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme in Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Wien, Preßburg (Pozsony), Gönyö, Raab (Györ), Budapest, Mohács, Semlin (Zimony), Belgrad, Pancsova sowie an den Stationen der Save.

Wir bringen zur Kenntnis, daß die Güteraufnahme in und nach den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Wien, Preßburg (Pozsony), Gönyö, Raab (Györ), Budapest, Mohács, Semlin (Zimony), Belgrad, Pancsova sowie den Stationen der Save mit

15. Februar 1904

eröffnet wird.

Wien, am 12. Februar 1904. (429)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Zu dem Heft 1 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und Stationen der Prinz-Heinrichbahn kommt am 1. März d. J. ein IV. Nachtrag zur Einführung, welcher zum Preise von 70 ₰ von unserer Drucksachenverwaltung bezogen werden kann.

Der Nachtrag enthält teilweis ermäßigte Frachtsätze für den Verkehr mit Algringen, Aumetz, Bollingen, Fentsch, Fentsch Grenze und Hayingen und teilweise, vom 1. April 1904 gültige erhöhte Frachtsätze für Deutsch-Oth (Adlergrund, Pickberg, Ladestelle Redingen) und Redingen in Lothringen.

Ferner enthält der Nachtrag Frachtsätze für die Stationen der Prinz-Heinrichbahn Befort und Grundhof, welche jedoch erst auf weitere Bekanntmachung mit Eröffnung der Industriebahn von Grundhof nach Befort in Geltung treten werden.

Straßburg, den 9. Februar 1904. (430)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch - dänischer Eisenbahnverband über Vamdrup, Hvidding - Vedsted und Warnemünde-Gjedser.

Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag I

zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verband in Kraft.

Durch ihn werden u. a. die Stationen Gollnow des Direktionsbezirks Stettin, Rheydt = Geneiken des Direktionsbezirks Cöln, Bützow und Waren der mecklenburgischen Staatsbahn in den Verband aufgenommen.

Ferner werden die Stationen Wilhelmshütte (Bahn) des Direktionsbezirks Cassel in den Ausnahmetarif 7 für Eisen und Stahl, Freden, Salzdetfurt, Volpriehausen des Direktionsbezirks Cassel, Halle a/S., Teutschenthal des Direktionsbezirks Halle a/S., Algermissen und Fallersleben des Direktionsbezirks Hannover, Hettstedt und Langelsheim des Direktionsbezirks Magdeburg und den Ausnahmetarif 8 für Düngesalze einbezogen.

Außerdem enthält er neben Ermäßigungen auch einzelne Frachterhöhungen, welch letztere indessen erst vom 1. April d. J. ab gültig werden.

Altona, den 10. Februar 1904. (431)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif IV, Berlin - Stettin - Nordwestdeutscher Güterverkehr (Gruppen III/IV) und ostdeutsch - nordwestdeutscher Güterverkehr (Gruppen I, II/IV).

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. werden im Ausnahmetarife E 1 (Schiffsbaueisen nach Seewerften) im Gruppentarife IV für den Verkehr der Stationen Altona, Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk), Bremerhaven (Freihafenbahnhof, Zollinlandsbahnhof und Inlandshafen), Geestemünde (Freihafenbahnhof, Zollinlandsbahnhof und Fischereihafen), Grohn=Vegesack, Hamburg H., Osterholz=Scharmbeck, Rendsburg und Wilhelmsburg der Direktionsbezirke Altona und Hannover untereinander, im Berlin-Stettin-nordwestdeutschen Gütertarife zwischen den Stationen Altona, Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk), Bremerhaven (Freihafenbahnhof, Zollinlandsbahnhof und Inlandshafen), Geestemünde (Freihafenbahnhof, Zollinlandsbahnhof und Fischereihafen), Grohn=Vegesack, Hamburg B., Osterholz=Scharmbeck, Rendsburg und Wilhelmsburg der Direktionsbezirke Altona und Hannover und den Stationen Grabow a. O., Stettin (Hauptbahnhof), Vulkan=Bredow und Züllchow des Direktionsbezirks Stettin und im ostdeutsch-nordwestdeutschen Gütertarife zwischen den Stationen Altona, Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk), Bremerhaven (Freihafenbahnhof, Zollinlandsbahnhof und Inlandshafen), Geestemünde (Freihafenbahnhof, Zollinlandsbahnhof und Fischereihafen), Grohn=Vegesack, Hamburg B., Osterholz=Scharmbeck, Rendsburg und Wilhelmsburg der Direktionsbezirke Altona und Hannover und den Stationen Danzig lege Tor, Danzig Olivaer Tor, Danzig Weichselbahnhof und Elbing des Direktionsbezirks Danzig Ausnahmesätze eingeführt.

Diese Ausnahmesätze kommen für beide Richtungen zur Anwendung.

Ferner kommen im ostdeutsch-nordwestdeutschen Gütertarife (Gruppen I, II/IV) Ausnahmesätze im Ausnahmetarife E 2 (Eisen zur Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern) für den Versand von Elbing nach Hamburg B. zur Einführung.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 10. Februar 1904. (432)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländе.

Teil II vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. wird der Nachtrag V eingeführt, welcher u. a. erhöhte Sätze für raffiniertes Petroleum rumänischen Ursprungs nach Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen sowie einen neuen Ausnahmetarif für raffiniertes Petroleum österreichisch-ungarischer Herkunft mit denselben Frachtsätzen enthält, welche künftighin für rumänisches Petroleum, raffiniertes in Betracht kommen.

München, den 10. Februar 1904.
Generaldirektion (433)
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.

Mit dem 1. April d. J. tritt der Nachtrag I zum Anhang des Tarifheftes 2 in Kraft. Der Nachtrag enthält u. a. neu einbezogene Stationen, erhöhte Frachtsätze sowie Verkehrsbeschränkungen im Verkehre mit Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Erfurt, Halle a/S. sowie der sächsischen Staatseisenbahnen und Berichtigungen. Abzüge des Nachtrages sind zum Preise von 10 ₰ oder 12 h bei den Verbandsverwaltungen zu haben.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ist auf dem Titelblatte des Anhanges die 5. Zeile von oben zu ändern in „gültig vom 1. März 1904".

Breslau, den 12. Februar 1904. (434)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr der K. bayerischen Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die besonderen Zuschläge von 0,06 ℳ für 100 kg für Wagenladungen

a) von gebrannten Steinen im Binnenverkehr der Lokalbahn Landau a. Isar-Arnstorf aufgelassen;
b) von gebrannten Steinen, dann von Braun- und Steinkohlen im Verkehre der Lokalbahnteilstrecke Landau a. Isar-Wildthurn über Landau a. Isar hinaus auf die Hälfte, d. i. auf 0,03 ℳ für 100 kg, ermäßigt.

München, den 10. Februar 1904. (435)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der K. bayerischen Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Verkehre von und nach den Haltestellen Oberhaunstadt, Lenting und Kösching der Lokalbahnteilstrecke Ingolstadt-Dolling für

a) gebrannte Steine,
b) Braun- und Steinkohlen

bei Aufgabe in Wagenladungen die besonderen Zuschläge von 0,06 ℳ für 100 kg aufgelassen.

München, den 10. Februar 1904. (436)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Kißlegg in den Ausnahmetarif 17 für Petroleum usw. des obengenannten Güterverkehrs aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Stuttgart, den 9. Februar 1904. (437)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. Februar 1904 werden die Stationen Minsleben Dorf, Minsleben H. Bl. und Silstedt der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn in den Magdeburg-Halle-sächsischen Güterverkehr einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Dresden, den 13. Februar 1904. (438)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft 1 vom 1. März 1899 und Heft 2 vom 1. August 1900.

Erhöhung der Frachtsätze für Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 gelangen in den oben genannten Tarifheften die in dem Ausnahmetarife Nr 33 des Heftes 1 (siehe Nachtrag VIII—X und XIII) und Nr 23 des Heftes 2 (siehe Nachtrag III, IV, VI—VIII) unter „b" für Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha) enthaltenen Frachtsätze zur Aufhebung.

An deren Stelle gelten vom gleichen Tage für die genannten Güter die in den betreffenden Ausnahmetarifen unter „c" für Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) vorgesehenen Frachtsätze.

Insoweit Frachtsätze unter c nicht vorhanden, sind bis zur Einführung derselben Sendungen an der Grenze umzukartieren.

Breslau, den 12. Februar 1904. (439)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 5. März 1904 wird die Station Karthaus der Königlichen Eisenbahndirektion St. Johann = Saarbrücken in den Ausnahmetarif Nr 1 für metallurgische Erzeugnisse nach Italien aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verbandsabrechnungsbureau hier.

Straßburg, den 12. Februar 1904. (440)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr
via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 17. Februar 1904 wird von Basel S. B. B. und Basel=St. Johann nach den badischen Rheinhafenstationen für Asphalterde in Wagenladungen ein Ausnahmetarif eingeführt.

Nähere Auskunft hierüber erteilen das diesseitige Verkehrsbureau und die oben genannten Stationen.

Karlsruhe, den 11. Februar 1904. (441)
Großh. Generaldirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Tarif (Teil II, Abt. A) vom 1. Februar 1898.

Im II. Nachtrag auf Seite 10 am Fuße hat die Anmerkung (26) wie folgt zu lauten:

„Nur gültig für frische Blumen oder frische Erdbeeren mit Schnellzügen."

München, den 13. Februar 1904. (442)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1904 wird die bayerische Station Buxheim in den Ausnahmetarif Nr 1 a (Stammholz) aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

München, den 13. Februar 1904. (443)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Großh. Badische Staatseisenbahnen.

Vom 1. April 1904 an werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 23 im Gütertarif Basel S. B. B. und Basel-St. Johann-Badische Bahn nur noch im Rückvergütungswege und zwar nur dann gewährt, wenn der Nachweis erbracht wird, daß es sich um Kartoffelstärkefabrikate handelt.

Karlsruhe, den 11. Februar 1904. (444)
Großh. Generaldirektion.

Im sächsisch-schweizerischen Güterverkehre über Lindau wird mit Gültigkeit vom 17. Februar 1904 an die Serie I des Ausnahmetarifs Nr 20 durch die Aufnahme folgender Artikel ergänzt: „Papier und Pappe aller Art, mit Ausnahme der in Serie II genannten Artikel sowie des mit anderen Stoffen überzogenen oder getränkten Papiers (Glas-, Sand-, Schmirgel-, Fliegenpapier u. dgl), bei welchem diese Stoffe die wesentlichen Bestandteile bilden."

Dresden, den 12. Februar 1904. (445)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseitenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der:

a) k. k. österreichischen Staatseisenbahnen etc.,
b) k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn etc,
c) priv. österreichisch - ungarischen Staatseisenbahngesellschaft,
d) Königlich ungarischen Staatseisenbahnen etc.

In den vorgenannten Verkehren werden vom 1. April d. J. ab bei Berechnung der Frachtgebühren Beträge unter 5 Heller fallen gelassen, Beträge von 5 Heller und darüber jedoch auf 10 Heller aufgerundet.

Hierdurch treten außer geringen Frachtverbilligungen auch Erhöhungen bis zu 5 Heller für die Wagenladung ein.

Die in den Tarifen für die bezeichneten Verkehre enthaltene Vorschrift der Abrundung auf ganze Heller tritt mit Ende März d. J. außer Kraft.

Breslau, den 15. Februar 1904. (446)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichischer Grenzverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1904 werden für „Holzschachteln, neue (ausgenommen Satzschachteln)" von Wichstadtl-Lichtenau nach Oderberg, Oswieczim und Myslowitz neue, teils ermäßigte Frachtsätze im Kartierungswege eingeführt, welche durch die genannten Stationen zu erfahren sind.

Wien, am 12. Februar 1904. (447)
Priv. öst.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
auch namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Tarif vom 1. Dezember 1894. Frachtsätze für die Beförderung von Stahlwaren und Stahlfassonstücken.

Mit Gültigkeit vom 5. März 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904, werden für die Beförderung von

a) bearbeiteten Gußstahlwaren, nicht genannten, sowie von Stahlfassonstücken in beliebiger Verarbeitung und Verpackung,
b) Stahlfassonstücken von über 100 kg Einzelgewicht, roh oder roh vorgearbeitet, unverpackt oder nur teilweise verpackt,

bei Aufgabe als Frachtgut von Pilsen Skodawerke nach Genève transit nachstehende Frachtsätze berechnet:

ad a) und b)	ad a)		ad b)	
bei Aufgabe in beliebigen Mengen	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens			
	5000 kg	10 000 kg	5000 kg	10 000 kg
	für jeden Frachtbrief und Wagen			
	Francs für 1000 kg			
78,80	50,20	39,70	50,00	32,80

Diese Frachtsätze sind nur anwendbar auf Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif Teil I, Abteilung A des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 12 Februar 1904. (448)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

An Stelle des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil II, enthaltend die Besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig sowie für den Verkehr von diesen nach Stationen der übrigen Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Staatsbahnen vom 1. Juni 1900 ist am 1. Dezember 1903 ein neuer Tarif in Kraft getreten.

Nähere Auskunft erteilen die Fahrkarten-Ausgabestellen und das Verkehrsbureau hierselbst.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I (3) derselben genehmigt worden.

Danzig, den 13. Februar 1904. (449)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. wird die für das Bereich der sächsischen Staatseisenbahnen geltende Tarifbestimmung, daß Inhaber von Rückfahrkarten gewöhnlicher (Karten-) Form die Reise an einem beliebigen Tage innerhalb der Geltungsdauer antreten können, aufgehoben und dafür die Bestimmung eingeführt, daß mit einfachen Fahrkarten und Rückfahrkarten die Reise außer am Tage der Abstempelung auch an dem folgenden Tage angetreten werden kann. Ferner wird vom gleichen Zeitpunkt an bei durchgehender Abfertigung von Gepäck und Expreßgut auf Gepäckschein zwischen sächsischen Stationen über Leipzig Bayer. Bf.-Leipzig Dresd. Bf. in den Fällen, wo kein direkter Gepäckfrachtsatz besteht, eine Gebühr für die Überführung zwischen den genannten Bahnhöfen erhoben; über die dadurch eintretende Verteuerung erteilt die Verkehrskontrolle I hier, Strehlener Straße 1, Auskunft. Die neuen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

Dresden, am 13. Februar 1904. (450)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Personen- und Gepäcktarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz unter sich und für den Verkehr dieser Stationen nach Stationen der übrigen Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Staatsbahnen in Kraft. Er enthält neben erheblichen Tarifermäßigungen und Verkehrserleichterungen durch Aufhebung der Entfernungszuschläge für die Rheinbrücken bei Mainz und Worms sowie Inbetriebnahme der neuen Rheinbrücke bei Mainz auch geringfügige Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen, worüber unser Verkehrsbureau nähere Auskunft gibt.

Mainz, den 9. Februar 1904. (451)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

---

6. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gütertarif, Teile I.

Am 1. April 1904 werden eingeführt:

1. ein neuer deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, unter Aufhebung des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I, vom 1. Januar 1900 nebst Nachträgen I bis V,
2. ein neuer deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B, unter Aufhebung des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abteilung B, vom 1. April 1903 nebst Nachtrag I,
3. ein Nachtrag I zum deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A, vom 1. April 1903.

Die neuen Tarife und der Nachtrag I zum deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A, enthalten neue Bestimmungen für den Expreßgutverkehr sowie Änderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen und der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der allgemeinen Tarifvorschriften für den Güterverkehr und der Güterklassifikation. Hierdurch werden neben einer Erhöhung der Frachtsätze für Rohbenzin durchweg Ermäßigungen und Vergünstigungen herbeigeführt. Die in die Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäß der Vorschrift unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

Druckabzüge der neuen Tarife und des Nachtrags können vom 10. März d. J. ab von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau der deutschen Reichs- und preußischen Staatseisenbahnverwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 15. Februar 1904. (452)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion Berlin.

---

7. Effektenverkehr.

Am 2. Januar 1904 sind zum Zwecke der privilegmäßigen Tilgung nachstehende
4½ prozentige Prioritätsobligationen der

Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Emission) ausgelost worden.

à 3000 ℳ Nr 103. 147. 172. 265. 293. 301. 313. 315. 333. 358. 385. 512. 564. 568. 571. 574. 577. 617. 728. 729. 738. 739. 912. 926 934. 941. 1031. 1057. 1066. 1071. 1077.

à 1500 ℳ Nr 1141. 1142. 1192. 1227. 1249. 1284. 1314. 1315. 1316. 1323. 1363. 1406. 1419. 1426. 1428. 1503. 1673. 1765. 1785. 1792. 1798. 1881. 1930. 1975. 2006. 2067. 2096. 2120. 2135. 2186. 2198. 2206. 2231. 2252. 2315. 2318. 2333. 2382. 2400. 2501. 2513. 2551. 2552. 2606. 2612. 2634. 2635. 2649. 2681. 2696. 2697. 2825. 2829. 2837. 2839. 2858. 2881. 2900. 2920. 3086. 3157. 3242. 3306. 3325. 3327. 3374. 3421. 3431. 3438. 3456.

à 300 ℳ Nr 3521. 3536. 3583. 3631. 3662. 3681. 3686. 3689. 3721. 3778. 3791. 3930. 3943. 3958. 3969. 4088. 4112. 4129. 4131. 4157. 4169. 4176. 4209. 4242. 4252. 4291. 4306. 4341. 4351. 4379. 4433. 4475. 4508. 4531. 4548. 4567. 4574. 4575. 4582. 4589. 4591. 4605. 4669. 4707. 4724. 4736. 4763. 4771. 4772. 4801. 4813. 4824. 4853. 4887. 4989. 4995. 5084. 5095. 5141. 5251. 5252. 5253. 5274. 5305. 5376. 5383. 5384. 5397. 5399. 5405. 5406. 5408. 5416. 5417. 5432. 5433. 5469. 5491. 5492. 5554. 5576. 5577. 5600. 5612. 5672. 5685. 5730. 5824. 5994. 6002. 6028. 6038. 6097. 6113. 6116. 6151. 6208. 6215. 6262. 6291. 6306. 6358. 6363. 6390. 6481. 6490. 6542. 6547. 6576. 6610 6635. 6653. 6717. 6730. 6735. 6752. 6757. 6858. 6897. 6953. 6958. 6967. 6977. 7043. 7090. 7107. 7246. 7251. 7264. 7290 7340. 7352. 7418. 7470. 7484. 7502. 7546. 7558. 7735. 7757. 7778. 7786. 7787. 7808. 7887. 7893. 7899. 7988. 8084. 8085. 8107. 8117. 8177. 8183. 8232. 8333. 8370. 8470. 8501. 8517. 8554. 8616. 8623. 8693. 8706. 8723. 8724. 8751. 8755. 8825. 9015. 9023. 9062. 9163. 9199. 9243. 9278. 9302. 9305. 9372. 9398. 9541. 9542. 9639. 9681. 9698. 9744. 9746. 9760. 9810. 9858. 9863. 9893. 9897. 9968. 9983. 9996. 10039. 10100. 10117. 10129. 10132. 10161. 10287. 10344. 10411. 10544. 10553. 10576. 10640. 10641. 10643. 10694. 10738. 10751. 10794. 10796. 10823. 10954. 10989. 11030. 11031. 11123. 11125. 11164. 11169. 11170. 11181. 11258. 11261. 11293. 11296. 11298. 11304. 11315. 11341. 11376. 11436. 11443. 11461. 11471. 11499. 11544. 11590. 11636. 11710. 11745. 11866. 11889. 11918. 12034. 12073. 12081. 12206. 12207. 12208. 12212. 12352. 12420. 12457.

Diese Obligationen mit dem Zinsscheine Reihe III Nr 20 und Talon sind vom 1. April 1904 ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Cie in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerte unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1904 einzureichen. Die Verzinsung dieser Obligationen hört mit dem 31. März 1904 auf.

Magdeburg, den 15. Januar 1904. (453)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verdingungen.

Öffentliche Ausschreibung auf Lieferung von a) Eisendraht, Stahldraht, Splinten, Drahtstiften, Kammzwecken, Haspen- und Schloßnägeln, Ketten, Stahlblech, Weißblech, Nieten, Holzschrauben, b) Schrauben und Muttern für Lokomotiven und Wagen, sowie von Bolzen für Wagen für die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen für 1904. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift müssen bis zum Verdingungstermin am 8. März 1904, vormittags 10 Uhr, portofrei an uns eingereicht werden. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 24 des Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 2,50 ℳ für die Materialien unter a) und b), von 1,50 ℳ für die Materialien unter a) portopflichtig von unserem Rechnungsbureau bezogen werden (keine Briefmarken). Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 7. April 1904.

Kattowitz, den 8. Februar 1904. (454)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Eisen-, Stahl- und Messingwaren für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W. für das Rechnungsjahr 1904, und zwar: 77 500 Kilo Drahtstifte, 600 kg Pfundnägel, 5000 St. Knopfnägel, 7600 kg Eisendraht, 9100 m Halfterketten, 214 000 kg Kesselniete, 2 525 000 Blechniete, 7 900 000 Holzschrauben, 47 800 Schlüsselschrauben, 1254 kg Stahlblech, 4035 kg Stahldraht, 3 442 000 Splinte, 1000 St. Sprungfedern, 97 000 eis. u. messg. Ringe, 18 336 Tafeln Weißblech, 365 qm Drahtgewebe, 2500 Schmierkissengestelle ohne Polster, 200 000 Unterlagsscheiben.

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 4. März 1904, vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 31. März 1904.

Die Verdingungsunterlagen werden gegen Einsendung von 80 ₰ vom Rechnungsbureau, hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken — einzusenden.

Hannover, den 13. Februar 1904. (455)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien pro 1904/05 für unsere Bahnen soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Angebote mit der Aufschrift

„Submission auf Betriebs- und Werkstättenmaterialien“

sind bis spätestens am 1. März cr., vormittags 10 Uhr, an die unterzeichnete Stelle einzureichen, bei welcher auch die Lieferungsbedingungen eingesehen resp. gegen Einsendung von 75 ₰ bezogen werden können.

Darmstadt, im Februar 1904. (456)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft
Maschinentechnisches Bureau.
Eichwald.

Verdingung von 4700 m rotem Plüsch in 2 Losen, 13 510 m grauem Plüsch mit braunen Streifen in 4 Losen, 800 m Teppichstoff in 2 Losen, 27 000 m Gardinenstoff (Wollenzeug), 620 m blauem Tibet, 2580 kg Wollgarn zu Schmierdochten, 5000 kg Maccobaumwolle in je 1 Lose, 256 200 Stück Schmierpolstern in 7 Losen, 1000 kg Pferdehaaren, 12 500 kg Waldwolle, 1120 m Gurten zu Fensterzügen, 19 610 m gewöhnlichen Gurten, 10 960 m roter und 26 600 m graubrauner Naht- und Plattschnur, 2780 kg Hutnetzschnur aus Manilahanf, 2760 kg Federschnur, 370 kg Rundschnur, 400 kg Sägeschnur in je 1 Lose, 3645 kg grauem Bindfaden in 4 Losen, 60 kg blauem Bindfaden in 2 Losen, 2130 Stück Bindestricken in 1 Lose, 9310 m Fensterzugborden in 2 Losen, 6500 Stück Quasten zu Fensterzugborden in 2 Losen, 64 500 Stück Vorhangringen aus Horn in 1 Lose für die Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Danzig, Bromberg, Königsberg, Halle a/S. und Magdeburg. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 22. März 1904, mittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin, W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 19 März 1904 an die im Angebotbogen genannten Werkstätten einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 22. April 1904.

Berlin, den 11. Februar 1904. (457)
Königliche Eisenbahndirektion.

9. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Opladen lagernden unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, und zwar ungefähr: 4293 t Schienen aus Stahl und Eisen, 754 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 1209,5 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 3045,5 t Eisenschwellen, 155 t Gußschrott, 80 t Blechschrott, 1 t Bleischrott, 12 t Zinkschrott, 0,523 t Kupferschrott und 0,36 t Messingschrott sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Materialien sind vor der Eröffnung des Termins an uns einzureichen.

Die Öffnung der Angebote findet am 4. März d. J., vormittags 10 Uhr im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 12. März d. J. Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung und Angebotbogen können in der hiesigen Kanzlei für 35 ₰ entnommen oder gegen Einsendung von 40 ₰ bezogen werden.

Elberfeld, den 10. Februar 1904. (458)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien.

Die in unseren Hauptwerkstätten Darmstadt 1 und 2 und Mainz-Neutor lagernden abgängigen Werkstattsmaterialien, wie: Kupferabfälle und Späne, Messingabfälle, Messing und Rotguß in Stücken und Spänen, Weißmetall in Stücken und Spänen, Eisenschrott, Dreh- und Bohrspäne aus Eisen und Stahl, Blechschrott, Gußschrott, Achsbuchsen, Brandguß, Stahlschrott usw. sollen öffentlich verkauft werden.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) von unserem Zentralbureau hier zu beziehen.

Die Angebote sind bis zum 4. März d. J., vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, portofrei an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist zwei Wochen.

Mainz, den 8. Februar 1904. (459)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 15. 20. Februar 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Über die Behandlung von Reklamationen.

Das belgische Eisenbahnbudget vor dem Parlament.

Das Eisenbahnjahr 1903 in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Andrew Carnegie: Kaufmanns Herrschgewalt.

Nachrichten:

Deutschland: Verkehrseinnahmen der deutschen Eisenbahnen. — Tarifverzeichnis. — Lohnzulagen für vorsichtiges Rangieren. — Prüfung zum Wagenwärter. — Ein zweites Wendelsteinbahnprojekt. — Betriebseinnahmen der sächs. Staatsbahnen. — Vereinfachtes Abfertigungsverfahren bei den sächs. Staatseisenbahnen. — Wegfall der I. Wagenklasse in den württembergischen Personenzügen. — Württemberg. Dampfschiffahrt auf dem Bodensee. — Zoll u. Eisenbahn. — Änderung der Signalordnung für den Bodensee. — Ermäßigung der Fracht für den zur Denaturierung mit besonderen Denaturierungsmitteln bestimmten Spiritus. — Abonnement auf die Niederschriften der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen. — Eisenbahnbeamtenverein zu Wismar. — Geh. Finanzrat Theodor Schreiner †. — Personalnachrichten.

Österreich: Dienstreise des Eisenbahnministers. — Ghega-Feier. — Einnahmen der österr. Privatbahnen. — Das Jubiläum der Semmeringbahn. — Probefahrten mit dem Motorwagen Baurat Komarek. — Erhöhung der Petroleumtarife. — Zuckersendungen der Südbahn. — Übelstände im Wiener Getreidehandelsverkehr. — Weltausstellung in St. Louis. — Der Schienenabsatz im Jahre 1903

Ungarn: Reform der Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen. — Der ungar. Handelsminister für die elektr. Bahn Wien-Preßburg. — Eisenbahn in der hohen Tátra. — Der Ertrag der ungar. Hauptbahnen. — Kaba-Nádudvarer Lokalbahn.

Niederlande: Schulen für die unteren u. mittleren Beamten bei der Holl. E.-G.

Übrige europäische Länder: Die Bahn von Miramas nach L'Estaque. — Schwierigkeiten beim Bau des Simplontunnels. — Verbindung das Veltlin mit dem Engadin. — Die italien. Lokalbahnen und die Sonntagsruhe. — Petroleum als Heizmaterial für Lokomotiven in Sizilien. — Elektr. Betrieb auf der Merseybahn (England). — Beteiligung des russ. Verkehrsministeriums an der Weltausstellung in St. Louis. — Ermäßigung der Ergänzungssteuer für Kohle zur Ausfuhr aus Rußland.

Fremde Weltteile: Verluste von Eisenbahnern in Deutsch-Südwestafrika. — Deutsch-ostafrikanische Mittellandbahn. — Die Ursache des Eisenbahnunglücks bei Willard Kansas in Amerika.

Allgemeines: „Vergnügungsfahrten" nach dem Kriegsschauplatz in Ostasien.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Über die Behandlung von Reklamationen.

Reklamationen des Publikums haben für die Eisenbahnverwaltungen immer einen salzigen Beigeschmack. Es kann schwerlich zu den Annehmlichkeiten gerechnet werden, alltäglich eine Reihe von Klagen über erlittene Schädigungen, Mißgeschicke und Verluste von allerhand Leuten zu empfangen, die auf irgend eine Weise mit der Eisenbahn in unangenehme Berührung gekommen sind und die nun alle mit Bestimmtheit erwarten, daß die Verwaltung die geschlagene Wunde recht bald mit einem Heilpflaster in Form eines mehr oder minder großen Geldbetrages belegen möchte. Die Reklamationen können ja nicht aus der Welt geschafft werden, und es gilt daher, sich auf die einfachste und kürzeste Weise damit abzufinden. Niemand freilich kann es allen recht machen, und so wird immer etwas zu wünschen übrig bleiben. Es fragt sich nur: Inwieweit sind diese Wünsche berechtigt?

Die meisten Klagen des beteiligten Publikums richten sich gegen die Langsamkeit der Erledigung. Unsere schnellebige Zeit fordert auch hier ihre Zugeständnisse. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat im vorjährigen Landtage selbst gesagt, daß auch ihm die Erledigung der Reklamationen zu lange dauere. Das ist natürlich nur in bedingtem Sinne zu verstehen, denn Fahrgeld-, Lager- und Standgeld sowie Frachtreklamationen sind ihrer Mehrheit nach einfacher Natur und daher in der Regel in kurzer Zeit zu erledigen. Es bleiben also noch die verwickelten (Auslands-) Frachtreklamationen und die Entschädigungsreklamationen aus dem Frachtvertrage sowie aus dem Betriebe. Erst in zweiter Reihe kommen die Klagen und Beschwerden gegen sachliche Erledigung.

Nicht geringe Schuld trifft oft das Publikum selbst. Unglaublich ist die Unkenntnis gewisser Kreise über Titel und Wohnsitz der regelnden Stelle, über die Art der einzubringenden Unterlagen, über das Maß der zu stellenden Forderungen, ja über die einfachsten Geschäftsformen. Manche Reklamanten erweisen sich als Quälgeister der Behörden und sind weit und breit gefürchtet. Sie bringen ihre Angelegenheit täglich in Erinnerung, immer wieder neue Worte findend für das alte Klagelied; sie füllen ganze Aktenbände mit nichtssagenden Redensarten. Eine besondere Gattung ist der grundsätzliche Reklamant. Hat er eine Reise gemacht oder eine Frachtsendung erhalten, er findet sicher etwas Ungehöriges und schickt, wenn auch nur in der Eigenschaft als „Volksanwalt" und Weltverbesserer, unfehlbar eine geharnischte Reklamation ein. Mancher wiederum versucht sich in recht anzüglichen Stilübungen, die dicht an das parlamentarisch eben noch Zulässige grenzen; oder der Reklamant wird vertraulich, klopft die „Herren" im Geiste auf die Schulter und schreibt: Lieben Freunde! Es grüßt freundschaftlich Euer Soundso; oder er spielt den Polterer oder Grobian, wobei denn — ein Sonnenblick im grauen Düster — noch manche Leistung in unfreiwilliger Komik unterläuft, oder er nimmt gar eine herablassende Haltung ein, spricht von dem Verdienst, den die Verwaltung von ihm hat, und läßt durchblicken, daß er ihr unter Umständen die Kundschaft entziehen werde.

Dies alles ist nicht gerade geeignet, die Erledigung von Reklamationen besonders zu fördern. Die Eisenbahnverwaltungen ihrerseits müssen aber nach bestimmten Grundsätzen verfahren. Für die Regelung der nach dem vorstehenden hauptsächlich nur in Frage kommenden Entschädigungsansprüche wegen Verlust, Minderung, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung ist der Standpunkt der Eisenbahnen in Art. 18 des Vereinsübereinkommens klar gekennzeichnet: „Die Vereinsverwaltungen erachten eine schnelle und entgegenkommende, dem kaufmännischen Wesen entsprechende Ausgleichung aller gegen sie erhobenen Ansprüche für durchaus notwendig."

Der Begriff „schnell" wird nun je nach der Auffassung der Betreffenden ein sehr dehnbarer sein. Der Kaufmann oder Geschäftsmann, gewöhnt, seine Entschlüsse an den kürzesten Zeitraum zu binden und seine Geschäfte möglichst sofort zu

erledigen, wird den Ausdruck „schnell“ der Eisenbahn gegenüber in ähnlicher Weise deuten. Er erwartet womöglich mit wendender Post Bescheid und — Geld. Die Eisenbahnen ihrerseits sind, abgesehen von den oben erwähnten einfachen Fällen, an eine Reihe von Förmlichkeiten, an Bestimmungen, Übereinkommen gebunden, sie haben Rückfragen und Feststellungen zu machen; sie sind in vielen Fällen nicht nur Partei, sondern auch Richter in der Sache, und deshalb müssen die Tatumstände aktenmäßig festgelegt und so klar sein, daß auch ein Dritter sich ein Urteil bilden kann. Je nachdem die Erledigung der Vorarbeiten leichter oder verwickelter ist, wird die Entscheidung früher oder später fallen. Da verliert freilich der Reklamant die Geduld. Er glaubt am Ende gar, seine Angelegenheit würde leichthin oder absichtlich auf die lange Bank geschoben, denn es vergehen ja Wochen und Monate, und er hat oft noch nicht einmal die Gewißheit, daß seine Reklamation in die richtigen Hände gelangt ist. Mit Recht geben daher viele Verwaltungen in allen Fällen, in denen die Entscheidung nicht alsbald gegeben werden kann, eine Empfangsbestätigung über den Eingang der Reklamationen.

Grundsätzlich soll man die Erledigung einer Reklamation nicht von der Aufklärung von Nebendingen abhängig machen. Fragen über Zuständigkeit, Verschulden oder Ersatzpflicht müssen notwendigerweise vor der Erledigung selbst zurückstehen. Ist die Sache aber soweit geklärt, daß man über den einzunehmenden Standpunkt im Reinen ist, so schreite man unverzüglich zu einer Entscheidung. Im Zahlungsfalle lassen sich etwa noch nicht ermittelte Tatsachen, wie Nachweis des Wertes des Gutes, des erlittenen Schadens, durch mündliche Erörterung erledigen. So bleibt der Reklamant auch auf dem Laufenden.

Die Erledigung muß weiterhin aber auch — von dem Falle der Einbringung neuer Tatsachen abgesehen — alsbald endgültig und unabänderlich abgegeben werden. Der Reklamant muß aus dem Bescheide die bestimmenden Umstände erkennen können und in der Lage sein, sich an der Hand dieses Bescheides ein Urteil zu bilden und sich gleichsam in die Sache hineinzuleben. Die Bescheide mancher Behörden sind oft von einer verblüffenden Kürze und fordern zum Widerspruch geradezu heraus. Anderseits wäre es verfehlt, sich durch Drohungen mit gerichtlicher Klage oder Beschwerde bei der höheren Instanz beeinflussen zu lassen.

Die Erledigung soll ferner eine entgegenkommende, dem kaufmännischen Wesen entsprechende sein. Ein Kaufmann wird im Verkehr mit seinen Geschäftsfreunden nie den strengen Rechtsstandpunkt in den Vordergrund stellen, wenn er diesen Verkehr nicht abzubrechen gedenkt. Man einigt sich in freundschaftlicher Weise. Gewiß gibt es auch im Transportwesen eine Unmenge von Fällen, die im Wege des gegenseitigen Übereinkommens erledigt werden müssen. Man erinnere sich nur an die zahlreichen, jeden Sommer wiederkehrenden Reklamationen aus dem Gepäckverkehr, an jene Sommerfrischler und Badegäste, die tage- und wochenlang ohne Wäsche, Kleider und Anzugsgegenstände in einem weltentlegenen Örtchen auf das Eintreffen ihrer verschleppten Sachen warten, sich neu ausstatten und dann natürlich hohe Ansprüche auf Entschädigung machen. Oder an jene auf dem Bahntransport entsprungenen Köter, die schönsten und besten des ganzen Hundegeschlechts und schier unersetzbar in den Augen ihrer Herren, für die dann ganz riesige Summen gefordert werden. Hier kann man sich allerdings meist nur noch über die Höhe der Entschädigung streiten und einigt sich so gut es geht über den Entschädigungssatz. Wie aber, wenn die Ersatzpflicht selbst in Zweifel gezogen wird, wenn der Haftbefreiungsparagraph in die Erscheinung tritt? Vor uns liegen da Bände von peinlich geführten Untersuchungsakten. Aus ihnen kann der geneigte Leser mit Befriedigung entnehmen, daß alles bis auf das Tüpfelchen auf dem i genau nach Vorschrift geschehen, daß die Sendung vom Versender nach allen Regeln der Kunst verladen, oder, wie sich die einzelnen Leute — man denke, oft noch nach Monaten — genau erinnern, mit peinlicher Sorgfalt in den Stückgutwagen gebettet und unterwegs liebevoll behandelt wurde, daß mit dem Wagen höchst sorgsam verfahren und daß vorsichtig rangiert ist. Oder man nimmt nach dem Vorgange jenes klassischen Zeugen in allen Tonarten die Versicherung entgegen: mein Name ist Hase, ich weiß von nichts. Und dennoch ist die wohlbeschaffen aufgelieferte Unglückskiste mit Glas in tausend Scherben zerschmettert angekommen und die so vorsichtig verladene Ladung Ziegel mit 40 % Bruch. Tatsachen!

Da ist es schlimm, wenn der, so über den Fall zu Gericht sitzet, nach dem Grundsatz verfährt: quod non est in actis, non est in mundo. Der Reklamant wird elendiglich abblitzen.

Hier muß der kaufmännische Geist einsetzen, der Geist des Entgegenkommens. Aus dem Zusammenhalt der einzelnen Tatumstände bei Aufgabe und Ankunft der Sendung und nötigenfalls unter Anhörung von Sachverständigen kann man sich auch ohne jenen Wust von nichtssagenden Angaben der Zwischenstationen, die sich bei den Tausenden der täglich von ihnen behandelten Sendungen ganz unmöglich nach Wochen und Monaten eines Einzelfalles noch entsinnen können, ein abschließendes Urteil bilden, um in kürzester Frist eine zutreffende, von Entgegenkommen getragene Entscheidung zu treffen. Mit ruhigem Gewissen kann auch der ärgste Pedant die Bescheinigung, daß ein Verschulden einer dritten Person nicht ermittelt ist, abgeben, denn er wird schließlich zu der Überzeugung kommen, daß es fruchtloses Bemühen ist, jemanden, einen Eisenbahner nicht ausgenommen, zu einer Selbstbezichtigung zu veranlassen, und er wird nur in ganz krassen Fällen, bei Unfällen, Wagenbeschädigung, Entgleisung, in denen sich die Beteiligten zu einem matten Geständnis herbeizulassen pflegen, eine tiefgründige Untersuchung herbeiführen. Wenn aber das Zünglein der Wage im Einzelfalle gar zu sehr hin- und herschwankt, so gilt es, sich mit Festigkeit und Würde aus der Sache zu ziehen. „Die Knoten vieler Worte löst das Schwert“, sagt Goethe. Man muß, wenn es nicht anders geht, den Knoten auch einmal durchhauen.

R. B.

Das belgische Eisenbahnbudget vor dem Parlament.

Da die Abgeordnetenkammer zu Brüssel in den vergangenen beiden Jahren eine eingehende Erörterung des Eisenbahnbudgets sich geschenkt hat, wird solche in diesem Jahre in um so ausgedehnterem Maße vorgenommen. Die Zahl der angemeldeten Redner war von etlichen 40 bei Beginn dieses Budgetkapitels am dritten Tage der Verhandlungen schon auf 72 gewachsen. Der Eisenbahnminister Liebaert hielt sich jedoch zunächst zurück, vielleicht um den zahlreichen Rednern und Vorbringungen auf einmal gründlich zu antworten. Die ersten Tage gehörten den beiden Hauptrednern der klerikalen Regierungspartei, Renkin und Hubert, die übrigens betreffs der Eisenbahnen recht verschiedene Ansichten zutage brachten. Abg. Renkin war schon früher wiederholt Berichterstatter der Zentralkommission und hatte als solcher an den bestehenden Verhältnissen viel zu kritisieren. Dann erstand ihm aus der Mehrheitspartei ein Gegenpartner im Abg. Hubert, der dem Pessimismus Renkins mehr Optimismus entgegensetzt. Die böse Nachrede der Gegenpartei behauptet, beide spekulierten auf die Nachfolge des Ministers Liebaert und machten sich gegenseitig in diesem Streben mehr oder weniger lauteren Wettbewerb. Zunächst trat am 9. und 10. d. M. der Abgeordnete Hubert mit einer Riesenrede auf den Plan, die bis auf die Uranfänge des belgischen Eisenbahnwesens zurückging und auch mit Zahlen reichlich gespickt war. Der Kammer schienen seine Ausführungen nicht sehr interessant; sie leerte sich, und es waren, wie die „Indep. belge“ berichtet, nur noch 21 Abgeordnete zugegen, der Eisenbahnminister einbegriffen. Abgeordneter Hubert hub an, mit ihren 60 000 Arbeitern und mit

den großen durch sie vertretenen Interessen bildeten die Eisenbahnen eine der wichtigsten Fragen des Landes. Er glaubt zwar nicht an einen Fehlbetrag des belgischen Staatsbahnbetriebes, forderte aber vor allem den Minister auf, die Luxusausgaben einzuschränken, um zu einer Ermäßigung der Tarife zu kommen. Von diesem Gesichtspunkt meinte er, die Eisenbahn werde das sein, was das Parlament wolle. Doch schlug Redner auch auf das Publikum, welches niemals zufrieden sei. Dabei hatte er sich u. a. gegen den Zwischenruf zu wehren: „Gewiß ginge es besser, wenn Sie Minister wären." Hubert verlangt namentlich eine weniger zentralisierte Verwaltung, die mehr Selbständigkeit der Beamten vertrage, eine Art bezirksweiser Verteilung des Dienstes und der Verantwortlichkeit. Er möchte ferner, daß das Eisenbahnbudget vom allgemeinen Staatsbudget getrennt werde, und beruft sich in dieser Beziehung auf die früheren Minister Malou und Beernaert. Er setzt die Ursachen auseinander, welche seiner Ansicht nach die Eisenbahneinnahmen geschmälert haben; daran sei nicht allein der Rückkauf des Grand Central Belge schuld. Trotz der gemachten Fehler, die er als schwere bezeichnet, bleibe die Eisenbahn doch ein recht gutes Geschäft. Auch habe Belgien nach und nach die Tarife ermäßigen können, obwohl es in diesem Punkt von Deutschland übertroffen worden sei. Der an der Spitze stehende Eisenbahnminister sei alles Lobes würdig. Aber die Staatsbahnverwaltung biete doch grundsätzlich schwere Unzukömmlichkeiten. Allerdings beklage man sich in Frankreich geradeso über das Privatbahnsystem. Wir unsererseits erinnern daran, wie soeben bei den Eisenbahndebatten in der französischen Kammer die Gegner der Verstaatlichung behaupteten, in Belgien habe das Staatsbahnsystem fehlgeschlagen und man bereue es dort. Am einträglichsten, meinte Abg. Hubert, würden die Eisenbahnen sein, wenn man sie verpachtete. Dazu ist zu bemerken, daß man gerade mit diesem System in Italien nicht sonderlich zufrieden ist.

Wenn man das Eisenbahnbudget vom Staatsbudget trenne und letzteres zu einem rein „industriellen" Budget mache, so würde laut Abg. Hubert dadurch namentlich eine Verminderung der Ausgaben erzielt werden. Schließlich hatte er noch eine Reihe von Wünschen örtlicher Art vorzubringen. Dabei ward ihm vorgeworfen, daß seine allgemeinen Sparsamkeitsforderungen mit den mannigfachen Wünschen, welche er besonders für seinen Wahlbezirk vorgebracht, nicht in Einklang ständen. Aus seinen Darlegungen, die durch zwei Sitzungen gingen, ist wohl die Rentabilitätsberechnung am interessantesten. Die einen behaupten, so sagte er, die Staatsbahnverwaltung diene als melkende Kuh für den Staatsschatz, die anderen behaupten das Gegenteil; man müsse sich wundern, daß die Berichterstatter in Kammer und Senat, die Herren Renkin und Ancion, hier entgegengesetzter Meinung seien. Der Eisenbahnminister erkläre, daß nach Abzug der aus der Tilgung des Kapitals, der Entwertung des Materials usw. entstehenden Lasten die belgischen Staatsbahnen über 8 000 000 Fr. Reinüberschuß ergäben. Der Berichterstatter des Senats will deshalb die Tarife weiter ermäßigt wissen. Der Berichterstatter der Kammer dagegen sehe alle Dinge zu sehr im Schwarzen und von einem allzu verkürzten Gesichtspunkte. Abg. Hubert seinerseits berechnet, daß das belgische Staatsbahnnetz seit seiner Begründung 1 000 800 000 Fr., d. h. 4 % des darin angelegten Kapitals erbracht habe. Während der letzten 25 Jahre sei trotz der herabgesetzten Tarife das Ergebnis 3,9 % gewesen. Die drei letzten Jahre allein, 1900, 1901 und 1902, hätten nur 3,5 % aufzuweisen. Man müsse aber berücksichtigen, daß die Kohle immer teurer werde und anderseits der Rückkauf des Grand Central Belge dem Staatsbahnnetz 600 km hinzugefügt habe. Der Grand Central habe für Anlagen, Personal, neue Züge usw. viel Geld gekostet. Zweifellos habe Minister Vandenpeereboom mit dem Rückkauf kein schlechtes Geschäft gemacht, aber die Gesellschaft habe doch unmittelbaren Nutzen davon gehabt, und die Linie würde erst gut für den Staat werden, nachdem sie vollständig verbessert worden sei.

Der Berichterstatter Renkin tadelte zumeist wieder, wie vor drei Jahren, daß die Rechnungslegung der belgischen Staatsbahnen eine unrichtige und gesetzwidrige sei, und zwar schon seit dem Jahre 1878. Auf falschen Grundlagen komme man, wennschon in gutem Glauben, zu falschen Ergebnissen. Das seit 1878 angenommene Rechnungssystem beruhe auf Fiktionen, so daß die besondere Berechnung der belgischen Eisenbahnen das Gegenteil von dem sei, was eine ernste Berechnung sein müsse. Der Eisenbahnminister Liebaert warf ein, niemand könne die Genauigkeit der von der Regierung aufgestellten Zahlen bestreiten. Renkin erwiderte, darum sei es doch wahr, daß die Kammern niemals ein solches System gebilligt hätten. Die Verwaltung gebe vor, zwei Personen in dem Staatsfiskus und in der Staatseisenbahn zu unterscheiden. Und doch wolle sie nicht die nötige Unterscheidung in den Budgets und in den Rechnungen. Die Fiktion des Staats als Bankier diene nur dazu, in den Rechnungen eine Verwirrung anzurichten, welche die Täuschung eines künstlichen Gedeihens schaffe. Alle angenommenen „Fiktionen" hätten keine andere Wirkung — er sage nicht: keinen anderen Zweck — gehabt, als im Anschein die Eisenbahnlasten zu verkleinern und den Ertrag zu vergrößern. Man habe sogar 1883 eine gegenseitige Interessenrechnung zwischen der Eisenbahn und dem Staatsschatz erfunden, welche der „Gipfel der Phantasie" sei. Genug, zur Stunde kenne man nicht mit Sicherheit die Ergebnisse der belgischen Eisenbahnverwaltung. Diese unterstelle in ihren Berechnungen betreffs der Verzinsung einen festen Satz von durchschnittlich 4 % bis 1837, von 3,5 % bis 1897, von 3 25 % bis 1901 und von 3 % seit 1901. Nun müsse, so sage man, unbestreitbar die Eisenbahn an Zinsen genau die vom Staat getragene Last für das Anlagekapital erbringen. Dabei sei aber die allgemeine Zinsermäßigung übertrieben angenommen und fälsche sonach alle Ergebnisse. Renkin beanstandet ebenso die Tilgung. Die neuen Formeln von 1878 hätten die Tilgungsfrist auf 80 Jahre vom Zeitpunkt der Nutznahme der Arbeiten an bemessen. Man habe 80 Jahre angenommen, weil das die gewöhnliche Dauer der Konzessionen sei. In der Schweiz aber z. B. sei durch Bundesgesetz die Tilgungsfrist nur auf 60 Jahre bemessen. Renkin kommt grundsätzlich zu dem Schluß, man müsse die Berechnungen auf die wirklichen Tatsachen (faits accomplis) begründen und die Fiktionen abschaffen, welche sie verwirrten und fälschten, ein wirksames Tilgungssystem einführen, endlich das Finanzregime der Eisenbahnen vollständig vom Finanzregime des Staates trennen, alle Eisenbahnausgaben und Einnahmen in einem einzigen Budget vereinigen.

Das Eisenbahnjahr 1903 in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Zwar noch nicht alle, jedoch ein sehr großer Teil der Eisenbahnverwaltungen der Vereinigten Staaten haben für die ersten 11 Monate des Jahres 1903 (1. Januar bis 1. Dezember 1903) ihre Berichte der Öffentlichkeit übergeben, und es läßt sich daraus immerhin mit einiger Sicherheit ein Gesamtbild des Eisenbahnbetriebes in den Vereinigten Staaten während des verflossenen Jahres darstellen. Im ganzen und großen können die erzielten Ergebnisse als vollständig befriedigende bezeichnet werden. Die Roheinnahmen, einer der sichersten Verkehrsmaßstäbe, stellen sich erheblich besser als die des Jahres 1902, obgleich sie schon seinerzeit als recht gute bezeichnet worden waren. Allerdings muß man in Betracht ziehen, daß im Jahre 1902 die Einnahmen durch den monatelang andauernden Streik im Hartkohlenrevier arg geschädigt worden waren, während wiederum im Jahre 1903 eine starke Produktion von Anthrazitkohle stattgefunden hatte, die auch überall hin verfrachtet wurde. Ebenso hatten auch durch die ungünstige Maisernte im Jahre 1901 viele westliche Bahnen im Jahre 1902 Verkehrsverlust erlitten. Trotz alledem hatten die Bahnen schon im Jahre 1902 eine Erhöhung der Roheinnahmen gegen 1900 und 1901 aufzuweisen, die sich im Jahre 1903 noch wesentlich vergrößerte.

Bisher haben 70 Bahnen Bericht erstattet und diese weisen für die erwähnten 11 Monate eine Roheinnahme von 936 338 998 Dollar aus, d. i. im Vergleich mit dem Vorjahre eine Zunahme von 92 765 940 D. Die Reinerträgnisse stellen sich minder günstig. Es liegen uns für die ersten zehn Monate 1903 (1. Januar bis 1. November 1903) die Berichte von 101 Bahnen vor, und diese weisen ein Reinerträgnis von 318 282 203 D. für diese zehn Monate aus, d. h. ein Mehr von 37 113 343 D. im Vergleiche zu dem Reinerträgnis der entsprechenden Zeit im Jahre 1902.

Dieses verhältnismäßig geringe Erträgnis überrascht umsomehr, als das früher so verbreitete Übel der zerstörenden Frachtenunterbietung vermieden worden war. Man hatte nicht nur die Tarifsätze erhöht, man hatte die erhöhten Frachten auch getreulich eingehalten. Es haben schließlich auch die amerikanischen Eisenbahnen gelernt, daß es ohne besondere Abmachungen und ohne intimere Beziehungen eine „Interessengemeinschaft" gibt, die nicht außer acht gelassen und nicht vernachlässigt werden darf, ohne daß die schädlichen Wirkungen dieser Vernachlässigung sich bei jedem einzelnen Gliede fühlbar machen.

Man hatte gegen diese Erhöhung der Tarife in der Presse protestiert, und selbst die zwischenstaatliche Verkehrskommission, also ein staatliches Organ, hatte von einer „unberechtigten Gewinnsucht der Bahnen" gesprochen, und doch zeigte sich nur ein sehr schwaches Steigen des Reinerträgnisses gegen das Jahr 1902. Diese Erhöhung der Frachten war durch eine

gebieterisch sich geltend machende Notwendigkeit den Bahnen aufgedrängt worden, denn die Arbeitslöhne waren sprunghaft in die Höhe gegangen, der Preis aller Betriebsmaterialien hatte sich ganz beträchtlich erhöht, und obgleich der Betrieb durch Verbesserung der Methoden und Umbau des Bahnkörpers zweckmäßiger und daher verhältnismäßig verbilligt wurde, hätten die Bahnen unter den alten Tarifen insbesondere bei Andauer des Tarifkrieges nicht mehr fortbestehen können.

Eine große Schwierigkeit, mit der die Bahnen im Jahre 1903 zu kämpfen hatten, war der Tiefstand in den Wertpapierpreisen. Es mußten Mittel für unabweisbare Verbesserungen beschafft werden und dennoch verbot sich eine Ausgabe von Aktien und Bonds wegen des andauernd schlechten Kursstandes fast aller Papiere an den Börsen der Vereinigten Staaten.

Viele Bahnen sahen sich genötigt, kurzfristige Darlehen aufzunehmen, manche verschoben die Ausführung selbst notwendiger Verbesserungspläne, insoweit sie sich nur verschieben ließen. Trotzdem ist immerhin das Aktien- und Bondskapital der Eisenbahnen beträchtlich erhöht worden; hat doch die Pennsylvania-Eisenbahn allein 75 000 000 D. neue Aktien auf den Markt gebracht und hat sich den Rest von 73 000 000 D., zu deren Ausgabe sie gleichfalls ermächtigt war, auf 1904 aufgespart. Im ganzen sind vom 1. Januar bis 1. Dezember 1903 für 371 854 510 D. neue Börsenpapiere am Markt erschienen, darunter 102 936 510 D. auf Aktien und 268 918 000 D. auf Bonds.

Gegen Schluß des Jahres 1903, so ungefähr von September beginnend, hat sich auch bei den Eisenbahnen die allgemein zunehmende Schwächung des industriellen Betriebes fühlbar gemacht, welche in einer Verkehrsabnahme zum Ausdruck kam. Man spricht wohl davon, daß an Stelle des fehlenden heimischen Verbrauchs ein Ausfuhrersatz geschaffen werden soll. Bekanntlich denkt man jetzt sehr stark daran, daß es der United States Steel Corporation gelingen werde, eine große Ausfuhr von Stahlwaren nach Europa zu organisieren, und haben die östliche Eisenbahn des Rockefeller-Gould- sowie des Vanderbilt-Netzes speziell für die Fracht von Eisen- und Stahlwaren nach atlantischen Häfen Frachtermäßigung von 25–33 ⅓ zugestanden. Jedenfalls sieht man selbst dem Eintritt schlechterer Zeit mit einer gewissen Beruhigung entgegen, weil die Bahnen heute besser als je für das Überwinden solcher Zeiten gerüstet sind, und weil man jetzt schon mit der Einschränkung der Betriebsunkosten den Anfang macht und diese wohl noch mehr verringern wird. Wurden doch in dem Bereiche der „General Managers Association“ von Chicago, also bei den in Chicago einmündenden Bahnen, vor einiger Zeit nahezu 18 000 Arbeiter entlassen.

Andrew Carnegie: Kaufmanns Herrschgewalt. *)

Dies Buch ist von einem Manne geschrieben, welcher, aus Schottland eingewandert, als armer Klöppeljunge in einer Baumwollenfabrik der Stadt Pittsburg in Pennsylvania (Vereinigte Staaten) beginnend, später Bahntelegraphist wurde und jetzt einer der bekannten Dollarfürsten, der sogen. Stahlkönig, ist. Beim Lesen dieses Buches erhält man den Eindruck, daß dem Verfasser scharfer Verstand, gute Beobachtungsgabe und großes Wohlwollen eigen ist, welches letztere sich nach den Mitteilungen des Übersetzers durch Stiftungen in wahrhaft fürstlicher Weise betätigt hat.

Carnegie ist zu der Überzeugung gekommen, daß in den Vereinigten Staaten die Zeiten des schnellen Erwerbes von Reichtümern, wie sie durch die Entdeckung der natürlichen Öl- und Gasquellen, Begründung der großartigen Industrie usw. bedingt waren, vorüber sind, daß vielmehr ebenso wie in der alten Welt nur emsiger Fleiß und Redlichkeit, unterstützt von Bildung, den jungen Mann vorwärts bringen kann. In diesem Sinne gibt er in seinem Werke dem Kaufmann, dem Arbeiter vielfach in Wahrheit beherzigenswerte Ratschläge. Allerdings sind diese nicht ganz frei von einer gewissen Einseitigkeit, erklärlich durch den Lebensgang des Verfassers und durch die geschäftlichen Verhältnisse des Landes. Dadurch wurde er zunächst dazu geführt, nur die technischen und praktischen Wissenschaften als vollwertig anzuerkennen und eine geringe Meinung von den klassischen Wissenschaften, den Errungenschaften griechischen und römischen Geistes zu hegen. Sicherlich sind letztere für einen Arbeiter nicht erforderlich; warum sollten sie aber nicht auch einem Großkaufmann nützlich sein, für welchen es heutzutage nach Carnegies Ansicht nicht mehr ausreicht, sein eigenes Land mit Bezug auf dessen physikalische Bedingungen, Statistik, Finanzlage zu kennen, sondern der auch fremde Länder und das Hauptsächlichste über ihren materiellen und Bildungszustand wissen muß — Erfordernisse, zu deren Erlangung eine umfassende Vorbildung nur förderlich sein kann.

Fesselnd sind seine Ansichten über das Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Er geht von der Überzeugung aus, daß in den früheren kleinen Werkstätten usw. eine persönliche Berührung zwischen beiden Teilen und dadurch auch ein Verständnis zwischen ihnen möglich war, während jetzt dieses patriarchalische Verhältnis durch ungeheuere Fabrikationsbetriebe, die das Werk von Tausenden von Menschen erfordern, völlig aufgehoben worden ist. Um eine Annäherung wieder herbeizuführen, dringt er auf Schaffung von Wohlfahrtseinrichtungen, Festsetzung der Löhne im Verhältnis zu den für das Erzeugnis erzielten Preisen sowie Kenntnis der Rechte und Ansprüche der Arbeiter bei den Kapitalisten und anderseits Kenntnis der volkswirtschaftlichen Gesetze, denen die Kapitalisten unterliegen, bei ersteren. Ihm erscheint es ferner dringend nötig, daß Geschäfte nicht nur von bezahlten Beamten geleitet, sondern daß die Angestellten auch an den Gewinsten beteiligt werden. Dagegen läßt sich grundsätzlich gewiß nichts einwenden. Immerhin zweischneidig dürfte aber der Ratschlag des Verfassers sein, die Arbeiter möchten sich von ihren Ersparnissen Anteile in ihrem Fabrikbetriebe erwerben, um Aktienbesitzer zu werden. Unzweifelhaft würden sie dadurch alle Vorteile einer steigenden Konjunktur genießen, anderseits aber allen Gefahren ausgesetzt sein. Auch die Vereinigten Staaten machen in dieser Beziehung keine Ausnahme, sind doch nach Zeitungsmeldungen erst vor wenigen Monaten Vorzugsaktien des Steel Trust, welche seinen Angestellten als eine besondere Vergünstigung zu früher außerordentlich niedrigen Preisen und auf Abzahlungsbedingungen überlassen wurden, außerordentlich gefallen, so daß der Verlust aller Aktienbesitzer ein ungeheurer ist.

Bezüglich der sozialen Lage in den Vereinigten Staaten gibt Carnegie zu, daß die gegenwärtigen industriellen Verhältnisse die großen Reichtümer in die Hände nur sehr weniger fließen lassen. Aber er behauptet, daß die Unterverteilung des Reichtums reißend um sich greife und ganz von selbst in wohltuender Richtung vor sich gehe. Die wenigen Reichen würden täglich ärmer und die arbeitenden Klassen täglich reicher. Gleichwohl müßten einzelne große Reichtümer erwerben, weil sie durch deren richtige Anlegung der Allgemeinheit den meisten Nutzen bringen können.

In weiteren Vorträgen entwickelt er seine Gedanken über Fragen, welche die gesamte Welt bewegen. Zunächst verweisen wir auf seine Ausführungen über die Silberwährung. Bekanntlich hat diese Frage nicht nur in Europa, sondern auch in Amerika die Geister lebhaft erregt. In den Vereinigten Staaten haben die Freunde der Erhaltung der Silberwährung verschiedene ihren Bestrebungen günstige Gesetze erwirkt. Gegen diese erhebt Carnegie seine warnende Stimme; er bekennt sich offen als Anhänger der reinen Goldwährung, womit der Übersetzer nicht ganz einverstanden ist. Viele Sachverständige werden jedoch sicherlich Carnegies Gründen den Vorzug geben. In Deutschland hat sich jedenfalls die Überzeugung von den Vorzügen der reinen Goldwährung mehr und mehr befestigt.

In einem den englisch-amerikanischen Handelsbeziehungen gewidmeten Abschnitte rechtfertigt Carnegie die Schutzzollpolitik seines zweiten Vaterlandes, welche den Zweck gehabt haben soll, die natürlichen Quellen des Landes zu heben und es möglichst unabhängig vom Auslande zu machen. Dies sei besonders in der Stahlfabrikation geglückt, denn Amerika erzeuge jetzt zweifellos den besten und dabei billigsten Stahl in der Welt. Infolgedessen habe sich Amerika auf die gleiche hohe Handelsstufe wie England geschwungen und habe deshalb an allem Gedeihen in jedwedem Teile der ganzen Welt seinen Anteil. Bei beiden Ländern seien jetzt die ausländischen Handelsinteressen identisch. Diese sollten zu einer gemeinschaftlichen Politik führen, zu einer Politik der offenen Tür und des Friedens, die allen Völkern das Recht gibt, sich ihrem eigenen Wesen gemäß zu entwickeln. Ein derartiger Ausspruch macht stutzig. Soll damit gesagt sein, daß nur die Engländer und Amerikaner das Recht haben, den Außenhandel zu betreiben, und daß die anderen Völker nur geduldet werden sollen? Nicht lange würde es dauern, so würde die sogenannte offene Tür geschlossen werden und ausschließlich die beiden Verbündeten die Weltherrschaft ausüben, erleichtert dadurch, daß, wie Carnegie sagt, Großbritannien die roten Punkte seiner

*) Von dem unter dem Titel „Empire of business“ herausgegebenen Buche des bekannten Stahlkönigs ist von Dr E. E. Lehmann eine mit dem Bildnis Carnegies geschmückte Übersetzung im Verlage von C. A. Schwetschke & Sohn in Berlin erschienen, aus der der nachstehende Aufsatz die wichtigsten Ergebnisse mitteilt und bespricht, die zwar mit dem Eisenbahnwesen nicht unmittelbar zusammenhängen, aber doch bei der Bedeutung des Mannes für den Leserkreis dieser Zeitung von Interesse sein werden.

Oberherrschaft über alle Ecken und Enden der Welt bereits ausgestreut hat und damit auch die Macht besitzt, sich auf dem Meere zur Geltung zu bringen. Sollte Carnegie an eine derartige Möglichkeit gedacht haben, so würde dies nur erklärlich durch seine Begeisterung für die englische und besonders die englisch-amerikanische Rasse, die er für die vollendetste auf der Erde hält.

In einem Aufsatz über „Eisen und Stahl daheim und in der Fremde“ entwickelt er den Gedanken, daß der Stahl der nordamerikanischen Carnegie-Stahlwerke über den englischen und deutschen Stahl siegen solle, weil jene den Stahl billiger herstellen könnten, als es in England und Deutschland möglich sei. Deutschlands Stellung in dieser Sache hält er für künstlich, auf Sand gebaut. Allerdings erzielten die Fabrikanten auf ihrem einheimischen Markte einen höheren Preis, könnten infolgedessen ins Ausland verladen und dort billig verkaufen. In Deutschland beschränke aber der von den Verbrauchern geforderte Preis den Verbrauch, in Amerika dagegen vergrößern die außerordentlich niedrigen Preise die Kauflust; so würden 3 Pfund Stahl für 2 Cents geliefert. Er sei strammer Schutzzöllner für alle diejenigen Fälle, in denen eine Aussicht bestehe, durch zeitweiligen Schutzzoll den Käufer eines bestimmten Artikels besser und billiger mit einheimischem Fabrikate, als mit fremdem zu versorgen. Was diese Ansicht betrifft, so mag die Forderung bezüglich besserer Ware nicht unbegründet sein; Carnegie bleibt aber den Beweis, daß durch einen Schutzzoll die Ware billiger werden könne, schuldig. Er selbst findet es natürlich, daß alle lebenskräftigen Völker bestrebt sind, sich in Industriestaaten umzubilden, um sich von Englands Industrie, welche zur Zeit der Begründung der Manchesterschule allmächtig war, unabhängig zu machen. Dabei sind selbstverständlich die natürlichen Hilfsmittel der betreffenden Länder, ihr Reichtum an Kohle, Eisen usw. zu berücksichtigen. In dem glücklichen Lande Nordamerika sind die Bedingungen dazu nach Carnegies Beschreibung überaus günstige, in anderen Ländern sind sie schwieriger. Danach müssen sich die Preise für dieselbe Ware in den verschiedenen Gegenden mit Rücksicht auf die Herstellungskosten verschieden stellen. Würde die Ansicht Carnegies zur allgemeinen Geltung kommen, dann müßten alle Völker, welche nicht billiger als Nordamerika produzieren können, ihre Industrie völlig aufgeben und ihrem Volkswohlstande nach seinen Ausführungen über die Stahlfabrikation des 19. Jahrhunderts in den Vereinigten Staaten unheilbare Wunden schlagen. Aber auch seine Bemerkung über die außerordentlich niedrigen Preise in Amerika, wobei er auf den Stahlpreis hinweist, erscheint anfechtbar. Danach müßte man glauben, daß dieser niedrige Preis ein regelmäßiger sei. Wie stimmt nun dazu seine Äußerung in der angeführten Abhandlung über Stahlfabrikation, daß dasjenige Unternehmen, welches ein so kostbares Material, nämlich den Stahl, an eine undankbare Menge geradezu halb für nichts fortgibt, bald zugrunde gehen müsse, was unbedingt eintreten würde, wenn der außerordentlich billige Preis (für 3 Pfund 2 Cents) für alle Folgezeit und für jede Art von Stahl derselbe bleiben sollte? Nun, ein Krach ist ja auch, wie oben erwähnt, bereits eingetreten. Wir haben die bestimmte Hoffnung, daß die Industrieverhältnisse Deutschlands, welches schon mehr Stahl erzeugt, als England, denn doch nicht auf Sand gebaut sind.

Sind die inländischen Preise in unbegründeter Weise hoch, so wird auch bei uns Abhilfe geschaffen werden durch die Konkurrenz. Diese hält Carnegie in seiner Besprechung der Trusts für die Todfeindin aller Vereinbarungen, nenne man sie Trust, Syndikat oder anders, durch welche allein die Preise zeitweilig hoch gehalten werden können. Leider gibt Carnegie, welcher die Schaffung der Trusts mißbilligt und meint, daß sie nicht von langer Dauer sein könnten, sondern von der alleinseligmachenden Konkurrenz würden überwunden werden, wohl ein klares Bild von der Ursache ihres Entstehens, geht aber nicht näher auf ihre sei es vorteilhaften, sei es schädlichen Wirkungen ein. Bekanntlich sind auch in Deutschland derartige Vereine unter dem Namen der Syndikate geschaffen worden. Das bedeutendste ist wohl das Rheinisch-westfälische Kohlensyndikat.

Soeben ist auch in Deutschland eine Vereinigung der Stahlwerke, ein Stahltrust, in der Bildung begriffen. Carnegies Stellung den Trusts gegenüber ist natürlich dadurch begründet, daß es ihm seinerseits gelungen ist, dem Stahltrust der Rockefeller und Morgan zu trotzen und selbst als „Stahlkönig“ aus diesem Kampf hervorzugehen. Beweiskräftig ist das, was er gegen die Trusts sagt, keineswegs.

Sehr interessant ist Carnegies Darstellung von der Begründung der Manchesterschule und ihr Verhältnis zur Gegenwart.

Ein besonderer kurzer Abschnitt ist den „Eisenbahnen einst und jetzt“ gewidmet. Er hat für uns besonderes Interesse. Carnegie erzählt darin mit gutem Humor, wie er selbst als Eisenbahntelegraphist der Pennsylvaniabahn mit dem Monatsgehalt von 25 D. angefangen und den späteren Präsidenten dieser Gesellschaft, damaligen Oberinspektor Herrn Thomas A. Skott wegen seines Gehaltes von 1500 D. jährlich angestaunt habe. „Ich wunderte mich im Stillen, was ein Mensch mit so vielem Gelde anzufangen vermochte.“ Er spricht von den fortschreitenden Verbesserungen des Eisenbahnwesens und entwickelt den sonderbaren Gedanken, daß man im Jahre 1950 Eisenbahnen ohne Krümmungen, mit ganz gerader Linie haben würde, weil nur solche den Anforderungen der Schnelligkeit, die er auf 100 engl. Meilen = 160 km schätzt, entsprechen würden.

Weiter spricht er von der Notwendigkeit der Pensionskassen für Eisenbahnangestellte; freilich erkennt man daraus, wie weit die Amerikaner in diesen Dingen zurück sind.

Endlich behandelt er die schwere Verantwortung, die auf dem Eisenbahnbeamten lastet, die Notwendigkeit, nüchtern zu sein, und spricht dabei das goldene Wort aus: „Für einen Mann, der trinkt, ist kein Platz im Eisenbahndienst: eigentlich sollte nirgends Platz für ihn sein.“

Wenn man auch den oft eigenartigen Gedanken des Verfassers nicht überall zustimmen kann, so wird doch jeder Leser seines Buches seine Ausführungen mit Aufmerksamkeit verfolgen. Er gewinnt einen Einblick in die wirtschaftlichen Verhältnisse der Vereinigten Staaten und erhält Kenntnis von dem ungeheueren natürlichen Reichtume dieses Landes, welches im Laufe der letzten Jahre seine Stimme in Weltfragen in sehr fühlbarem Maße zur Geltung zu bringen gewußt hat.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Verkehrseinnahmen deutscher Eisenbahnen** für Januar 1904 betrugen nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im Januar 1904					
aus dem Personenverkehr	34 140 309	+ 2 706 704	748	+ 53	+ 7,63
aus dem Güterverkehr	95 081 436	+ 4 257 482	2 043	+ 72	+ 3,65
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1903 bis Ende Januar 1904					
aus dem Personenverkehr	408 338 744	+21 050 025	10 476	+ 509	+ 5,11
aus dem Güterverkehr	928 886 469	+59 425 176	23 383	+1416	+ 6,45
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Januar 1904					
aus dem Personenverkehr	4 600 548	+ 253 068	767	+ 42	+ 5,79
aus dem Güterverkehr	10 317 244	+ 198 258	1 678	+ 23	+ 1,39

Die Gesamtlänge der Bahnen betrug 46 687,58 km, gegen das Vorjahr + 473,26 km.

— **Tarifverzeichnis.** Im Januar 1901 wurde ein im Verkehrsbureau des Reichseisenbahnamts aufgestelltes Tarifverzeichnis herausgegeben, das den Eisenbahnverwaltungen wie den Verkehrsinteressenten einen vollständigen und schnellen Überblick über alle damals auf den deutschen Eisenbahnen bestehenden Tarife und die von ihnen bedienten Verkehrsverbindungen ermöglicht. Hierzu ist jetzt der Nachtrag III erschienen, der alle seit der Ausgabe des Nachtrags II bis zum 1. Januar 1904 einschließlich eingeführten Änderungen umfaßt. Er ist 30 Druckseiten stark, im Verlage von Julius Springer (Berlin N. 24, Monbijouplatz 3) aufgelegt und zum Preise von 2 ℳ von dort zu beziehen.

— **Lohnzulagen für vorsichtiges Rangieren.** Nach einem durch das „E.-Verordn.-Bl.“ veröffentlichten Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten haben die in der Mehrzahl der Eisenbahndirektionsbezirke mit dem sogenannten Prämienverfahren beim Rangierbetrieb mit Ablaufbergen ange-

stellten Versuche bei geeigneter Durchführung sich gut bewährt und zu günstigen wirtschaftlichen Ergebnissen geführt. Das Verfahren ist daher nach den nachstehend abgedruckten Grundsätzen überall einzuführen, wo die örtlichen Verhältnisse dies zulassen, auch dort, wo mit Zustimmung des Ministers bisher von der Einführung abgesehen war.

Grundsätze für die Gewährung von Lohnzulagen für vorsichtiges Rangieren.

1. Lohnzulagen für vorsichtiges Rangieren dürfen nur solche Rangierer (Hemmschuhleger) erhalten, die in Sammelgleisen beschäftigt sind, in welche die Wagen von Ablaufbergen ablaufen. Für das Rangieren auf anderen Bahnhofsgleisen werden solche Zulagen nicht gewährt. 2. Für jeden Tag erhält der Hemmschuhleger zu seinem Tagelohn eine Lohnzulage. Diese ist verschieden zu bemessen, je nachdem nur in den von ihm bedienten Gleisen oder auch in den Gleisen der ihm benachbarten Hemmschuhleger Beschädigungen an Wagen oder Ladungen nicht vorgekommen sind. 3. Die Höhe der Lohnzulagen ist von den Königlichen Eisenbahndirektionen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse derart festzusetzen, daß die Höhe der Lohnzulagen der zur Vermeidung von Wagenbeschädigungen aufzuwendenden Mühewaltung angepaßt wird. Höhere Lohnzulagen als 30 ₰ bei Vermeidung von Beschädigungen im eigenen Bezirk des Hemmschuhlegers und von 60 ₰, wenn auch im Bezirk der benachbarten Hemmschuhleger keine Beschädigungen vorgekommen sind, dürfen nicht gewährt werden, und auch diese nur in besonders schwierigen Rangierbezirken. 4. Die Lohnzulagen sind zusammen mit dem Tagelohn in derselben Lohnrechnung zu verrechnen. 5. Eine Verheimlichung von Wagenbeschädigungen oder sonstige betrügerische Handlungen zur Erlangung der Lohnzulagen sind streng zu ahnden.

— **Prüfung zum Wagenwärter.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten erhält die Vorschrift § 16 Abs. 1 der Prüfungsordnung für die mittleren und unteren Staatsbahnbeamten („E.-Verordn.-Bl." 1899 S. 361) folgende Fassung: „(1) Der Anwärter muß das Schlosser-, Schmiede- oder Stellmacherhandwerk erlernt haben und sechs Monate in einer Wagenwerkstätte, einschließlich der Probezeit im Bremserdienste, sowie zwei Monate in einer Wagenwerkstätte beschäftigt gewesen sein."

Für die Ausführung dieser Vorschrift wird in dem Erlaß u. a. weiter folgendes bestimmt: Die Beschäftigung in einer Wagenwerkstätte soll sich vorzugsweise auf die Unterhaltung und Ausbesserung der beim Zugdienst vom Wagenwärter zu überwachenden Wagenteile und Vorrichtungen erstrecken: der Kupplungs- und Türverschlußvorrichtungen, der Achslager, Handbremsen und durchgehenden Bremsen sowie der in den Zügen vorhandenen Heizungs- und Beleuchtungsvorrichtungen. Zur Ausbildung im Wagenwärterdienste sind nur Leute zuzulassen, die eine eingehende Kenntnis dieser Vorrichtungen besitzen. Auf den Bremserdienst ist ein Monat zu verwenden, davon eine Woche bei Güter- und drei Wochen bei Personenzügen. Während dieser drei Wochen und während der zwei Monate im Wagenwärterdienste ist der Anwärter bei Personen-Schnell- und D-Zügen zu beschäftigen, damit er mit sämtlichen bei den verschiedenen Zuggattungen vorkommenden Einrichtungen vertraut wird. Auch ist dafür zu sorgen, daß er zeitweise auf größeren Stationen von einem tüchtigen Wagenmeister in den diesen Beamten obliegenden Dienstverrichtungen unterwiesen wird.

— **Ein zweites Wendelsteinbahnprojekt** wurde vor einigen Tagen in einer Versammlung zu Aibling besprochen. Bezirksamtmann v. Leistner berichtete über den Stand des Projektes, das bereits ausgearbeitet und soweit gediehen sei, daß es nur noch der Zustimmung der Anwesenden bedürfe, um die Erstehung einer Bergbahn auf den Wendelstein von Feilenbach aus zu verwirklichen. Einstimmig wurde dann auch nach dem eingehenden Berichte des Ingenieurs Strub aus Zürich der Bau beschlossen. Dieser hat die vorläufigen Pläne und Vorarbeiten bereits vorgelegt und wird sich nun mit der Ausarbeitung der Einzelheiten beschäftigen, so daß nächstes Frühjahr mit dem Bau begonnen und im Juli 1906 die Bergbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben werden kann. Die Bergbahnzüge sollen aus einem einzelnen Motorwagen bestehen, der sowohl auf Adhäsions- als Zahnradstrecken verkehren kann. Um möglichst große und doch leichte Fahrzeuge zu erhalten, wurden solche für fünf Sitze auf die Wagenbreite bestimmt, so daß im Normalprofil eine größte Wagenbreite von 2,65 m zu berücksichtigen ist. Der Unterbau erhält in den Grundzügen die Konstruktion wie die neueren schweizerischen Bergbahnen. Auf steileren Strecken wird das Schotterbett mit beiderseitigem Steinbankett eingefaßt.

Die Gesamtkostenberechnung beziffert sich auf 1 500 000 ℳ, deren Unterbringung eine Bank übernimmt. Eine sofort für Vorarbeiten und erwachsene Auslagen benötigte Summe von 12 000 ℳ wurde durch die Anwesenden, unter denen alle beteiligten Gemeinden, Großbetriebe, Hotelbesitzer usw. vertreten waren, aufgebracht.

Der Münchener Stadtanzeiger, dem wir diese Mitteilung entnehmen, bemerkt dazu: „Wie man sieht, ist der Aiblinger Ausschuß eifrig an der Arbeit, viel eifriger als die Freunde des anderen Projekts, das die Bahn von Schliersee über den Hammer auf den Wendelstein leiten will. Vielleicht spornt die Rührigkeit der Konkurrenz die Schlierseer zu neuer, energischer Tätigkeit an. Wir möchten es dringend wünschen, weil uns ihr Plan aus wirtschaftlichen und ästhetischen Gründen von jeher der sympathischere war. Denn erstens würden auf dem Wege über Hammer eine Reihe größerer Orte berührt, deren Erschließung von höchstem wirtschaftlichen Werte wäre, zweitens bietet die Strecke gegenüber dem Aiblinger Projekt ungleich größere landschaftliche Reize und außerdem ist der Weg über Schliersee der kürzeste. Endlich spricht noch ein gewichtiger praktischer Grund dafür: das Schlierseer Projekt will den Wendelstein von Süden nehmen, hätte also weniger als das andere unter der Ungunst der Schneeverhältnisse zu leiden, könnte deshalb auch zweifellos länger in Betrieb gehalten werden und wäre darum auch geeigneter, dem Wintersport zu dienen und ihn zu fördern."

— **Die Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen** lieferten im ersten Monat des laufenden Jahres ein günstiges Ergebnis und zwar sowohl im Personen- wie im Güterverkehre. Es wurden im Januar d. J. nach vorläufiger Schätzung vereinnahmt: 2 683 400 ℳ im Personenverkehr (+ 177 190 ℳ gegen den gleichen Monat im Vorjahre), 5 987 800 ℳ im Güterverkehr (+ 101 450 ℳ), 8 671 200 ℳ im ganzen (+ 278 640 ℳ).

— **Vereinfachtes Abfertigungungsverfahren bei den sächsischen Staatsbahnen.** Wie bereits in Nr 101 S. 1531 Jahrg. 1903 d. Ztg. mitgeteilt, ist am 1. Januar d. J. im Binnenverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen ein neues Abfertigungsverfahren zur Einführung gelangt, das hauptsächlich darin besteht, daß die Frachtkarte in Wegfall gekommen und an deren Stelle der Frachtbrief getreten ist. Hierzu wird uns von einem in der Praxis stehenden Beamten geschrieben: „Soweit es sich jetzt schon übersehen läßt, bedeutet dies einen Fortschritt im Eisenbahnwesen, wie man sich solchen vor Jahren nicht gedacht hat, noch denken konnte, denn die Frachtkarte wurde von den Eisenbahnorganen bisher für unentbehrlich gehalten. Auch jetzt noch, nachdem bereits seit sechs Wochen das neue Verfahren eingeführt ist, begegnet es verschiedenen Vorurteilen, die voraussichtlich erst nach und nach, d. h. wenn sich das neue Abfertigungsverfahren eingelebt haben wird, schwinden werden.

Als völlig einwandfrei kann das neue Verfahren in der Praxis zwar nicht bezeichnet werden, es werden sich aber schon Mittel und Wege finden lassen, um es sowohl für den Abfertigungsdienst, wie für Kontrollzwecke noch einfacher und zweckmäßiger zu gestalten; hierzu bedarf es nur der Abänderung einiger Formulare. Mit dieser möchte aber noch einige Monate gewartet werden, um mit wirklich zweckmäßigen und endgültigen Maßnahmen vorgehen zu können; die derzeitigen Erfahrungen reichen hierzu nicht aus. Abgesehen von den geringen Erschwernissen, die das neue kartenlose Abfertigungsverfahren mit sich bringt, läßt es jetzt schon erhebliche Ersparnis an Zeit und Arbeitskraft erkennen, und hierin liegt m. E. der größte Vorteil; die Güter würden häufig eher zum Abgang gekommen sein, wenn die Frachtkarten schneller hätten fertiggestellt werden können. Die Zeitersparnis bei der Versandabfertigung ist damit zu begründen, daß die Versandbücher weit einfacher gestaltet sind, als die Frachtkarten; bei ersteren ist weniger zu schreiben, auch ist ein schnelleres Schreiben möglich, als bei letzteren; zu berücksichtigen ist auch, daß die Markenbriefe, die in dem Abgangsbuch nachgewiesen werden, einer weiteren Behandlung nicht bedürfen. Die Führung des Markenbuches erfordert gleichfalls nur wenig Zeit, da es nur wenige Spalten enthält. Als geringe Mehrarbeit ist das Aufkleben und Entwerten der Marken zu bezeichnen, aber es ist zu erwarten, daß sich nach und nach das Publikum der Marken doch bedienen wird.

Bei der Abfertigung im Empfang erscheint der Vorteil des neuen Verfahrens weniger erheblich, weil hier auch die Markenbriefe noch zu prüfen und in die Verrechnungskarten aufzunehmen sind. Schwierigkeit verursacht öfter der Tagesabschluß; es muß mit der größten Gewissenhaftigkeit gearbeitet werden, wenn stundenlanges Suchen infolge Unstimmigkeit zwischen den Überweisungen in den Empfangsbüchern und den Verrechnungskarten vermieden werden soll; nur gute und zuverlässige Kräfte können verwendet werden, und hierin liegt zum Teil die größte Schwierigkeit.

Das Abschließen der Versand- und Empfangsbücher sowie deren Übertragung in die Zusammenstellung und wiederum das Abschließen dieser stellt zwar große Anforderungen an das

Personal, weil in der Regel diese Arbeiten neben den laufenden Arbeiten verrichtet werden müssen, sie sind jedoch keineswegs umfänglicher, als die bisherige Anfertigung der Versand- und Empfangsnachweise.

Aus allem diesen geht hervor, daß die vor und bei Einführung des neuen (kartenlosen) Abfertigungsverfahrens mehrfach laut gewordenen Befürchtungen, es werde mit ihm keine Ersparnis an Zeit und Arbeit erzielt, ja es würde vielleicht gar Mehrarbeit eintreten, sich nicht bewahrheiten; der Erfolg kann nicht mehr in Abrede gestellt werden, er wird aber erst dann vollständig zur Geltung kommen, wenn das neue Verfahren im gesamten deutschen Verkehr zur Einführung gelangt, und dies dürfte hoffentlich nicht allzulange auf sich warten lassen."

— **Wegfall der I. Wagenklasse in den württembergischen Personenzügen.** Schon seit einer Reihe von Jahren wird in den Personenzügen die Führung von Wagen mit Abteilen I. Klasse mehr und mehr eingeschränkt. Zur Zeit befindet sich die I. Wagenklasse nur noch in etwa einem Drittel sämtlicher Züge mit Personenbeförderung. Mit der Beseitigung der I. Klasse aus Zügen, in welchen sie erfahrungsgemäß nur schwach benutzt ist und in welchen infolge des Wegfalls besonderer Abteile dieser Klasse eine mit Betriebskostenersparnis verbundene Einschränkung der Wagenzahl erzielt wird, soll nach Maßgabe des zur Verfügung stehenden geeigneten Wagenmaterials fortgefahren werden. Demgemäß werden auch im Sommerdienst 1904 aus einer weiteren Anzahl von Zügen die Wagen mit Abteilen I. Klasse zurückgezogen werden.

— **Württembergische Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.** Im Etatsjahr 1902 bestanden nach dem Verwaltungsbericht die Betriebsmittel der württembergischen Bodensee-Dampfschiffahrt aus 8 Dampfbooten (darunter ein Salonschiff und 4 Halbsalonschiffe), einer Dampfbarkasse, 4 eisernen Schleppbooten, 2 eisernen Trajektkähnen. Es führten aus die Dampfboote 4027 Fahrten mit 169 628 km Weglänge, die Trajektkähne 700 Fahrten mit 23 016 km, die Schleppboote 323 Fahrten mit 7630 km. Mittels der Trajektkähne wurden 4714 beladene und 3521 leere Eisenbahnfahrzeuge über den See verbracht. Mit württembergischen Dampfbooten wurden von und nach sämtlichen Uferplätzen befördert 280 201 Personen, mit Dampfbooten sämtlicher am Verkehr auf den Bodensee beteiligten Verwaltungen von und nach württembergischen Uferplätzen 304 655 Personen. Güter wurden mit württembergischen Fahrzeugen von und nach sämtlichen Uferplätzen befördert 52 032 t, mit Fahrzeugen sämtlicher Verwaltungen von und nach württembergischen Uferplätzen 95 221 t. Über das Ergebnis des Rechnungsabschlusses für das Etatsjahr 1902 haben wir in Nr 1 S. 7 d. Ztg. bereits berichtet. Der Aufwand für Anschaffung der Schiffe und des sonstigen Eigentums der württembergischen Dampfschiffahrtsverwaltung betrug bis zum letzten März 1903 im ganzen 1 807 896 ℳ. Der Vermögenswert an Schiffen samt Zubehör, an Gebäuden und Grundstücken belief sich am 31. März 1903 auf 698 050 ℳ.

— **Zoll und Eisenbahn.** Wie in Hessen (vergl. Nr 6 S. 81 d. Ztg.), ist auch in Baden die unzeitgemäße Art, die Strafbestimmungen des Vereinszollgesetzes und der auf Grund desselben erlassenen Verordnungen sowie der Steuergesetze buchstäblich auf die auf das Zollinteresse eidlich verpflichteten Staatseisenbahnbeamten anzuwenden, wenigstens in der Hauptsache beseitigt. Die mit Strafbefugnis ausgestatteten Zoll- und Steuerdienststellen sind ermächtigt, in allen Fällen, in denen Beamte, Angestellte oder Arbeiter der Eisenbahnverwaltung bei Ausübung ihres Dienstes Zoll- oder Steuervorschriften (Reichs- und Übergangssteuern) verletzen, die Untersuchung auf sich beruhen zu lassen, sofern es sich um versehentliche Verletzungen der Vorschriften handelt, die sich im wesentlichen nur als Nachlässigkeit im Amte und als Nichtbeachtung der Dienstanweisungen darstellen. Erhaltener Weisung zufolge sollen die Zoll- und Steuerstellen von der ihnen zustehenden Befugnis regelmäßig Gebrauch machen und Zollstrafen gegen Eisenbahnbeamte, Angestellte oder Arbeiter nur erkennen, wenn im einzelnen Falle besondere Gründe die Verhängung einer Zollstrafe angezeigt erscheinen lassen. Eine Gewähr dafür, daß allenthalben hiernach verfahren wird, ist durch die weitere Bestimmung geboten, daß in den Ausnahmefällen, in denen die Einleitung des Zollstrafverfahrens gegen Bahnbeamte beabsichtigt ist, vor Erlassung des Strafbescheids die geschlossenen Untersuchungsakten nebst dem Entwurfe des Bescheids der Zolldirektion zur Einsicht vorzulegen sind.

Die Niederschlagung der Untersuchung ist in den erwähnten Fällen um so unbedenklicher, als wohl meist neben der Verfehlung gegen zoll- oder steuergesetzliche Bestimmungen eine Verletzung der Amtspflicht vorliegen wird. Es bedarf daher lediglich einer Anzeige der Zoll- oder Steuerverwaltung an die vorgesetzte Behörde der schuldigen Bahnbeamten oder Arbeiter, um die Pflichtverletzung im Disziplinarverfahren zum Austrag zu bringen. Wenn ferner der anzeigenden Behörde von der Art der Ahndung des Vergehens Mitteilung gemacht wird, ist dem Geiste der betreffenden Gesetzesbestimmungen in vollem Maße entsprochen und der den Zollstrafen innewohnende Zweck auf zeitgemäßem Wege erreicht.

Zieht man namentlich diejenigen Fälle in Betracht, in denen die Untersuchung über eine Verfehlung gegen zollgesetzliche Bestimmungen keinen eigentlich Schuldigen ergeben hat, wie dies meistens bei zufälligen Verschlußverletzungen der Fall sein wird, so erscheint es bei den heutigen Verhältnissen eigentlich von selbst ausgeschlossen, das Zollstrafverfahren durchzuführen. Der eigentlich Bestrafte ist im letzteren Falle die Staatseisenbahnverwaltung selbst, die ihren ungerecht bestraften Beamten oder Arbeiter nicht im Stiche lassen kann und anderseits gewiß durch solche Mittel nicht angehalten zu werden braucht, für genaue Befolgung der Zollvorschriften durch ihre Leute Sorge zu tragen.

Was schließlich die in Hessen übliche Untersuchungsführung betrifft, die immerhin einen Fortschritt bedeutet, so erscheint diese doch recht umständlich. In Baden beschränkt sich die untersuchungführende Zolldienststelle im allgemeinen darauf, die Eisenbahnbehörde unter Darlegung des ermittelten Sachverhalts um die Benennung des schuldigen Beamten oder Arbeiters zu ersuchen. In ganz geringfügigen und entschuldbaren Fällen wird auch davon Umgang genommen. Die förmliche Untersuchung wird auf das Eisenbahnpersonal nur ausgedehnt, wenn nach den ersten Erhebungen der Verdacht vorliegt, daß der Absender oder ein sonstiger Beteiligter in Verbindung mit Beamten oder Angestellten der Eisenbahnverwaltung es unternommen hat, die Eingangsabgabe zu hinterziehen. Der ganze Schriftwechsel in Untersuchungsfällen vollzieht sich zwischen den Eisenbahn- und Zolldienststellen in einfachster Weise ohne unnötige Inanspruchnahme der vorgesetzten Behörden, ein Punkt, auf welchen bei den Bestrebungen nach Erzielung von Vereinfachungen im Verkehr zwischen Zoll und Eisenbahn besonders Rücksicht zu nehmen sein wird.

— **Änderung der Signalordnung für den Bodensee.** Bisher war für das Notsignal das Hissen der Notflagge, das Abbrennen von roten Blickfeuern, das Abfeuern von Kanonenschüssen, endlich kurze, rasch aufeinanderfolgende Pfiffe oder Glockenschläge bei Dampfschiffen und Nebelhorntöne bei anderen Schiffen vorgeschrieben. Die Praxis hat die Unzulänglichkeit dieser Zeichen erwiesen. Die Bodenseeuferstaaten haben daher die Signalordnung mit Wirkung vom 1. Januar d. J. dahin abgeändert, daß an Stelle des einfarbigen Blickfeuers ein Wechsel von rot und grün und an Stelle der kurzen Zeichen der Pfeifen und Nebelhörner lange Töne treten. Das Signal ist von den Schiffen mit dem Alarmsignal und von den Häfen mit Kanonenschüssen zu beantworten.

— **Über die Ermäßigung der Fracht für den zur Denaturierung mit besonderen Denaturierungsmitteln bestimmten Spiritus** hatte der Vorstand des Deutschen Handelstages eine Umfrage bei den Handelskammern veranstaltet. Wie nun die über diese Angelegenheit in der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" mitgeteilten Berichte erkennen lassen, gehen die Ansichten der Handelskammern in dieser Frage nach verschiedenen Richtungen weit auseinander. Gegenwärtig aber hat auch die Zentrale für Spiritusverwertung sich in einer ausführlichen Denkschrift im Gegensatz zu ihren früheren Ansichten gegen eine solche Maßnahme ausgesprochen, weil sie eine Schädigung des Brennereigewerbes herbeiführen würde. Diese Ansicht hat sie in folgender Weise begründet: „Nach dem jetzigen Stande der Produktion und des Verbrauches an Spiritus übersteigt der örtliche Gesamtbedarf im Westen und Süden Deutschlands die dortige eigene Erzeugung, und zwar etwa um diejenige Menge, welche dort in vollständig denaturiertem Zustande verbraucht wird; durch die Zuführung dieser Menge aus dem Osten wird also der Spiritusproduktion West- und Süddeutschlands keine nennenswerte Konkurrenz gemacht. Demgegenüber werden die zu Trinkzwecken und für die Essig- und chemische Industrie des Westens und Südens benötigten Branntweinmengen in der Hauptsache durch die eigene Produktion jener Landesteile gedeckt. Wenn die Tarifmaßregel den Essig- und chemischen Fabriken die Möglichkeit gewähren würde, den Spiritus aus dem Osten zu einem um 2 ℳ bis 2,75 ℳ billigeren Preise als von den Produzenten des eigenen Landes zu beziehen, so würden dadurch die dortigen Produzenten vor die Frage gestellt, ob sie sich durch die billig verfrachteten östlichen Zufuhren von ihrem Absatze verdrängen lassen oder ihre Erzeugung um den gleichen Betrag billiger verkaufen wollen. Es ist zweifellos, daß sie, um sich den notwendigen Absatz an die Essig- und chemischen Fabriken zu erhalten, mit ihren Preisen für den zur unvollständigen Denaturierung bestimmten Branntwein um den Betrag der Frachtermäßigung würden heruntergehen müssen."

Die von den Anhängern der gedachten Maßnahme befürwortete Versetzung auch des zur Denaturierung mit besonderen

Denaturierungsmitteln bestimmten Spiritus nach Spezialtarif III werde daher für das Branntweingewerbe eine Spiritusentwertung von 2 ℳ bis 2,75 ℳ auf die gesamte Erzeugung des Westens und Südens Deutschlands bedeuten, ohne in einer Absatzsteigerung einen Gegenwert zu bieten; für die Eisenbahnen werde sie einen Rückgang der Frachteinnahmen bewirken.

Demgegenüber hat die Handelskammer zu Frankfurt a/M. sich bei der dortigen Eisenbahndirektion in eingehenden Darlegungen für die gedachte Tarifherabsetzung verwandt und dabei namentlich hervorgehoben, daß anfänglich, als die Zentralstelle für Spiritusverwertung mit ihrem Antrage auf Detarifierung des am Erzeugungsorte mit allgemeinen Denaturierungsmitteln ungenießbar gemachten Spiritus hervortrat, dieser Antrag eisenbahnseitig ausgedehnt wurde auf den gesamten Spiritus, einerlei, durch welche Mittel er auch entwertet würde, und ob am Fabrikationsorte selbst oder am Verkaufsorte. Auch wäre damals die Frage, ob es möglich sei, die Denaturierung des am Verbrauchsorte ungenießbar zu machenden Spiritus mit hinreichender Sicherheit festzustellen, durch bejahende Erklärung der Steuerverwaltung und durch Entwerfung entsprechender Kontrollvorschriften erledigt. Die von den chemischen und sonstigen Fabriken, welche Spiritus benötigen, bezogene Menge betrage im ganzen in der Essigfabrikation rund 160 000 hl, in den chemischen Fabriken usw. rund 185 000 hl nach der Reichsstatistik für 1901/02. Die Tarifherabsetzung werde daher für die Bahnverwaltung nur einen ganz geringen Einnahmeausfall zur Folge haben, und es erscheine daher der Antrag gerechtfertigt, daß auch der zur Denaturierung bestimmte Spiritus in den Spezialtarif III versetzt werde.

Wie jetzt in Nr 19 der Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ mitgeteilt wird, hat der Ausschuß der Verkehrsinteressenten bei der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen in seiner Sitzung vom 8. d. M. die Beratung über die Angelegenheit ausgesetzt, da bekannt geworden war, daß sie vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten der Tarifkommission überwiesen werden wird.

— **Niederschriften der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen.** Vom 1. April d. J. ab wird ein Abonnement auf diese Niederschriften (einschließlich der Unterausschüsse und der Generalkonferenzen) zum Preise von 10 ℳ für das Jahr zugelassen. Das Abonnement ist von den Interessenten bis zum 1. April jeden Jahres der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin anzumelden und gleichzeitig der Abonnementsbetrag an deren Hauptkasse einzusenden. Die Niederschriften werden den Abonnenten sofort nach Erscheinen portofrei als Drucksache zugesandt.

— **Der Eisenbahnbeamtenverein zu Wismar** beging am 10. d. M. das Fest der Fahnenweihe. Am Festzuge beteiligten sich außer den Vereinsmitgliedern Deputationen der Eisenbahnbeamtenvereine Schwerin, Rostock, Ludwigslust, Güstrow, Waren, Neustrelitz und Malchin, zum Teil mit ihren Fahnen. Nach Empfang der verhüllten Fahne am Hause des ersten Vorsitzenden begab sich der Zug nach dem Vereinslokal „Zum Lindenhof“, wo um 4 Uhr die Weihefestlichkeiten ihren Anfang nahmen. Dem Feste wohnte außer mehreren Ehrengästen auch das Ehrenmitglied des Vereins, Generaldirektor Geheimer Ministerialrat Ehlers aus Schwerin bei. Der Weiheakt wurde durch eine Ansprache des ersten Vorsitzenden, Stationsassistenten Lorenz, eingeleitet, welche mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf Seine Königliche Hoheit den Großherzog von Mecklenburg-Schwerin und Seine hohe Braut endete. Nach gemeinsamem Absingen der Hymne „Gott segne Friedrich Franz“ sprach Fräulein Wiencke den Prolog, worauf Pastor Schöning die allen Anwesenden tief zu Herzen gehende Weiherede hielt und die Fahne enthüllte. Zur Ehrung der neuen Fahne wurden dem ersten Vorsitzenden vom Generaldirektor Ehlers sowie von den Vertretern der auswärtigen Vereine prachtvolle goldene und silberne Fahnennägel überreicht. Zum Schlusse dankte der Generaldirektor dem Vorstande durch ein kräftiges Hoch für alle Mühewaltung und ermahnte die Vereinsmitglieder mit bewegten, allen unvergeßlich bleibenden Worten zu festem, treuen Aushalten im schweren Eisenbahnerberuf, zur Pflege guter Kameradschaft und Wahrung unverbrüchlicher Treue zu Fürst und Vaterland. Die übrigen aus Theateraufführungen, mehrstimmigen Liedern sowie vorzüglich vorgetragenen Konzertstücken bestehenden Darbietungen fanden reichen Beifall. Gemeinsames Festessen und Ball beschlossen die Feier. Das schöne Fest hat bei allen Beteiligten einen dauernden Eindruck hinterlassen; es zeugte von einem vortrefflichen Geist unter den sich aus Beamten aller Dienstgrade zusammensetzenden Vereinsmitgliedern.

— **Geheimer Finanzrat Theodor Schreiner** †. Am 16. d. M. starb in Dresden im 76. Lebensjahre der seit dem 1. Januar 1899 im Ruhestand lebende langjährige Abteilungsvorstand der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, Geheimer Finanzrat Theodor Schreiner. Der Heimgegangene war seit dem Jahre 1859 im sächsischen Staatseisenbahndienste tätig, zuerst als Direktionssekretär bei der damaligen Königlichen Direktion der sächsisch-böhmischen und sächsisch-schlesischen Staatseisenbahnen in Dresden. Vom 1. Oktober 1868 bis 1. April 1887 war er als Königlicher Kommissar für den Staatseisenbahnneubau in Sachsen bestellt. Unter seiner Amtsführung entstanden zahlreiche Linien, besonders in der Lausitz, und auch die ersten Schmalspurbahnen (Wilkau-Saupersdorf, Hainsberg-Kipsdorf u. a.). Seine hervorragende Arbeitskraft und sein Geschick in den Verhandlungen mit den Anliegern erwarben ihm hierbei vielfache Anerkennung. Vom 1. April 1887 bis zu seiner Pensionierung stand er der dritten Abteilung der Generaldirektion vor und seine große Geschäftskenntnis kam ihm dabei besonders zu statten. Das Personal verehrte in ihm den geraden, billigdenkenden und gerechten Vorgesetzten. K.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Rüppell, bisher in Breslau, nach Greiffenberg i/Schl. — nicht Friedeberg — versetzt. — Der Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufaches Ludwig Netter aus Bühl in Baden ist zum Regierungsbaumeister ernannt. — Der Geheime Baurat z. D. Max Böttcher in Wiesbaden, zuletzt Mitglied der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M., ist gestorben.

Österreich.

— **Dienstreise des Eisenbahnministers.** Der Minister besichtigte am 15. d. M. die Südseite des Karawankentunnels bis vor Ort, 2144 m. Besondere Beachtung fanden die Druckpartien von Kilometer 1,6 ab, der zur Bewältigung des Gebirgsdruckes versuchsweise angewendete eiserne Stolleneinbau, ein in der Druckpartie in Aufführung begriffener Aufbruchring sowie die im Stollen als Ausweichen benutzten Wagenaufzüge.

Im weiteren Verlauf der Reise nahm der Minister die im Bau befindliche Bahnstrecke nächst Opcina (bei Triest) einschließlich der dort geplanten Stationsanlage der Staatsbahnlinie und der Verbindungslinie zur Südbahn in Augenschein. Hierbei wurde auch der Nordstollen des Opcinatunnels und der zu ihm führende Felseinschnitt in Augenschein genommen. Sodann fuhr der Minister zum Revoltellatunnel bei St. Giovanni, wo die neue Linie von Triest-St. Andrä über Rozzol ansteigend den Höhenzug oberhalb von Guardiella durchbricht.

— **Ghega-Feier.** Der Österreichische Ingenieur- und Architektenverein plant für den Monat Juni im Vereine mit der Südbahn die Veranstaltung einer groß angelegten Ghega-Feier. Diese soll ganz unabhängig von den bereits im Zuge befindlichen Semmeringfeierlichkeiten stattfinden und eine Würdigung des genialen Erbauers der Semmeringbahn durch den engeren Kreis der Fachgenossen bilden. Die Feier, zu deren Vorbereitung ein Ausschuß eingesetzt wurde, wird in der Anbringung einer Gedenktafel an dem vom Ingenieur- und Architektenverein errichteten Ghega-Monument auf der Höhe des Semmerings, in einem Festabend im Wiener Vereinshause und schließlich in der Veranstaltung einer Ausstellung bestehen, die alle möglichen auf den Bau der Semmeringbahn bezughabenden Erinnerungszeichen vereinen soll.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich nach den vorläufigen Einnahmeausweisen im Monat Januar d. J. gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres wie folgt:

	Januar 1904 Kr.	gegen Januar 1903 Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	7 053 787	— 133 810
Südbahngesellschaft	7 567 444	+ 5 510
Österr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft	4 050 415	— 162 907
Österr. Nordwestbahn: garantierte Linie	1 643 465	— 70 257
Elbetalbahn	997 961	— 97 918
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	634 080	— 72 163
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . .	827 282	— 134 647
Buschtêhrader Eisenbahn Lit. A	622 009	+ 34 500
„ „ B	1 160 719	+ 16 000
Böhmische Nordbahn	770 179	+ 4 549

— **Das Jubiläum der Semmeringbahn.** Der Kaiser empfing kürzlich den Präsidenten des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Niederösterreich und den Obmann des Semmering-Festkomitees, die dem Monarchen die Einladung zur Teilnahme an der Semmeringfeier überreichten. Der Kaiser gab seiner Freude über die patriotische Veranstaltung Ausdruck, erkundigte sich nach dem Fortgang der Vorbereitungsarbeiten und stellte sein Erscheinen bei dem Feste in Aussicht.

— **Probefahrten mit den Motorwagen Bauart Komarek.** Den Probefahrten, welche im verflossenen Sommer auf den Strecken Westbahnhof-Neulengbach und Heiligenstadt-Gersthof mit den vollspurigen Komarek-Wagen stattgefunden haben, sind im Januar weitere Versuche mit diesen Wagen auf der Staatsbahnstrecke Hintertrebán-Smichow und auf der Lokalbahn Hintertrebán-Litten gefolgt. Dem Motorwagen waren bei der Probefahrt auf der ersteren Strecke drei Personenwagen im Gewichte von 30—32 t angehängt worden, so daß die Maschine, mit Hinzurechnung des eigenes Gewichtes des Wagens bei dessen teilweiser Belastung mit Personen und Brennmaterial, etwa 56 t fortzuschaffen hatte. Trotz dieser verhältnismäßig starken Belastung hielt der Zug die Fahrzeit bei einer Geschwindigkeit von 40 km genau ein. Mit derselben Belastung fuhr der Wagen von Hintertrebán nach Litten, welche Strecke eine Steigung bis zu 35 ‰ gegen 25 ‰ auf der erstgenannten Strecke aufweist. Die Fahrgeschwindigkeit auf dieser Strecke, die, abgesehen von der starken Steigung, auch starke Krümmungshalbmesser besitzt, betrug 12—15 km. Bei einer zweiten Probefahrt waren dem Motorwagen in der Strecke Smichow-Hintertrebán ein leerer Personenwagen im Gewichte von 10 t und zwei beladene Kohlenwagen im Gewichte von 17,6 t und 17 t angehängt, so daß, das Gewicht des teilweise belasteten Motorwagens hinzugerechnet, das Zuggewicht 67 t betrug. Bei dieser Fahrt wurde eine Geschwindigkeit von 31 km erreicht. Auf der Gebirgsstrecke Hintertrebán-Litten, auf der das Zuggewicht 50 t betrug, wurde bei dieser Fahrt eine Geschwindigkeit von 12.5 km erzielt. Der Wagen ist für die Lokalbahn Böhm.-Leipa-Steinschönau bestimmt.

— **Die Erhöhung der Petroleumtarife**, welche von den österreichischen Privatbahnen für den 1. März d. J. in Aussicht genommen war, wird dem Vernehmen nach eine Verschiebung erfahren.

— **Die Zuckersendungen der Südbahn** sind im November und Dezember 1903 sehr beträchtlich gewesen. Sie haben im November 17 000, im Dezember 20 000 t betragen. Im Januar d. J. wurde eine Steigerung erwartet, die jedoch nicht eingetreten ist. Es wird dies darauf zurückgeführt, daß die Käufer infolge des Wettbewerbs der Deutsch-Ostafrikalinie gegen den Lloyd Zurückhaltung beobachten, um bei dem Tarifkampfe, der sich entwickelt hat, ihre Abschlüsse zu möglichst billigen Frachtsätzen machen zu können.

— **Die Übelstände im Wiener Getreidehandelsverkehr.** Eine Abordnung der Wiener Produktenbörse hat kürzlich beim Ministerpräsidenten sowie beim Ackerbau-, Handels-, Finanz- und Eisenbahnminister an der Hand einer ausführlich begründeten Eingabe jene Unzukömmlichkeiten zur Sprache gebracht, die der Entwicklung des Wiener Getreidehandelsverkehrs seit Jahren hemmend entgegenstehen. Hierbei wurde u. a. auch über die Getreidetarife der Eisenbahnen Klage geführt.

Statt Wien, als Zentralmarkt und maßgebendsten Handelsplatz des Reiches, tarifarisch zu begünstigen, wie dies beispielsweise in Ungarn mit Budapest geschehe, sei in Österreich die Erstellung der Tarife nur geeignet, den Getreidehandel von Wien abzulenken. Noch aus der letzten Zeit sei die Tatsache zu verzeichnen, daß die Frachten für Wien und Niederösterreich wenn auch nur um eine Kleinigkeit, aber immerhin erhöht wurden, dagegen die Wien umgebenden Verbandstarife unverändert blieben. Bei einem früheren Anlasse sei der Preßburger Lagerhaus-Aktiengesellschaft, obwohl dieses Lagerhaus schon vermöge seiner geographischen Lage gegenüber Wien besonders begünstigt ist, unter Mithilfe der österreichischen Eisenbahnen auch in jenen Eisenbahnverbänden, wo die Verhältnisse ebenso wie in Wien liegen, ein neuerlicher Vorteil dadurch eingeräumt worden, daß die Reexpeditionsgebühr von 6 Heller auf 3 Heller ermäßigt wurde. Es bedurfte erst des Einschreitens der Vorstehung der Wiener Produktenbörse und der Direktion des Wiener Lagerhauses, um auch diesem eine Ermäßigung der Reexpeditionsgebühr zu erwirken. Die systematische tarifarische Begünstigung Wiens als Getreidehandelsplatz müsse eine der ersten Aufgaben der maßgebenden Faktoren sein, weil ohne diese eine gedeihliche Entwicklung des Getreidehandels undenkbar sei. Nichts sei verfehlter, als wenn tarifarische Maßnahmen von kleinlichen Gesichtspunkten getroffen werden. Die Gewährung der vollen, von jeder Umwegegebühr befreiten Reexpedition, geltend für alle Verkehrsbeziehungen aus Ungarn nach Nieder- und Oberösterreich, nach Salzburg, Böhmen, Mähren und Schlesien, könnte den arg darniederliegenden Getreidehandel in Wien nicht unwesentlich beleben.

Die Abordnung wurde sowohl vom Ministerpräsidenten, wie von den genannten Ressortministern auf das freundlichste empfangen. Die Minister besprachen eingehend alle in der Eingabe vorgebrachten Beschwerden und sagten ihre rasche Prüfung sowie die möglichste Berücksichtigung aller auf die Hebung des Wiener Getreidehandelsverkehrs abzielenden Bestrebungen zu.

— **Weltausstellung in St. Louis.** Das österreichische Eisenbahnministerium veranstaltet in dem österreichischen Regierungspavillon in St. Louis eine technische Eisenbahnausstellung. Eine besondere Zierde derselben werden 4 Dioramen der österreichischen Gebirgsbahnen bilden. Die Dioramen wurden von der bekannten Theater-Dekorationsfirma Burghart & Cie in Wien hergestellt. Sie stellen Gastein mit der Trasse der Tauernbahn, den Arlberg mit der Trisannabrücke, den Brenner mit St. Jodok und der berühmten großen Eisenbahnschleife, endlich den Semmering mit der Station Semmering dar. Der Eisenbahnminister besichtigte die Dioramen, welche seinen vollen Beifall fanden, und lobte die überaus naturgetreue Wiedergabe der Gebirgslandschaften, ebenso die künstlerische Anordnung des plastischen Vordergrundes.

— **Der Schienenabsatz im Jahre 1903.** Der Absatz der kartellierten österreichischen Eisenwerke an Schienen und Kleinmaterial stellte sich im Jahre 1903 auf 83 900 t, d. i. um 3700 t höher als im Vorjahre. Die Steigerung des Absatzes von Schienen und Kleinmaterial ist eine Folge von Bestellungen für den staatlichen Eisenbahnbau.

Ungarn.

— **Reform der Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen.** Ein ungarisches Blatt brachte kürzlich die Nachricht, daß der ungarische Ministerrat die Reform der Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen unter weitgehender Ausgestaltung des Wirkungskreises der Betriebsleitungen bereits genehmigt habe. Bezugnehmend auf diese Nachricht teilt das betreffende Blatt nunmehr mit, daß nach der ihm von zuständigster Stelle zugegangenen Aufklärung sich der Ministerrat über die in Rede stehende dezentralisierende Reform noch nicht entschieden habe und diese somit z. Z. noch nicht der Verwirklichung nahegerückt ist.

— **Der ungarische Handelsminister für die elektrische Bahn Wien-Preßburg.** Bekanntlich hat die Stadtverwaltung von Budapest dem ungarischen Handelsministerium eine Eingabe unterbreitet, in der die Bitte gestellt wird, die ungarische Teilstrecke der geplanten Eisenbahn Preßburg-Wien nicht zu konzessionieren. Dieses Ansuchen wurde damit begründet, daß durch diese Eisenbahn die Stadt Preßburg, die ohnehin nach Wien hinneige, vollständig in den Bannkreis der österreichischen Hauptstadt gedrängt und die ohnehin nicht genügend starken Fäden zwischen Preßburg und Budapest gänzlich zerrissen würden. Der Handelsminister hat nun diese Eingabe in einer Zuschrift an die Stadtverwaltung beantwortet, in der ausgeführt wird, daß durch die geplante Eisenbahn der Verkehr zwischen Wien und Preßburg keineswegs ein rascherer würde. Diese Bahn werde auf großem Umwege nach Wien geführt, und werden die Züge in zahlreichen Stationen halten; keinem Reisenden von Budapest nach Wien werde es einfallen, bei Preßburg den Zug zu verlassen, dort die Haltestelle der elektrischen Bahn aufzusuchen, um dann in doppelt so langer Zeit nach Wien zu gelangen. Auch sei es nicht richtig, daß die geplante Bahn den Verkehr zwischen Wien und Preßburg lebhafter gestalten würde. Gerade das Gegenteil sei der Fall. Zahlreiche Ortschaften in Österreich, nahe an der ungarischen Landesgrenze, werden von Preßburg mit Handelswaren versehen. Diese Orte können nur durch Ausbau der Teilstrecke von Preßburg zur Landesgrenze dem Preßburger Handel erhalten werden, während, wenn die Bahn nur von der Landesgrenze bis Wien gebaut würde, diese Ortschaften dem Einfluß Preßburgs entzogen würden. Aus allen diesen Gründen könne die Regierung die Konzessionierung der erwähnten Teilstrecke nicht verweigern.

— **Eisenbahn in der hohen Tátra.** Eine in der Bildung begriffene Aktiengesellschaft beabsichtigt, zwischen der Eisenbahnstation Poprád-Felka und Tátrafüred eine elektrische Eisenbahn zu bauen. Die Unternehmer sind bereits um die Konzession sowie eine Beihilfe zum Bau beim Handelsminister eingekommen.

— **Der Ertrag der ungarischen Hauptbahnen** (Eisenbahnen ersten Ranges) gestaltete sich im Jahre 1902 wie folgt:

	Nennbetrag des Anlagekapitals	Ertrag	in Prozenten des Anlagekapitals	
	Kronen	Kronen	1902	1901
Ungarische Staatsbahnen	2 236 332 689	81 198 068	3,63	3,48
Fünfkirchen-Barcser E. (im Betriebe der Staatsbahnen) . . .	14 452 000	658 818	4,56	3,90
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien) . . .	165 081 950	4 606 289	2,79	2,15
Südbahn (ungar. Netz)	264 184 452	5 381 603	2,04	1,97
Raab-Ödenburg-Ebenfurter E.	39 682 628	1 244 558	3,14	3,13
Mohács-Fünfkirchener E.	16 697 931	591 204	3,54	5,23
Privatbahnen zusammen	500 098 961	12 482 472	2,49	2,30
insgesamt	2 736 431 650	93 680 540	3,42	3,26

— **Auf der Kaba-Nádudvarer Lokalbahn**, die demnächst dem Verkehr übergeben werden soll, wird der Betrieb von den ungarischen Staatsbahnen mit Motorwagen geführt werden; es sollen in jeder Richtung täglich 7 Motorzüge verkehren.

Niederlande.

— **Schulen für die unteren und mittleren Beamten bei der Holländischen Eisenbahngesellschaft.** In Berichtigung der Mitteilung über die Heranbildung der unteren und mittleren Eisenbahnbeamten in den Niederlanden in dem Aufsatz „Schulen für mittlere Eisenbahnbeamte“ Nr 3 S. 31 d. Ztg. teilt uns Herr Stationsvorsteher I. Klasse H. R. Krapels in Amersfoort das folgende mit:

„Seit Jahren besteht bei der Holländischen Eisenbahn ein Verein für Eisenbahnbeamte, welcher sich der Ausbildung der Beamten widmet. Die Mitglieder dieses Vereins können unter sehr günstigen Bedingungen Unterricht in der französischen, deutschen und englischen Sprache erhalten und auch Kinder von Beamten können an diesem Unterricht teilnehmen; auch wird an Beamte Unterricht für Stationsbeamte (Commies by den Stationsdienst) erteilt.

Am 1. Juli 1903 ist bei der Holländischen Bahn ein weiterer Verein gegründet; dieser Verein „für Alle der H. Y. S. M.“ (für alle Bediensteten der Holländischen Eisenbahngesellschaft) bestrebt sich, die Wohlfahrt der Mitglieder in jeder Richtung zu fördern; er wird von der Direktion unterstützt; der obengenannte Verein ist in diesen Verein aufgegangen.

Durch diesen Verein ist auch die Heranbildung von unteren und mittleren Beamten in die Hand genommen und in verschiedenen Städten eine Schule für Lademeister, Stationsassistenten, Bahnsteigschaffner, Zugführer, Lokomotivführer, Werkmeister und Eisenbahnsekretäre gegründet. Der Unterricht wird durch sehr fähige Beamte gegeben und für die holländische, deutsche und französische Sprache durch Hauptlehrer erteilt. Außerdem nehmen Kinder der Eisenbahnbeamten an diesen Kursen teil und werden so für verschiedene Prüfungen vorbereitet. Jeder Kursus dauert ein Jahr.

Was nun die Prüfung zum Eisenbahnsekretär betrifft, so werden hierzu nur Beamte, welche bereits mehrere Prüfungen bestanden haben, ausgebildet und zugelassen.

Gegenstände des Unterrichts sind: Eisenbahngesetze, Dienstvorschriften und Instruktionen, sämtliche Vorschriften über den äußeren Dienst, Stationsdienst und Fahrdienst; Tarifwesen, sämtliche Bestimmungen über den Güterdienst, Telegraphendienst, Eisenbahngeographie von Europa, die Geschichte der Eisenbahnen Hollands und die Einteilung der Bahnen, die holländische, französische und deutsche Sprache, besonders Dienstkorrespondenz; das Rechnungswesen; das Vereins-Betriebsreglement, das Wagenübereinkommen mit sämtlichen Instruktionen und das internationale Frachtübereinkommen.

In dieser Hinsicht läßt sich natürlich noch vieles verbessern, doch ist jedenfalls der Anfang gemacht und muß die Errichtung von Eisenbahnschulen sowohl dem Personal wie der Verwaltung zugute kommen.

Übrige europäische Länder.

— **Die Bahn von Miramas nach L'Estaque.** Die Eisenbahnkommission der französischen Deputiertenkammer, welche über die Herstellung der Bahn von Miramas (an der Bahnlinie Arles-Marseille, 33 km südöstlich von Arles) nach L'Estaque (11 km von Marseille) zu beraten hatte, hat nun endlich ihren Bericht der Kammer vorgelegt. Wie bekannt (vergl. Nr 96 Jahrg. 1902 und Nr 12 Jahrg. 1903 d. Ztg.), soll durch diese Bahn eine neue ununterbrochene Verkehrsader von Paris nach Marseille geschaffen werden, da die Hauptlinie zwischen diesen beiden Städten derart überlastet ist, daß sich die Notwendigkeit einer zweiten, von der ersteren unabhängigen Linie schon seit langen Jahren gebieterisch geltend machte. In ihrem Bericht schlägt die Kommission der Kammer vor, den Bahnbau zu genehmigen und ihn nach dem Vertrage vom Jahre 1883 der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zu übertragen.

— **Über die Schwierigkeiten beim Bau des Simplontunnels** äußerte sich, wie wir der Nordd. Allg. Ztg. entnehmen, einer der beiden Ingenieure einem Vertreter der „Italie“ gegenüber folgendermaßen: Es schien so, als ob das Zusammentreffen der beiden Bohrgalerien in nächster Zeit bevorstand; da erhoben sich jedoch bedenkliche und unvorhergesehene Schwierigkeiten in der Galerie der Nordseite in einer Tiefe von 9063 m; ein Druck von unten nach oben hat den Boden um etwa 50 cm gehoben, und man hat sich genötigt gesehen, ein Widerstandsgewölbe zu erbauen, um diesen Druck zu verhindern. Alsbald hob sich in der Tiefe von 9400 m die Temperatur des Felsens bis auf 50 ° C. und erreichte an einigen Stellen 62 °. Unter diesen Umständen wurde das Innere der Galerie geradezu ein Hochofen. Indessen werden sich noch größere Schwierigkeiten zeigen. Das Schlimmste ist in der Tiefe von 9573 m festgestellt worden, gerade zu der Zeit, als das Unternehmen mit dem schweizerischen Bund den Kontrakt unterzeichnet hatte, der die 45 000 000 Fr., die für die Ausführung der Arbeiten bestimmt waren, noch um 9 000 000 Fr. vermehrte. Die Arbeiten sollten am 30. April 1905 beendet sein. An dieser Stelle des Tunnels, auf dem 10. Kilometer, beginnt die Rampe nach Iselle zu, mit einer Neigung von 7 : 1000. Die Schwierigkeiten, die so erheblich geworden sind, daß während zweier Monate die Bohrungen von der Nordseite vollständig aufgegeben sind, waren zunächst das Antreffen einer heißen Quelle, deren Temperatur aber 20 ° nicht überstieg und die zu verschütten gelungen ist; aber nun sprang eine zweite Quelle auf dieser Strecke hervor, die sehr reichlich ist und eine Temperatur hat, die zwischen 50 und 60 ° schwankt. Den Minierern, die an der vordersten Stelle waren, wurden die Füße durch die Strahlen kochenden Wassers verbrannt, das im Laufe von vier Stunden den Schacht überschwemmte, der die Galerie bildet, bis zu dem Punkt, wo er den Abhang übersteigt und in der Richtung nach Brig verläuft. Die Quelle, die 70 l in der Sekunde liefert, machte den Aufenthalt im Stollen unmöglich. Man mußte darauf versuchen, die Temperatur herabzudrücken und das Wasser wegzuschaffen. Man kanalisierte es in der zweiten parallelen Galerie vermöge einer starken Saugpumpe. Ein Sinken der Temperatur erreichte man durch Versprengen von Wasserstaub. Jetzt fürchtet man, um das Unglück voll zu machen, daß eine neue heiße Quelle an der Angriffsseite der Nebengalerie ausbricht. (Dies ist leider bereits eingetreten, wie in Nr 12 S. 187 d. Ztg. mitgeteilt wurde; größere Schwierigkeiten scheint letztere Quelle dem Weiterbau aber nicht zu bereiten. Die Schriftl.) Die Folgen solcher Hindernisse sind nicht leicht zu übersehen. Wenn es gelingt, die Brunnen der ersten Galerie zu verstopfen und die Quelle der parallelen Galerie zu verschütten, so werden die Bohrungen sofort fortgesetzt und das Wasser nach Brig kanalisiert werden. Aber selbst bei Annahme dieser optimistischen Hypothese kann man den Zeitpunkt des Wiederbeginns der Arbeit nicht voraussehen. Das Felsgestein ist ein Nest von Überraschungen, und die Ingenieurkunst ist nicht imstande, ihnen zuvorzukommen.

— **Verbindung des Veltlin mit dem Engadin.** Nach Ausbau der Albulabahn und in Anbetracht des bereits beschlossenen Baues einer Bahn ins untere Engadin mit möglichem Anschluß an das tiroler Eisenbahnnetz fürchtet das italienische Veltlin, vom Fremdenverkehr ausgeschlossen und so in seinen wirtschaftlichen Interessen empfindlich getroffen zu werden. Um dies abzuwenden, hält es eine Bahnverbindung mit den Bahnen Engadins und Graubündens unbedingt für nötig im Anschluß an die bereits bestehende Linie Sondrio-Tirano. Ein Aktionsausschuß wurde eingesetzt und die Veltliner Gemeinden aufgefordert, das Projekt durch Rat und Tat zu unterstützen. (Vergl. die Nachricht über die Bahn durch das Val Malenco in Nr 4 S. 55 d. Ztg.)

— **Die italienischen Lokalbahnen und die Sonntagsruhe.** Die Vereinigung der Lokalbahngesellschaften hat der Abgeordnetenkammer eine Denkschrift vorgelegt, in welcher sie die finanziellen Folgen hervorhebt, welchen die Lokalbahnen ausgesetzt wären, wenn das Gesetz über die Sonntagsruhe, das im Entwurfe vorliegt und demnächst zur Beratung im Parlamente gelangen wird, in der vorgeschlagenen Form auf sie ausgedehnt werden würde. Dies würde die Ausgaben um mehr als 11 % erhöhen und im Durchschnitt den Betriebsreingewinn um 1/3 schmälern; unter diesen Umständen würde bei Berücksichtigung der übrigen Lasten das verwendete Kapital beinahe ohne Verzinsung bleiben müssen, wenn in schlechten Jahren

nicht gar mit einem Fehlbetrag gearbeitet werden müsse. Da laut Konzession die Bahnen den Betrieb nicht freiwillig aufgeben können, wären sie gezwungen, Konkurs anzusagen, um wenigstens einen Teil des Kapitals zu retten. Sie dringen deshalb darauf, daß die Lokalbahnen, für welche die Arbeitsdauer und Ablösung der Angestellten bereits durch das Gesetz über die Diensteinteilung bei den Bahnen geregelt sei, von den Bestimmungen des neuen Gesetzes über die Sonntagsruhe ausgenommen würden oder daß wenigstens die Bestimmungen beider Gesetze verschmolzen werden mögen. Die Denkschrift wurde von 22 Lokalbahngesellschaften unterfertigt.

Die Stellungnahme dieser Bahnen, in welchen viel ausländisches Kapital steckt, wird nicht sympathisch berühren und Mißfallen beim Bahnpersonal hervorrufen. Die Regierung wird natürlich aufs genaueste die Richtigkeit der vorgebrachten Erwägung prüfen müssen, bevor sie selbst Stellung zur Angelegenheit nehmen kann.

— **Petroleum als Heizmaterial für Lokomotiven in Sizilien.** Auf der Linie Palermo-Messina der sizilianischen Bahnen wurden seit einiger Zeit Versuche gemacht, Petroleum als Heizmaterial für Lokomotiven zu verwenden. Besonders auf der tunnelreichen Bergstrecke über die Poloritanische Gebirgskette (Nordostecke Siziliens) ergaben diese Versuche guten Erfolg. Auch für schwere Personenzüge konnten erhöhte Geschwindigkeiten gegenüber der Kohlenheizung leicht eingehalten werden; die Rauchentwicklung in den Tunneln wurde vermieden und die Führung der Heizung wickelte sich sehr leicht ab. Diese Versuche mußten aber abgebrochen werden, da die italienische Zollbehörde auch für das so verwendete Öl den ungeheuer hohen Einfuhrzoll erhob, wie er für das gewöhnliche Petroleum besteht. Es ist jedoch begründete Hoffnung vorhanden, daß das Finanzministerium auf Ansuchen der sizilianischen Bahnen hin die zollfreie Einfuhr des für diese Versuche bestimmten Petroleums gestattet und so die Fortführung dieser interessanten Versuche möglich macht.

— **Über den elektrischen Betrieb auf der Merseybahn in England** bringt die im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene Zeitschrift für Kleinbahnen in ihrer Februarnummer einen Aufsatz des Bau- und Betriebsinspektors Frahm zu London. Wir haben diesen Gegenstand in Nr 42 S. 663 Jahrg. 1903 d. Ztg. näher besprochen, als im Mai 1903 auf jener etwa 8 km langen Bahn, welche den Verkehr zwischen Liverpool und Birkenhead durch einen Tunnel unter dem Merseyflusse vermittelt, der elektrische Betrieb eingeführt wurde. Über den Erfolg dieser Maßregel entnehmen wir jetzt dem Frahmschen Aufsatze die nachstehenden Angaben: „Die Bahn, namentlich soweit sie in Tunneln liegt, hat gegen früher ein ganz anderes Aussehen bekommen. Alles ist hell und freundlich und frei von Rauch, wogegen früher das gerade Gegenteil beobachtet wurde. Die Luft wird nur noch wenig durch den Eisenbahnbetrieb verdorben, so daß die Lüftungsmaschinen bedeutend kleiner hergestellt werden konnten. Den besseren Reisebedingungen entsprechend ist der Verkehr daher auch gestiegen. Während vor der Einführung des elektrischen Betriebes durchschnittlich wöchentlich 110 000 Fahrgäste befördert wurden, werden jetzt deren etwa 150 000 wöchentlich befördert. Die wöchentliche Einnahme ist dementsprechend von 22 000 ℳ auf 27 000 ℳ gestiegen. Da die Einführung des elektrischen Betriebes aber etwa 7 000 000 ℳ gekostet hat, kann von Verteilung angemessener Dividenden auch jetzt noch nicht die Rede sein. Man ist aber um die Zukunft des Unternehmens nicht mehr besorgt, da wenigstens erreicht ist, daß die Einnahmen, die früher beständig zurückgingen, sich nunmehr in aufsteigender Linie bewegen.“ Hier liegt eine große Schwierigkeit in dem Umstande, daß die Bahn durch ihre eigenartige Lage gezwungen ist, in ihren Tarifen den Wettbewerb der Fährschiffe zu berücksichtigen. Der geringste Fahrpreis in der III. Klasse ist 1 d. (8½ ₰), der höchste in der I. Klasse 6 d. (50 ₰). Der Fahrpreis ist nach Entfernungen bemessen. Dabei werden noch im Ortsverkehr auf jede Fahrkarte III. Klasse 27 kg und auf jede Fahrkarte I. Klasse 50 kg Freigepäck gewährt.

— **Beteiligung des russischen Verkehrsministeriums an der Weltausstellung in St. Louis.** Das Ministerium der Verkehrsanstalten beabsichtigte, auf der Ausstellung in St. Louis u. a. eine Darstellung der Organisation der Beförderung von Übersiedlern auf der sibirischen Bahn und der Butterbeförderung in Spezialwagen zur Anschauung zu bringen. Ferner sollte ein großes Modell der kürzlich eröffneten transkaukasischen Petroleumleitung mit ihren Empfangsstationen, den maschinellen Einrichtungen, den Röhrenverbindungen mit den Raffinerien und den Pumpwerken für die Ausstellung hergestellt werden.

Nach neueren Nachrichten hat indessen Rußland mit Rücksicht auf den japanischen Krieg seine Beteiligung an der Ausstellung in St. Louis zurückgezogen und Japan den frei gewordenen Platz für sich belegt.

— **Ermäßigung der Ergänzungssteuer für Kohle zur Ausfuhr aus Rußland.** Das Tarifkomitee des Finanzministeriums hat es möglich gefunden, das Gesuch des Kongresses der Montanindustriellen des Zartums Polen um Ermäßigung der Ergänzungssteuer für Kohle um ½ Kop., welche aus dem Dombrowabecken über Ssosnowice nach dem Auslande befördert wird, zu genehmigen. Diese Vergünstigung ist schon früher für die über Granica ausgeführte Kohle verliehen worden, aber die Ausfuhr kam hier nicht zur rechten Entwicklung, weil der Mangel an Wagen auf den österreichischen Bahnen sehr störend und hemmend wirkte. Nun hoffen die Kohlenindustriellen, wie die deutsche St. Petersb. Ztg. offenherzig mitteilt, die Ausfuhr von Kohle nach Österreich mit Zuhilfenahme der preußischen Wagen besser in Flor bringen zu können. Es fragt sich nur, ob die Rechnung auch stimmen wird.

Fremde Welteile.

— **Verluste von Eisenbahnern in Deutsch-Südwestafrika.** Zu den im Kampf gegen die Hereros Gefallenen gehören leider auch eine ganze Reihe deutscher Eisenbahnbeamter, welche bei der Eisenbahn Swakopmund-Windhuk beschäftigt waren. Das „Deutsche Kolonialblatt“ schreibt: „Das Gouvernement des deutsch-südwestafrikanischen Schutzgebietes hat anläßlich des Herero-Aufstandes den schmerzlichen Verlust einer Anzahl von tüchtigen pflichttreuen Beamten zu beklagen. Sie alle haben ihr Leben in Ausübung ihrer Pflicht dahingegeben, sei es, daß sie im tapferen Kampf gegen die Aufständischen ihren Tod fanden, sei es, daß sie der Gewalttätigkeit und Heimtücke der Hereros zum Opfer fielen. Das Andenken der Braven wird im Schutzgebiet wie auch in der Heimat in Ehren gehalten werden.“ Unter den Gefallenen führt das amtliche Blatt dann folgende Eisenbahnbeamte auf: den Geheimen Registraturassistenten Otto Rock, geboren am 8. Dezember 1877 in St. Johann a. d. Saar, welcher erst im April 1903 als Leiter der Eisenbahnmaterialienverwaltung nach Swakopmund entsandt war. Er fiel bei dem Ausfallgefecht von Okahandja am 20. Januar. Weiter den Lokomotivführer Philipp Fackert aus Duisburg. Er war geprüfter preußischer Lokomotivführer und stand seit April 1902 im Schutzgebietsdienst. Ferner den Lokomotivführer Karl Schliepen aus Altendorf bei Essen. Er stand seit 1898 im Gouvernementsdienst. Es sind außerdem gefallen der Angestellte der Eisenbahn Heinrich Grundmann aus Weddinghofen in Westfalen, 1898 in den Gouvernementsdienst getreten, der Angestellte der Eisenbahn Otto Hellige aus Großsalze bei Magdeburg, 1898 in den Gouvernementsdienst getreten, der Angestellte der Eisenbahn Robert Leopold Seelmann aus Horstdorf in Anhalt, seit 1898 im Gouvernementsdienst. Er fiel am 5. Februar im Gefecht bei Omaruru. Von den Hereros ermordet ist der Streckenaufseher Rudolph Lehmann in Habis. Er stand 1893 bis 1895 bei der Kaiserlichen Schutztruppe, ließ sich später als Ansiedler im Schutzgebiet nieder und war zuletzt bei der Eisenbahn angestellt. Außerdem sind noch in der Verlustliste als gefallen aufgeführt folgende ehemalige Angehörige der Eisenbahntruppen: Gefreiter Scherrer, früher im Eisenbahnregiment Nr 2 und in der Betriebsabteilung der Militäreisenbahn, Reiter Hischer, früher im Eisenbahnregiment Nr 2. Ehre ihrem Andenken!

— **Deutsch-ostafrikanische Mittellandbahn.** Der jetzt vom Bundesrat genehmigte, bereits in der Thronrede des deutschen Reichstags angekündigte Entwurf eines Gesetzes betreffend die Übernahme einer Garantie des Reiches in bezug auf eine Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro ist kürzlich dem deutschen Reichstage vorgelegt worden. Wie die Begründung ausführt, halten die verbündeten Regierungen nach wie vor einen wesentlichen Fortschritt in der Entwicklung des deutsch-ostafrikanischen Schutzgebietes ohne die Inangriffnahme der geplanten Bahn für ausgeschlossen. Sie haben infolgedessen nicht darauf verzichten können, den in der abgelaufenen Legislaturperiode unerledigt gebliebenen Entwurf eines Gesetzes betreffend die Reichsgarantie für die erwähnte Eisenbahn erneut in Vorlage zu bringen. Dem nunmehr vorliegenden Entwurf ist im wesentlichen diejenige Fassung zugrunde gelegt, welche die ursprüngliche Vorlage der verbündeten Regierungen während der letzten Legislaturperiode in den eingehenden Beratungen der Budgetkommission des Reichstages erhalten hat. Die wichtigste Neuerung des gegenwärtigen Entwurfes besteht darin, daß die Spurweite der zu erbauenden Eisenbahn, die früher mit 1,0668 m in Aussicht genommen war, nunmehr auf 0,75 m festgesetzt ist. Diese Herabsetzung der Spurweite verringert die reinen Baukosten um ein Fünftel,

ermöglicht eine Herabsetzung des für die zu gründende Eisenbahngesellschaft erforderlichen Grundkapitals von 24 000 000 bezw. 22 000 000 ℳ auf 18 750 000 ℳ und damit eine Herabsetzung der vom Reiche zu garantierenden Jahreszahlungen von 815 113 ℳ bezw. 747 187 ℳ auf 636 807 ℳ. Diese Ersparnis konnte auf Grund der neueren Verhandlungen mit den beteiligten Bankanstalten erzielt werden, da man — so sagt die Gesetzbegründung — annehmen darf, daß auch eine Eisenbahn mit der geringeren Spurweite, mit der auch der Gouverneur des Schutzgebietes sich einverstanden erklärt hat, dem Verkehrsbedürfnisse genügen werde. Aus dem übrigen Inhalt der Vorlage sei hervorgehoben, daß der Bau und Betrieb der Bahn durch eine von der Bankvereinigung innerhalb einer Frist von einem Jahre vom Tage der Erteilung der Konzession zu bildende Kolonialgesellschaft zu erfolgen hat, und daß die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn innerhalb einer Frist von fünf Jahren vom Tage der Bestätigung des Gesellschaftsvertrages zu bewirken ist; die Bankenvereinigung hofft indes, den Bau der Bahn innerhalb einer dreijährigen Frist vollenden zu können. Ferner ist hervorzuheben, daß die drei ersten Jahreszahlungen an die Anteilseigner der zu bildenden Eisenbahngesellschaft (1. Juli 1905, 1906 und 1907) zu Lasten des Baufonds erfolgen, so daß eine erstmalige Belastung des Reiches aus der zu übernehmenden Garantie erst mit dem 1. Juli 1908 eintritt.

Soweit die Begründung. Wir unsererseits bezweifeln zwar nicht, daß die Bahn auch mit der verringerten Spurweite von 0,75 m dem auftretenden Verkehrsbedürfnis für die ersten Jahre genügen wird; wir meinen aber, daß die zu erzielende Ersparnis zu gering ist, um ein Abweichen von der ursprünglich in Aussicht genommenen sogen. Kapspur zu rechtfertigen, die den wichtigen Vorteil gehabt hätte, die Bahn an etwa englischerseits zu erbauende Bahnen in Innerafrika ohne weiteres anschließen zu können. Doch ist dies kein entscheidender Gesichtspunkt. Die Hauptsache ist, daß die Bahn nun endlich gebaut wird. Hoffentlich überzeugen die Ereignisse in Deutsch-Südwestafrika auch die bisher dem Eisenbahnbau Widerstrebenden im Reichstag von der ungeheueren Wichtigkeit einer Bahnverbindung der Küste mit dem Innern der Kolonien für deren militärischen Schutz, ganz abgesehen von ihrer Bedeutung für die wirtschaftliche Erschließung.

— **Die Ursache des Eisenbahnunglücks bei Willard Kansas in Amerika.** Nach einer Mitteilung von „Railr. Gaz." ist die Ursache dieses furchtbaren Eisenbahnunglücks, über das wir in Nr 4 und 5 d. Ztg. berichtet haben, folgende: Der Zugführer Nagle des California- und Mexiko-Expreßzuges hat ausgesagt, daß er und der Lokomotivführer die Weisung erhalten hatten, auf ihrer Fahrt auf einen ihnen entgegenkommenden Viehzug in Valencia bis 12.58 nachm. zu warten und an einem zweiten Viehzug vier Meilen später in Willard vorüberzufahren. Der erste Viehzug hatte Valencia um 12.58 noch nicht erreicht, und der Expreßzug fuhr weiter. Auf einem Seitengleis in Willard sahen Zugführer und Lokomotivführer einen Viehzug halten und setzten ohne Aufenthalt ihre Fahrt fort. Der Zugführer nahm an, daß der Lokomotivführer diesen Viehzug für eine Zusammensetzung der beiden erwarteten Viehzüge hielt; er selbst war durch Dampf und hohe Fahrgeschwindigkeit verhindert, die Nummer der Lokomotive zu erkennen. Was der Lokomotivführer gedacht und getan hat, ist nicht gesagt, aber da der Zugführer aussagt, daß der Expreßzug mit 50 Meilen (= 80,50 km) Stundengeschwindigkeit fuhr, ist wohl eine Außerachtlassung genügender Vorsicht seitens des Lokomotivführers anzunehmen. Kurzum, die Vorschrift, daß sowohl Lokomotiv- als auch Zugführer wissen müssen, welche Züge sie treffen werden, ist nicht befolgt worden. Der Zugführer verließ sich auf den Lokomotivführer.

Auf einigen amerikanischen Bahnen, beispielsweise der Chicago & North Western, ist es Vorschrift, daß an Treffpunkten (meeting points) Zugführer und Lokomotivführer einander mündlich, in einigen Fällen auch schriftlich die Nummer ihrer betreffenden Züge mitteilen müssen, doch scheint es allenthalben für nötig gehalten zu werden, viele Ausnahmen von dieser Vorschrift zu machen, und diese tatsächliche oder scheinbare Notwendigkeit beständiger Einschränkungen dieser Vorschrift ist einer der schlagenden Gründe für die Überzeugung, daß das Blocksystem das einzige genügende Mittel gegen Zusammenstöße ist. So ist aus dem Eisenbahnunglück bei Willard dieselbe Lehre zu ziehen wie aus anderen kürzlich erfolgten Zusammenstößen. — Soweit die amerikanische Quelle. Signale scheint es auf der fraglichen Bahn überhaupt nicht zu geben.

Allgemeines.

— **„Vergnügungsfahrten" nach dem Kriegsschauplatz in Ostasien.** Wie man in Amerika aus dem Krieg zwischen Rußland und Japan Kapital zu schlagen sucht, zeigt die folgende Mitteilung des „Daily Expreß" aus Newyork. Es wird nämlich berichtet, daß zwei unternehmungslustige Dampfschiffahrtsgesellschaften in San Francisco und Seattle bereits angekündigt haben, daß sie Vergnügungsfahrten nach dem Kriegsschauplatz veranstalten. Auf den Ankündigungen, die sie aushängen lassen, sind die folgenden Worte zu lesen: „Man komme und sehe sich den großen Kampf und die großen Schlachten an. Mächtige Scheinwerfer werden mitgenommen für den Fall, daß die Schlachten bei Nacht geschlagen werden sollten. Es handelt sich um die großen Schlachten des modernen Seekriegs, die man bisher noch niemals gesehen hat. Absolute Sicherheit wird garantiert. Unsere Schiffe sind die schnellsten auf dem ganzen Stillen Ozean und unsere Maschinen kennen ihr Geschäft. Man benutze diese einzige Gelegenheit. Besondere Preise sind für diese Fahrten ausgeschrieben und in Verbindung mit denselben werden bereits ermäßigte Rundreisekarten durch alle japanischen Häfen ausgegeben." Gleichzeitig verschicken diese Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsgesellschaften mit den Einladungen zu diesen Fahrten, die sie als so durchaus sicher bezeichnen, Reklamebriefe von Lebensversicherungsgesellschaften, in denen es heißt, daß es vielleicht doch klüger sein würde, sein Leben zu versichern, ehe man eine solche Reise antritt. Weiter wird berichtet, daß das Publikum sich ganz außerordentlich zu diesen Fahrten drängt. Von einem reichen kalifornischen Landwirt wird berichtet, daß er die Mitglieder seiner Familie fragte, ob sie lieber die Schlachten zwischen Japanern und Russen ansehen oder aber die Weltausstellung von St. Louis sehen wollen, worauf alle, den kleinen 7jährigen Sohn eingerechnet, sich für den Krieg entschieden.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Linie Amstetten-Pontafel gelegene Haltestelle Metnitztal wird am 1. März d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Von den in Mülheim a/Rh. bestehenden beiden Stationen Mülheim a/Rh. und Mülheim a/Rh. rheinisch wird die letztgenannte Station, die nur dem Güterverkehr dient, wegen Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Mülheim a/Rh. zum 1. April d. J. geschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 14 — Inser.-Nr 427 — d. Ztg.)

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 32 vom 10. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 11. Februar d. J.).

Nr I 34 vom 9. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag des k. k. Eisenbahnministeriums auf endgültige Aufnahme der vereinfachten Vorschriften über die Aufteilung von Entschädigungen aus dem Gepäck- und Güterverkehr (Artikel 16, 18 und 19 des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement) in das Übereinkommen selbst (abgesandt am 11. Februar d. J.).

Nr I 37 vom 9. Februar d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend Übertragung von Ausgabestellen an Reiseunternehmer seitens der Ungarischen Staatsbahn (abgesandt am 12. Februar d. J.).

Nr I 40 vom 12. Februar d. J. an sämtliche ordentlichen Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs und an die Rumänische Staatsbahn, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 16. Februar d. J.).

Nr I 44 vom 10. Februar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs sowie an die Schwedischen Staatsbahnen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 11. Februar d. J.).

Nr I 45 vom 10. Februar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Great Central-Eisenbahn auf Teilnahme am Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 15. Februar d. J.).

Nr I 47 vom 10. Februar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Ange-

legenheiten des Personenverkehrs und an den Norddeutschen Lloyd (Zentralabteilung), betreffend Antrag der Zentralabteilung des Norddeutschen Lloyd auf Teilnahme an den Sitzungen des Personenverkehrsausschusses mit beratender Stimme (abgesandt am 16. Februar d. J.).

Nr I 49 vom 12. Februar d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend die neuen Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1904 (abgesandt am 13. Februar d. J.).

Nr I 50 vom 13. Februar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag des Generaldirektors der Dänischen Staatsbahnen auf anderweite Ordnung der Vertretung der skandinavischen Bahnen im Ausschuß für Angelegenheiten des Personenverkehrs (abgesandt am 13. Februar d. J.).

Nr III 70 vom 4. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmäßigen Lieferfristen (abgesandt am 11. Februar d. J.).

Nr IV 34 vom 5. Februar d. J. an sämtliche Königlich preußischen Eisenbahndirektionen und die Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion Mainz, betreffend Beiträge zu den Vereinskosten (abgesandt am 7. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehung war der Güterverkehr auf der Lokalbahn Borki-wielki-Grzymalów vom 3. bis 10. Februar l. J. eingestellt.

Wien, am 15. Februar 1904. (460)

2. Güterverkehr.

Gruppentarif I und Berlin-Stettin-nordostdeutscher Güterverkehr (Gruppe I/III).

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. werden im Ausnahmetarif E 1 (Schiffsbaueisen an Seewerften) im Gruppentarif I für den Verkehr der Stationen Danzig lege Tor, Danzig Olivaer Tor, Danzig Weichselbahnhof und Elbing untereinander, sowie für den Versand dieser Hafenplätze nach Königsberg i/Pr. Ost- und Kaibahnhof, Königsberg i/Pr. Südbahnhof, Königsberg i/Pr. Lizentbhf., Memel, Neufahrwasser und Pillau; desgleichen im Berlin-Stettin-nordostdeutschen Güterverkehr für den Verkehr zwischen den Stationen Danzig lege Tor, Danzig Olivaer Tor, Danzig Weichselbahnhof und Elbing des Direktionsbezirks Danzig einerseits und den Stationen Grabow a/O., Stettin Hauptbahnhof, Vulkan-Bredow und Züllchow des Direktionsbezirks Stettin anderseits, außerdem für den Versand von Danzig lege Tor, Danzig Olivaer Tor, Danzig Weichselbahnhof und Elbing nach Kratzwieck und Swinemünde, sowie für den Versand von Grabow a/O., Stettin Hauptbahnhof, Vulkan-Bredow und Züllchow nach Königsberg i/Pr. Ost- und Kaibhf., Königsberg i/Pr. Südbahnhof, Königsberg i/Pr. Lizentbhf., Memel, Neufahrwasser und Pillau neue Ausnahmefrachtsätze eingeführt.

Über die Höhe derselben geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 14. Februar 1904. (461)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Ausnahmetarif Nr 22 für Graphit im Nachtrag VI zu Teil II, Heft 7 und im Nachtrag VII zu Teil II, Heft 9 des Verbandsgütertarifes vom 1. Februar 1898.)

Ab 1. März 1904 treten die Bestimmungen und Frachtsätze zu der Abteilung I außer Kraft; die Frachtsätze der Abteilung II gelten unter den bisherigen Anwendungsbedingungen nunmehr für folgende Artikel:

„Graphit, roh, auch gemahlen sowie geschlemmt oder in Tafeln, Kugeln oder Blocks geformt, auch Graphiterde."

München, den 13. Februar 1904. (462)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Teil II, Hefte 4 und 6 vom 1. Januar 1899.

Ab 1. März 1904 ermäßigt sich der mit Gültigkeit vom 15. April 1901 eingeführte Frachtsatz für Kunstwolle usw. zwischen Zsolna Ks. Od. und Heidelberg Hpt.-Bhf. Bad. B. und M. N. B. in Ladungen von 5000 kg auf 5,70 ℳ für 100 kg.

München, den 17. Februar 1904. (463)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaren von südwestdeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad usw. vom 1. September 1899.

Mit 1. März 1904 erscheint der Nachtrag III, welcher hauptsächlich geänderte Tarifbestimmungen enthält. Soweit hierdurch gegen seither Erschwerungen eintreten, bleiben die bisherigen Bestimmungen noch bis 15. April 1904 in Kraft.

Der Nachtrag wird unentgeltlich abgegeben.

München, den 15. Februar 1904. (464)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-schweizerischer Getreideausnahmetarif.

Heft 1 (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. Juli 1899.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Schnittabelle A auf Seite 22 des Tarifs wie folgt ergänzt:

Kilometer	Bis zum Schnittpunkt von	Centimes für 100 kg
265	Glonn*	94

Sendungen nach der Schweiz sind vorerst unter Ausschluß der direkten Abfertigung auf Umkartierung in Lindau Stadt verwiesen.

München, den 15. Februar 1904. (465)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 wird zum Tarif vom 1. Februar 1899 der Nachtrag IX herausgegeben.

Er enthält außer den bereits durchgeführten Änderungen und Ergänzungen die Einziehung der bayerischen Stationen Guttenthau, Laufamholz und Pölling, sowie Änderungen und Ergänzungen von Ausnahmetarifen.

Soweit durch den Nachtrag Erhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 15. April 1904 ab.

Abzüge dieses Nachtrags können seinerzeit zum Preise von 20 ₰ für das Stück bei dem Materialdepot der Generaldirektion der Kgl. bayerischen Staatseisenbahnen in München und bei den württembergischen Güterstellen bezogen werden.

München, den 17. Februar 1904. (466)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 15. März l. J. wird der Ausnahmetarif Nr 51 (Kalksteine) durch Aufnahme der Stationsverbindung Holenbrunn-Annathal-Rothau ergänzt.

München, den 17. Februar 1904. (467)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. bis Ende Februar 1907 gelangt ein Ausnahmetarif für Pflastersteine zur Herstellung von Reihenpflaster von den schlesischen Versandstationen nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie nach den Berliner Vororten zur Einführung, über dessen Anwendungsbedingungen und Frachtsätze die beteiligten Güterabfertigungsstellen und die Auskunftsstellen nähere Auskunft geben.

Breslau, am 18. Februar 1904. (468)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - westfälisch - nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Mit dem 1. März d. J. wird die Station Syke des Direktionsbezirks Münster als Empfangsstation in die Abteilung C des Ausnahmetarifs 6 vom 1. April 1902 aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Münster, den 12. Februar 1904. (469)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 22. Februar d. J. ab bis 30. September 1905 werden für den gesamten Übergangsverkehr in Wagenladungen zwischen den Stationen der Kleinbahn Krotoschin - Pleschen einerseits und den Stationen der preußisch - hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen anderseits die Frachtsätze der Staatsbahnstationen Krotoschin und Pleschen um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Der gegenwärtig bestehende Ausnahmetarif für den Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Krotoschin-Pleschen, welcher auf bestimmte Güter und bestimmte Gebiete der Staatsbahnen beschränkt ist, wird hierdurch mit dem Tage des Inkrafttretens des neuen Ausnahmetarifs aufgehoben.

Posen, den 16. Februar 1904. (470)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Eisenbahnverwaltungen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen.)

Am 1. März d. J. tritt zum Teil II B (Schnittsätze für die französischen Bahnstrecken) der Nachtrag IV in Kraft. Exemplare des Nachtrags können von unserer Drucksachenverwaltung unentgeltlich bezogen werden.

Straßburg, den 16. Februar 1904. (471)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Am 4. Mai 1904 tritt der Tarif für den sächsisch-preußisch-südfranzösischen Güterverkehr vom 1. Juni 1900 nebst Ergänzungsblatt und Nachtrag I außer Kraft. Über die Einführung eines neuen Tarifes, durch den teilweise Frachterhöhungen eintreten werden, erfolgt besondere Bekanntmachung.

Dresden, den 17. Februar 1904. (472)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif Nr 23 für Kartoffelstärkefabrikate.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 werden die Sätze des Ausnahmetarifs 23 für Kartoffelstärkefabrikate in unserem Binnengütertarif sowie den südwestdeutschen Tarifheften 1 und 4 nur noch im Rückvergütungswege gewährt und von dem Nachweis abhängig gemacht, daß es sich tatsächlich um Kartoffelstärkefabrikate handelt.

Straßburg, den 12. Februar 1904. (473)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Am 20. d. M. wird die Station Chemnitz-Altendorf der sächsischen Staatseisenbahnen mit den Sätzen der Stationsgruppe Altchemnitz in den Verband aufgenommen.

Altona, den 16. Februar 1904. (474)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 16. Februar d. J. wird der am 1. September v. J. eingeführte Ausnahmetarif für den Übergangsverkehr mit den Stationen des Neuteich-Liessauer Kleinbahnnetzes und den Westpreußischen Kleinbahnen auch auf die Artikel Getreide, Mühlenerzeugnisse, Käse, Futtermittel, gebrannter Kalk und Ziegelsteine ausgedehnt.

Hannover, den 16. Februar 1904. (475)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb treten mit Gültigkeit vom 20. Februar 1904 ab nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Von Cabel nach Braubach . .	0,37	ℳ
„ Osnabrück (Bremer Bhf.) nach St. Adreasberg . .	0,43	„
„ Oranienburg nach Vienenburg	0,46	„

für 100 kg.

Essen, den 12. Februar 1904. (476)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.
2. Heft. Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 10. d. M. werden die Reichsbahnstationen Kedingen und Metzerwiese in den Tarif aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 11. Februar 1904. (477)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1904 wird die Station München Südbhf. in den Ausnahmetarif Nr 7 für Bier in Fässern der Tarifhefte 1 (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. VI. 99 und 3 (Verkehr mit S. C. B. u. w.) vom 1. I. 1900 und St. Margrethen, Station der schweiz. Bundesbahnen, in den Ausnahmetarif Nr 7 für Bier in Fässern des Tarifheftes 2 (Verkehr mit V. S. B.) vom 1. XII. 99 aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Stationen und das Tarifbureau der unterfertigten Stelle Auskunft.

München, den 15. Februar 1904. (478)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland.

Am 1. März 1904 werden die Tarifhefte 1 vom 1. April 1900 und 2 vom 1. August 1897 mit sämtlichen dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben. An deren Stelle treten die Tarifhefte 1 und 2 vom 1. März 1904.

Die „Besonderen Bestimmungen" der beiden neuen Tarifhefte weisen keine nennenswerten Änderungen auf, dagegen haben die Tarif tabellen vielfach erhebliche Umgestaltungen erfahren.

Tarifheft 1.

Im Klassenguttarif sind die bisherigen 3 Wagenladungsklassen A, B und C in Wegfall gekommen. Sie werden durch 2 Wagenladungsklassen A und B für Güter aller Art in Mengen von 5 und 10 t — (den bisherigen Ausnahmetarif Nr 1) — ersetzt. Um auch nach Wegfall der drei Wagenladungsklassen für die hauptsächlich im Verkehr vorkommenden Artikel eine entsprechend billige, direkte Abfertigung zu ermöglichen, haben die Artikelverzeichnisse verschiedener Ausnahmetarife Ergänzungen erfahren, z. B. diejenigen der Ausnahmetarife Nr 7 für sperrige Güter, Nr 10 I für Felle und Häute, Nr 12 für Wolle, Nr 22 für Stärkefabrikate, Nr 29 für Glassand, Nr 36 für Schwefelsäure und Nr 62 für unedle Metalle etc. Außerdem sind für eine Anzahl Artikel neue Ausnahmetarife erstellt worden, z. B. für Harz und Holzkalk — Ausnahmetarif Nr 26 —, für Strohzellstoff — Ausnahmetarif Nr 27 —, für Mineralwasser — Ausnahmetarif Nr 30 —, für Kalziumkarbid — Ausnahmetarif Nr 50 —, für Spat und Ton — Ausnahmetarif Nr 55 —, für Schiefer — Ausnahmetarif Nr 74 —, für gemahlene Steinkohle — Ausnahmetarif Nr 75 —, für Chlormagnesium — Ausnahmetarif Nr 76 —, für Cichorienwurzeln und -Schnitze — Ausnahmetarif Nr 77 —, für Hanfgarn — Ausnahmetarif Nr 78 —, für Bleiglätte und Eisenvitriol — Ausnahmetarif Nr 79 — und für Steinkohlenteerpech — Ausnahmetarif Nr 80.

Eine Anzahl Artikel, die bisher zu den Frachtsätzen der Serie B des Ausnahmetarifs Nr 3 für Eisen- und Stahlwaren abzufertigen waren, dürfen in Zukunft nach den besonderen Bestimmungen nicht mehr zu den Sätzen dieses Ausnahmetarifs tarifiert werden. Der genannte Ausnahmetarif hat ferner in einer Serie C Frachtsätze für Alteisen von Rumänien erhalten. Die weitere Serie D dieses Ausnahmetarifs enthält neue und zwar billigere Frachtsätze als bisher für Roheisen.

Tarifheft 2.

Es enthält wie bisher den Ausnahmetarif Nr 6. Die Artikelverzeichnisse der verschiedenen Serien des Ausnahmetarifs Nr 6 für Getreide etc. und Futtermittel sind ebenfalls abgeändert und ergänzt worden. Die Serie C umfaßt in Zukunft die Artikel Kleie und Ölkuchen etc.; für Erbsenschalen und entölte Samen sind mangels jeglichen Verkehrs keine Frachtsätze mehr vorgesehen. Die Serie D beschränkt sich auf den Artikel Rückstände von Lein- und anderen Ölsaaten, und eine neue Serie E enthält die Frachtsätze für Malztreber und Schlempen aller Art, die bisher im Tarifheft 1 in den Ausnahmetarifen Nr 74 und 65 aufgeführt waren.

Der neue Tarif sieht im allgemeinen in denselben Stationsverbindungen wie der alte Tarif die direkte Abfertigung vor. Nur der Ausnahmetarif Nr 9 für Alkohol ist auf die deutschen Seehafenplätze beschränkt worden. Neben mancherlei Tariferhöhungen infolge Erhöhung der rumänischen Streckensätze kommen aber auch zahlreiche Tarifermäßigungen mit dem neuen Tarif zur Einführung. Soweit Verkehrsbeschränkungen oder Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Tarifsätze noch bis zum 15. April 1904 in Kraft.

Die Tarifhefte sind vom 20. d. M. ab durch die beteiligten Abfertigungsstellen, die Verbandsverwaltungen und das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, zum Preise von 2,30 ℳ für das Heft 1 und von 80 ₰ für das Heft 2 zu beziehen.

Breslau, den 14. Februar 1904. (479)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Österr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1904 treten die Frachtsätze der Abteilung I des Ausn.-Tarifs Nr 58 (Graphit) außer Kraft. Die Frachtsätze der Abteilung II gelten nunmehr für Graphit, roh und gemahlen, sowie geschlemmt oder in Tafeln, Kugeln oder Blocks geformt, auch Graphiterde.

München, den 13. Februar 1904. (480)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Österreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. gelangen für die Beförderung von Holzstoff der Abteilung IV des Ausnahme-

tarifes Nr 16 von Roitham nach Augsburg, Kempten, München und Nürnberg direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 13. Februar 1904. (481)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil IV, Heft 3 vom 1. Mai 1903.
(Böhmisch-bayerischer Holzverkehr.)

Mit Gültigkeit vom 1. März 1904 wird die Station Horowitz der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Tarif einbezogen.

München, den 13. Februar 1904. (482)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Grenztarif für russisches Petroleum vom 5. Oktober 1897.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1904 werden die Stationen Melno des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig und Wronke des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg als Empfangsstationen in den oben bezeichneten Tarif aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Dienststellen sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Bromberg, den 12. Februar 1904. (483)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 10. März 1904 werden die Stationen Barr und Schlettstadt der Reichseisenbahnen, die Station Dürkheim a. d. Haardt der pfälzischen Eisenbahnen und die Stationen Östrich-Winkel und Rüdesheim der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. in den außeritalienischen Ausnahmetarif Nr 23 für Schwefel aus Italien einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das Verbandsabrechnungsbureau hier.

Straßburg, den 13. Februar 1904. (484)
Die geschäftsführende Verwaltung
des deutsch-italienischen Güterverkehrs
via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Gruppentarif VI; rechtsrheinisch-hessischer und linksrheinisch-hessischer Gruppen-Wechseltarif.

Mit Wirkung vom 20. d. M. werden die Stationen Christianshütte, Schupbach und Eschenau (in Nassau) der Kerkerbachbahn in die Ausnahmetarife:

5 a für Steine des Sp.-Tar. III
5 c für Basalt usw.
} des Gruppentarifs VI,

5 c für Basalt usw. des rechtsrheinisch-hessischen Tarifs und

5 b für Basalt usw. des linksrheinisch-hessischen Tarifs

aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 10. Febr. 1904. (485)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Österreich-Bayern.)

Mit Wirksamkeit vom 1. März l. J. wird die Station Grobelno der k. k. priv. Südbahngesellschaft in den Ausnahmetarif Nr 19 (für Spat) einbezogen.

München, den 13. Februar 1904. (486)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländе.

Teil II vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. wird die Station Nordhalben der bayerischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 17 für die Beförderung von Schiefertafeln, Griffel und Märbel einbezogen.

Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Stellen Aufschluß.

München, den 14. Februar 1904. (487)
Generaldirektion
der k. b. Staatseis enbahnen.

Österr.-ungar. bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil II, Heft 3A vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1904 gelangen in Ergänzung des A.-T. Nr 28 (Sand) im Verkehre Schönlind-Stupno-Bras direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 14. Februar 1904. (488)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft A (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1897.

Die Station Grobelno der k. k. priv. Südbahngesellschaft wurde in die Schnitttafel A aufgenommen.

München, den 13. Februar 1904. (489)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Holz- und Rinden-Ausnahmetarif mit Ungarn Teil IV, Heft Nr 2.

Am 1. März 1904 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz und Borke (Rinde) zwischen Stationen der k. ungarischen Staatseisenbahnen (einschließlich der in ihrem Betrieb stehenden Lokal- und Privatbahnen), der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien einschließlich der Barcs-Pakracer Eisenbahn), der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) und der Bosnisch-Hercegovinischen Staatsbahnen

einerseits und Stationen der k. württembergischen Staatseisenbahnen, der großh. badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn, der pfälzischen Eisenbahnen, der k. preußischen und großh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz, der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. (Stationen der Strecken südlich von Niederlahnstein, Diez, Eschhofen, Gießen und Gelnhausen [diese Stationen selbst ausgeschlossen], sowie der Strecke Hanau-Aschaffenburg) und der k. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken

anderseits

zur Einführung.

Der neue Tarif bringt vielfache Frachtermäßigungen, teilweise aber auch Frachterhöhungen mit sich. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die Frachtsätze des seitherigen Tarifs vom 1. Februar 1900 noch bis 15. April 1904 in Kraft.

Der Preis des Tarifs beträgt 1,20 ℳ = 1,40 Kr.

München, den 9. Februar 1904. (490)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Österreich-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.

Tarif mit Asch-Stadt und Roßbach vom 1. August 1901.

Auf Seite 5 ist unter C Vorbemerkungen vor dem Absatze: „Die Gesamtentfernungen etc.“ einzuschalten:

„Bei Berechnung der Fracht werden je nach der Währung des Tarifes Beträge unter 5 Pfennig oder 5 Heller fallen gelassen, Beträge von 5 Pfennig oder 5 Heller und darüber auf 10 Pfennig oder 10 Heller aufgerundet.“

München, den 15. Februar 1904. (491)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsaß-Lothringen und via Schweiz.)

Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. April 1902.

Einführung direkter Frachtsätze für geräuchertes Fleisch als Eilgut von Pribram nach Belfort, Nancy und Paris-Douane.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904 sind für die Beförderung von geräuchertem Fleisch als Eilgut von Pribram nach Belfort, Nancy und Paris-Douane nachstehende Frachtsätze zu berechnen:

Von Pribram nach	für Sendungen					
	bis 5 kg	6 bis 10 kg	11 bis 20 kg	21 bis 30 kg	31 bis 40 kg	über 40 kg
	Francs					
	für die Sendung					für 1000 kg
Belfort	2,35	2,80	3,50	5,10	6,65	160,75
Nancy	2,35	3,10	3,30	4,95	6,50	160,70
Paris-Douane	2,25	3,50	5,40	8,10	10,15	234,25

Wien, am 12. Februar 1904. (492)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. April 1902.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für die Beförderung von eisernen Rollbalkenfedern von Purgstall nach Paris-La Villette-Douane.

Mit Gültigkeit vom 5. März 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904 ist für die Beförderung von

eisernen Rollbalkenfedern von Purgstall nach Paris-La Villette-Douane bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg und Frachtzahlung für mindestens 50 kg der Frachtsatz von Francs 127,50 für 1000 kg zu berechnen.

Wien, am 12. Februar 1904. (493)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Mai d. J. ab werden die Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr von und nach Iserlohn Ostbahnhof mit denen von und nach Iserlohn gleichgestellt. Es werden vom genannten Tage in Iserlohn Ostbahnhof Fahrkarten mit gleichen Preisen wie in Iserlohn ausgegeben. Hierdurch tritt eine Verkehrserleichterung ein, da die in Iserlohn Ostbahnhof gelösten Fahrkarten auch zur Fahrt von Iserlohn und die auf letzterer Station gelösten Fahrkarten auch zur Fahrt von Iserlohn Ostbahnhof benutzt werden können. Durch die Gleichstellung wird anderseits für den Verkehr von und nach Iserlohn Ostbhf. nach und von Stationen aus der Richtung Menden eine Erhöhung der Fahrpreise um 10 bis 20 ₰ bei den einfachen Fahrkarten und 10 bis 30 ₰ bei den Rückfahrkarten bedingt, während von und nach Iserlohn Ostbhf. nach und von Stationen aus der Richtung Letmathe eine Ermäßigung um die gleichen Beträge eintritt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Elberfeld, den 12. Februar 1904. (494)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. April d. J. tritt der Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil II, enthaltend

a) Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen Stationen der preußischen Staatseisenbahnen (Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Cassel, Cöln, Elberfeld, Essen a. d. Ruhr, Hannover, Magdeburg und Münster i/W.) einerseits und Stationen der Georgsmarienhütten- und der Westfälischen Landes-Eisenbahn anderseits,
b) Preistafeln,
c) Anteilsübersicht,

gültig vom 1. April 1904 in Kraft.

Durch denselben wird der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Leichen zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Cassel, Cöln, Elberfeld, Essen a. d. Ruhr, Hannover, Magdeburg und Münster i/W. einerseits und Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Georgsmarienhütten- und der Westfälischen Landes-Eisenbahn anderseits, Teil II nebst Anteilsübersicht, gültig vom 1. Oktober 1900, aufgehoben.

Münster, den 12. Februar 1904. (495)

Namens der beteiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Personenverkehr.

An Stelle des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs Teil II, enthaltend die Besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Altona sowie für dessen Verkehr nach den Stationen der übrigen Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Staatsbahnen, gültig vom 15. Juli 1900, tritt am 1. März d. J. ein neuer Tarif in Kraft.

Nähere Auskunft über die mit demselben eintretenden Änderungen und Ergänzungen erteilt das Verkehrsbureau hier.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen Besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I 3 derselben genehmigt worden.

Altona, den 16. Februar 1904. (496)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien pro 1904/05 für unsere Bahnen soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Angebote mit der Aufschrift

„Submission auf Betriebs- und Werkstättenmaterialien"

sind bis spätestens am 1. März cr., vormittags 10 Uhr, an die unterzeichnete Stelle einzureichen, bei welcher auch die Lieferungsbedingungen eingesehen resp. gegen Einsendung von 75 ₰ bezogen werden können.

Darmstadt, im Februar 1904. (497)

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft
Maschinentechnisches Bureau.
Eichwald.

Verdingung von 26 850 Stück Anstreichpinseln in 8 Losen und 5785 verschiedenen Pinseln in 14 Losen für die Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Danzig, Königsberg i/Pr., Bromberg, Halle und Magdeburg. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 8. März 1904, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin, W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 5. März 1904 an Werkstätteninspektion Berlin 2 (Ostbahn) einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,80 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. März 1904.

Berlin, den 13. Februar 1904. (498)

Königliche Eisenbahndirektion.

Für den Neubau von Miethäusern mit Kleinwohnungen in Lichtenberg b/Berlin, Frankfurter Chaussee, sollen nach einzelnen Losen getrennt oder in mehreren Losen zusammen öffentlich vergeben werden:

Los I. Ausführung von Rohrgewebedecken einschl. Material (rd. 3500 qm);

Los II. desgl. Gas-, Ent- und Bewässerungsanlagen

A. Gasleitungsanlage für Haus I—VI (rd. 1125 m Leitungen),
B. Gasleitungsanlage für Haus VII bis IX (rd. 650 m Leitungen),
C. Ent- und Bewässerungsanlagen für Haus I—VI (rd. 900 m Leitungen),
D. Ent- und Bewässerungsanlagen für Haus VII—IX (rd. 700 m Leitungen);

Los III. desgl. Töpferarbeiten einschl. Material

A. für die Häuser I und II (rund 16 Kochherde, 30 Öfen, 2 Waschherde),
B. für die Häuser III und IV (rund 16 Kochherde, 30 Öfen, 2 Waschherde),
C. für die Häuser V und VI (rund 16 Kochherde, 30 Öfen, 2 Waschherde),
D. für die Häuser VII—IX (rund 28 Kochherde, 38 Öfen, 3 Waschherde).

Angebote sind für Los I bis Dienstag, den 1. März 1904, vorm. 11½ Uhr, für Los II bis Dienstag, den 1. März 1904, nachm. 12½ Uhr, für Los III bis Dienstag, den 1. März 1904, nachm. 1½ Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebotshefte für die einzelnen Lose sind in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, einzusehen oder von dort jedes einzelne Los I, II und III gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zuschlagsfrist bis 15. April 1904.

Berlin, den 10. Februar 1904. (499)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Oberbau- und Baumaterialien.

Die im diesseitigen Bezirke angesammelten, abgängigen Schienen, Schwellen etc. sollen öffentlich verkauft werden.

Der Termin dafür ist auf den **29. Februar 1904, vormittags 11 Uhr,** festgesetzt, und sind mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote bis zu diesem Zeitpunkte, versiegelt und portofrei, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 21 Tage.

Die Verkaufsunterlagen liegen in unserem Rechnungsbureau in Malstatt-Burbach, Ecke St. Johann- und Sophienstraße, Zimmer 21, aus und werden gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ (in bar, nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbureau abgegeben. (500)

St. Johann-Saarbrücken, im Febr. 1904.

Königliche Eisenbahndirektion.

Die zur Zeit bei den Zentralmagazinsverwaltungen München, Nürnberg und Regensburg, dann bei der Zentralwerkstätte Weiden und der Betriebswerkstätte Augsburg lagernden (aus dem Werkstättebetriebe angefallenen) Altmaterialien werden dem öffentlichen Verkaufe unterstellt.

Kaufsangebote sind kostenfrei und verschlossen sowie mit der Aufschrift „Kaufsangebot auf Altmaterialien" versehen bis

spätestens Mittwoch, den 2. März d. J., abends 6 Uhr,

der Unterfertigten zu übermitteln.

Die Eröffnung der Angebote findet am Donnerstag, den 3. März d. J., vormittags 9 Uhr, im nordwestlichen Saale der Restauration der Zentralwerkstätte München statt.

Das Verzeichnis der zum Verkaufe gelangenden Altmaterialien nebst Verdingungsformblatt und den allgemeinen Verkaufsbedingungen ist gegen vorherige Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) von der Unterfertigten zu beziehen.

München, den 18. Februar 1904. (501)

Kgl. Zentralmagazinsverwaltung.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 16. 24. Februar 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Wie ermittelt man die zur Güterbewegung auf den Güterschuppen erforderlichen Arbeitskräfte?

Verhandlungen des Vereins Deutscher Maschineningenieure über Schnellfahrten.

Verschleppungen im Stückgutverkehr.

Nachrichten:

Deutschland: Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Vereinfachungen in der Leitung des Güterverkehrs. — Einnahmen der preuß.-hess. Staatsbahnen. — Höchstgeschwindigkeit der $^3/_4$ gekuppelten Lokomotiven mit Krauß-schem Drehgestell. — Reinigen und Bestreuen der Bürgersteige vor Staatsdienstgebäuden nach einem Schneefall usw. — Vorspanndienst bei Güterzügen mit $^4/_4$ gekuppelten Güterzuglokomotiven. — Verband der Eisenbahnvereine im Bereich der preuß.-hess. Staatsbahnen. — Schwebebahn Gesundbrunnen (Berlin)-Rixdorf. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Wagenverwendung in Bayern. — Verstaatlichung der Zittau-Reichenberger E. — Verkehr u. Einnahmen der württemb. Staatsbahnen. — Landeskarten und Fahrscheinbücher in Württemberg. — Wagengestellung für Holztransporte in Mannheim. — Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung zu Berlin. — Personalnachrichten.

Österreich: Der Bau der neuen Alpenbahnen im Jahre 1903. — Versammlung der Besitzer von Prioritätsaktien der Österr. Nordwestbahn. — Eisenbahnverkehr im Jahre 1903 — Probefahrten auf der Lambach-Gmundener E. — Verwendung von Motorwagen.

Ungarn: Investitionsgesetz. — Beförderung von lebenden Tieren, Eilgütern usw. nach dem Zollauslande. — Ergebnisse der Lokalbahnen.

Übrige europäische Länder: Neue Staatsbahnlinie zur Verbindung von Gotenburg mit dem Norden. — Unfall und gefährliche Zustände auf dem Brüsseler Nordbahnhofe. — Beschickung der Weltausstellung in St. Louis durch die belg. Staatsb. — Eine Bahn zur Gleckensteinhütte am Wetterhorn. — Betriebsergebnisse der russ. Staatsbahnen. — Schlaf- und Speisewagen auf der Moskau-Kiew-Woronesh-E. — Personen- und Güterverkehr auf der Ssestrorezker Strandbahn.

Fremde Weltteile: Militärische Leistungsfähigkeit der sibirischen Bahn. — Der Verkehr auf den sibirischen Linien. — Güterverkehr nach Sibirien. — Chinesische Bahnen. — Eisenbahn Dar-es-Salaam Mrogoro. — Südamerikanische Kontinentalbahnen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr 6 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Wie ermittelt man die zur Güterbewegung auf den Güterschuppen erforderlichen Arbeitskräfte?

Vom Königlichen Eisenbahndirektor a. D. Fenten zu Godesberg.

Im Jahre 1886 habe ich in einer bei J. F. Bergmann in Wiesbaden erschienenen Schrift die Ermittlung der erforderlichen Arbeitskräfte für die einzelnen auf den Eisenbahnstationen vorkommenden Arbeiten erörtert. Ich entschloß mich seinerzeit erst zu der Veröffentlichung, nachdem etwa 10 Jahre nach dem darin geschilderten Verfahren auf den Stationen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft gewirtschaftet war, sich die Sache also praktisch bewährt hatte. Ich habe dadurch zuerst den Dienststellen und Vorgesetzten einen Maßstab gegeben zur Beurteilung bezw. Bemessung der Arbeitswerte der auf den Stationen vorkommenden Arbeiten und, ich darf es kühn behaupten, Millionen den Eisenbahnverwaltungen erspart.

Mit der Veröffentlichung hatte ich aber absichtlich auch deswegen so lange gezögert, um zunächst die Widerstände, welche sich gegen das Verfahren erhoben, im eigenen Gebiete zu überwinden. Eine sachliche Bekämpfung meiner Aufstellungen habe ich nie erfahren, dagegen hat es an sozialen Bedenken und auch persönlichen Angriffen selbst bis in die neueste Zeit hin nicht gefehlt. Es wurde besonders, aber nur im allgemeinen, geltend gemacht, daß meine Anforderungen an das Personal viel zu hoch seien und nur eine Bereicherung der Aktionäre auf Kosten der armen, geplagten Beamten und Arbeiter bezwecken. Heute liegt die Sache anders. Man glaubt viel mehr verlangen zu können und ich habe dieserhalb schon manchen Strauß auszufechten gehabt. Ich halte mich auch heute noch überzeugt, daß ich die gute Mittelstraße gegangen bin und höhere Anforderungen nur auf Kosten guter Arbeitsleistung oder durch Überanstrengung erzielt werden können. Ich will damit aber nicht behaupten, daß die von mir damals aufgestellten Einheitssätze auch heute noch überall ohne weiteres anwendbar seien. Seit 1886 hat sich manches geändert, dem Rechnung getragen werden muß. Besonders ist aber eine ganz andere Behandlung des Stückgutes eingetreten, weshalb ich gerade diesen Dienstzweig im nachfolgenden erörtern will.

Die Zeitwerte für die Arbeiten sind auf dem Wege der reinen Erfahrung gefunden worden. Es wurde zunächst die Vergleichung einer großen Anzahl Arbeitsstellen im großen ganzen miteinander vorgenommen. Diese Vergleiche ergaben so große Unterschiede bei anscheinend ähnlichen Arbeitsleistungen, daß ich mir sagen mußte, daß sie nicht oder doch zum großen Teil nicht bei den beteiligten Personen, Beamten und Arbeitern, sondern in der Sache selbst, in den mehr oder minder großen Anforderungen, die an die Bearbeitung derselben Menge hier und dort gestellt wird, zu suchen seien. Das führte dazu, sich die einzelnen Sendungen näher anzusehen, und dies zu einer Teilung der Arbeiten in Annahme, Verladung usw. Nun wurden diese Arbeiten einzeln mit den gleichen auf den verschiedenen Stellen verglichen. Aber auch hierbei ergaben sich wieder sehr bedeutende Verschiedenheiten, so daß z. B. die Annahme auf einer Station, die im ganzen ungünstig arbeitete, bedeutend weniger Zeit kostete, als die einer anderen Stelle, die anscheinend durch besonders große Leistungen sich hervortat. Das Suchen nach den Gründen hierfür führte zu einer weiteren, fast kleinlich erscheinenden Zergliederung der verschiedenen Arbeiten und ihrer Zeitwertbestimmung. Was aber auch nur eine Minute mehr oder weniger auf die Sendung zu bedeuten hat, geht daraus hervor, daß bei zehn Sendungen auf die Tonne dies für die Tonne 10 Minuten, auf 100 000 Tonnen 1666 Tagewerke macht. Rechnet man das Tagewerk zu 3 ℳ, so ergibt das rund 5000 ℳ. Es gibt aber eine große Anzahl Abfertigungsstellen, auf welchen weit über 100 000 Tonnen jährlich bewegt werden. Es geht daraus klar hervor, daß man die Sache nicht so leichthin überschlagen kann und daß derjenige, der nur nach einer flüchtigen Beobachtung seine Schätzung vornimmt, sich selbst und andere leicht täuscht.

Früher wurde das sämtliche Stückgut doppelt behandelt. Das Ortsversandgut wurde von der Annahmestelle, das Umladegut vom Wagen, der es angebracht, auf eine Lagerstelle im

Güterschuppen und von dieser später in den Wagen verbracht, in dem es weiter befördert werden sollte. Jetzt ist man bestrebt, um Umladungen möglichst zu vermeiden, die Wagen besser auszunutzen und das Gut schneller zu befördern,*) es unvermittelt von der Annahmestelle oder den anbringenden Wagen weiter zu verladen. Einen erfolgreichen Versuch hierzu habe ich schon in den achtziger Jahren auf dem Bahnhofe Cöln-Gereon gemacht.

Die Abfertigungsstelle, welche den größten Prozentsatz unvermittelt verladet, wird unter sonst gleichen Verhältnissen am billigsten arbeiten, ohne daß daraus geschlossen werden dürfte, daß das Personal hier mehr leiste, als auf einer anderen Stelle, wo das nicht der Fall ist, weil das unvermittelt geladene Gut nur einmal, das andere doppelt behandelt wird. Wir haben Abfertigungsstellen, auf welchen bis zu 90 % der gesamten Stückgutverladung direkt verladen werden, wogegen an anderen Stellen das direkt geladene Gut verschwindend klein ist. Bei einem Vergleiche von zwei Ladestellen miteinander muß also, um nicht zu einer unrichtigen Beurteilung zu kommen, unter sonst ganz gleichen Verhältnissen dieses wohl berücksichtigt werden. Falsch wäre es aber auch, wollte man das unmittelbar geladene Gut nur auf die Hälfte veranschlagen. Dieses Gut bedarf einer vermehrten Aufsicht, weil die Gefahr einer Fehlladung hierbei viel größer ist und auch die zurückzulegenden Wege auf dem Schuppen durchweg um ein Bedeutendes länger werden. Es hat desbalb auch gar keinen Sinn, die Kosten für die Tonne nach den verschiedenen Stellen zum Vergleiche zusammenzustellen.

Auch die Menge der auf einer Stelle zu verarbeitenden Güter spielt eine große Rolle. Je größer die Menge und dementsprechend die Ausdehnung der Schuppenräume, desto schwieriger wird die Arbeit und ganz besonders die Aufsicht und die Kontrolle über die einzelnen Arbeiten. Aber auch die sonstigen Schuppeneinrichtungen: der Bodenbelag, die Beleuchtung und ganz besonders noch die Verkarrungsmittel, sind von großem Einflusse. So findet man z. B. noch auf den Güterschuppen sogenannte Sackkarren, die so klein sind, daß sie die einer Arbeitskraft entsprechende Last nicht aufnehmen können, wodurch die Arbeiter gezwungen sind, denselben Weg zwei- und dreimal zu machen, den sie nur einmal zu machen brauchten, wenn das Arbeitsgeschirr ihnen angepaßt wäre.

Bei der Feststellung der Arbeitswerte auf größeren Arbeitsstellen ist nach Vorstehendem eine sorgsame Trennung der einzelnen Arbeiten erforderlich. Durch Zusammenstellung der einzelnen Arbeiten wird dann der Wert für das Ganze gefunden.

Die Arbeiten auf den Güterschuppen zerfallen in sechs Hauptgruppen: 1. Annahme der Ortsversandgüter; 2. Verladung; 3. Entladung; 4. Ausgabe der Ortsempfangsgüter; 5. die Verkarrung der Güter auf dem Schuppen und 6. Verschiedenes, als da sind die Sortierung der Papiere, die Bühnenrevision, die Reinigung des Schuppens, die Kontrollen usw. Aber auch diese Hauptgruppen setzen sich, wie ebenfalls schon gesagt, aus verschiedenen Handlungen zusammen, die nach den örtlichen Verhältnissen und Gewohnheiten sehr voneinander abweichen.

I. Die Annahme der Stückgüter kostet bei voller Arbeitsleistung auf einen Mann gerechnet für die Sendung 5,5 Minuten. Sie besteht aus folgenden Teilarbeiten, wofür die beigestellten Zeitwerte ja nachdem sie ganz oder zum Teil nicht vom Schuppenpersonal ausgeführt werden, in Abzug zu bringen sind:

a)	Prüfen der Frachtbriefe usw.; Sortieren; Numerieren, d. h. Bezeichnung der Lagerstelle oder der Wagen, wohin das Gut verkarrt werden soll; Vergleichen der Frachtbriefe mit den Duplikaten oder den etwa vorgelegten Quittungsbüchern	0,50 Minuten
b)	Ausschreiben der Beklebezettel, Abstempeln der Frachtbriefe, Gewichtseintragung, wo dies für die Akkordarbeit oder zu statistischen Zwecken erforderlich ist	1,60 „
c)	Bekleben der Stücke	0,35 „
d)	Verwiegen	0,42 „
e)	Aufstellen auf die Wage und Abstellen von derselben	0,43 „
f)	Aufladen auf die Karre	1,30 „
g)	Abladen auf der Lagerstelle oder Einladen in den Wagen	0,70 „
h)	im letzteren Falle Eintragen in das Verladebuch	0,20 „
	zusammen	5,50 Minuten

Mir sind Abfertigungsstellen bekannt, auf welchen die Güteranbringer daran gewöhnt sind, nicht nur die Stücke zu bekleben und selbst auf die Wage zu bringen, sondern sogar sie auf dem Schuppen an die Lagerstelle zu verkarren. Es fallen dort die Positionen c, e, f, g für das Schuppenpersonal fort. Statt 5,5 Minuten darf die Annahme dort nur 2,74 Minuten kosten. Außerdem kommt noch in Abzug das Verkarren (siehe weiter unten). Bei der Ausgabe ist auf manchen Stellen fast dasselbe der Fall. Auf den größeren Abfertigungen geschieht das Sortieren, Numerieren usw. meist durch einen besonders befähigten Lademeister. Es wird dort der betreffende Posten (a) abzusetzen und anderweitig (Verschiedenes) zu verrechnen sein.

II. Die Verladung kostet für die Sendung bei voller Arbeitsleistung 5,5 Minuten. Sie stellt sich zusammen aus:

a)	Aussuchen der Güter nach den Frachtbriefen und Beschreiben der Karten mit der Wagennummer	1,50 Minuten
b)	Aufladen auf die Karre	1,80 „
c)	Abladen und regelrechtes Unterbringen in den Wagen	1,60 „
d)	Addieren der Gewichte für den Akkord	0,30 „
e)	Eintragen in das Ladebuch, wobei die Zeitversäumnis durch den Weg zur Ladebuchstelle zu berücksichtigen ist	0,30 „
	zusammen	5,50 Minuten

Wo das Addieren der Gewichte (d) nicht erforderlich ist oder durch einen besonderen Mann geschieht, wie das wohl auf den meisten größeren Stationen der Fall sein wird, fällt dieser Posten entweder ganz aus oder er kommt anderweitig zur Verrechnung.

III. Die Entladung kostet für die Sendung 4,2 Minuten. Sie besteht aus:

a)	Aussuchen nach den Frachtbriefen und Beschreiben mit der Lagerstelle oder dem Wagen, worin das Gut weiter verladen werden soll	1,20 Minuten
b)	Aufladen, Abladen und Aufstellen bezw. Wiederverladen	2,10 „
c)	Verwiegen, Bekleben, Melden überzähliger Güter usw.	0,30 „
d)	Addieren der Gewichte und Eintragung	0,60 „
	zusammen	4,20 Minuten

IV. Die Ausgabe kostet bei einem Ortsempfang unter 1000 t für den Monat 3,0 Minuten. Sie besteht aus:

a)	Aussuchen nach den Frachtbriefen	1,00 Minuten
b)	Auf- und Abladen	1,50 „
c)	Übergabe an den Empfänger	0,50 „
	zusammen	3,00 Minuten

Hierzu kommt auf größeren Stationen noch eine besondere Aufsicht mit 0,06 Minuten. Das Aussuchen steigt nach der Menge der Ortsempfangsgüter fortschreitend. Das häufige Fehlen oder die unrichtige Lagerung der Güter erschwert die Arbeit um so mehr, als die Menge größer wird. Man muß rechnen, daß bei einem Ortsempfang von 1000 t für den Monat das Aus-

*) Ich versuchte dies bereits im Jahre 1878 durch meine Broschüre „Reform im Gütertransport“ (bei Springer in Berlin) anzubahnen.

suchen usw. auf die Sendung 1 Minute kostet und daß für je 100 t im Monat mehr je $^1/_{10}$ Minute für die Sendung zugeschlagen werden muß, so daß bei 2000 t Empfang die Sendung 2 Minuten kosten würde. In gleicher Weise wächst die Aufsicht über die Abfuhr aus dem Schuppen, worauf bekanntlich sehr viel Gewicht gelegt werden muß, um je $^1/_{10}$ Minute auf 100 t, so daß bei einer Ausgabe von 2000 t die Aufsicht $0{,}06 + 10 \times 0{,}06 \times {}^1/_{10} = 0{,}12$ Minuten kostet. Was durch die Empfänger und den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer gewohnheitsmäßig oder auf Grund besonderer Einrichtungen und Verträge geschieht, ist selbstverständlich in Abzug zu bringen.

V. Das Verkarren der Güter auf dem Schuppen ist die schwerste Arbeit. Sowohl die Länge der zurückzulegenden Wege, als auch der Bodenbelag der Schuppen und die Beschaffenheit der Karren beeinflussen diese Arbeit in großem Maße. Bei allerseits guter Beschaffenheit kann man rechnen, daß für 100 m Entfernung für Hin- und Rückfahrt 3,5 Minuten in Anrechnung gebracht werden müssen. Es muß ferner angenommen werden — und das setzt voraus, daß die Karren entsprechend groß und nicht kleine Sackkarren sind —, daß bis zu einem durchschnittlichen Gewicht von 150 kg für die Sendung eine Fahrt erforderlich ist, so daß auf die Tonne mindestens sieben Fahrten kommen. Geht das durchschnittliche Gewicht für den Frachtbrief unter 85 kg zurück, so müssen mehrere Sendungen zusammen verkarrt werden. Die Höchstzahl der Fahrten beträgt also für die Tonne 12 Fahrten. Die Gefahr, daß durch das Zusammenladen mehrerer Sendungen die Güter an die unrichtige Stelle oder gar in den unrichtigen Wagen verkarrt werden, ist, wenn die nötige Aufsicht bei der Verladung vorhanden ist, nicht groß; es wird dann ein vorgekommener Fehler leicht berichtigt. Ich will hier gleich bemerken, daß in bezug auf die zurückzulegenden Wege vielfach eine große Unkenntnis besteht und zwei- und dreifache Überschätzungen, selbst durch die Expeditionsvorsteher und Lademeister, mir häufig bekannt geworden sind. Die Wege müssen durch sorgfältige Beobachtungen und Abmessungen festgestellt werden. Daß auch hier die Arbeiten, welche von anderen geleistet werden, in Abzug gebracht werden müssen, ist selbstverständlich.

Zur Umrechnung vor erläuterten Arbeiten von der Sendung auf die Tonne bedarf es nur eines einfachen Rechenexempels. Es wird ein Beispiel genügen. Beträgt das durchschnittliche Gewicht der Frachtbriefsendung in der Annahme etwa 110 kg, so kommen auf die Tonne durchschnittlich rund 9 Annahmen. Da die Annahme für die Sendung 5,5 Minuten bei voller Arbeitsleistung kostet, so beträgt der Arbeitszeitwert für die Tonne $9 \times 5{,}5 = 49{,}5$ Minuten. Da wohl stets von derselben Kolonne, sowohl bei der Annahme als bei der Verladung usw., die Verkarrung vorgenommen wird, so ist dieser Arbeitswert zuzuschlagen, um die Leistung der Kolonne bemessen zu können. Bei einer Wegelänge von 50 m würden also, da durchschnittlich auf die Tonne 9 Fahrten auszuführen sind und auf 100 m 3,5 Minuten in Anrechnung gebracht werden, $^{50}/_{100} \times 3{,}5 \times 9 = 15{,}75$ Minuten zuzuschlagen sein. Die Annahme einschließlich Verkarren würde demnach $49{,}5 + 15{,}75 = 65{,}25$ Minuten oder, den Tag zu 10 Arbeitsstunden = 600 Minuten gerechnet, 0,108 Tagewerk für die Tonne kosten.

VI. Die verschiedenen Arbeiten habe ich wie folgt zergliedert und den Arbeitswert gleich auf die Tonne berechnet beigestellt.

1. Bühnen- bezw. Lager- oder Schuppenrevision	1,00	Minuten
2. Behandlung überzähliger Güter	0,50	„
3. Reinigen der Wagen im Innern und von Beklebezetteln	0,50	„
4. Bekleben, Beschreiben, Verbleien	0,50	„
5. Schuppenreinigung	0,50	„
6. allgemeine Aufsicht	1,00	„
7. Sortieren der Papiere, Aufstellen der Ladepläne usw.	1,75	„
8. Reparaturen usw.	0,25	„
zusammen	6,00	Minuten

oder 0,01 Tagewerk auf die Tonne.

Auch hier sind, wie auch schon vorher bemerkt, die nicht dieser Kolonne zufallenden Arbeiten in Abzug zu bringen, die Mehrarbeiten, welche etwa anderen Kolonnen abgenommen sind, zuzuschlagen oder, sofern Arbeiten überhaupt nicht oder zum Teil nicht durch das Personal ausgeführt werden, entsprechend zu kürzen.

Bevor man zur Berechnung der Arbeitskräfte für eine Dienststelle schreitet, hat man, wie aus dem Vorgesagten hervorgeht, zunächst sorgfältige Ermittlungen über die bei den einzelnen Arbeitsleistungen in Betracht kommenden Verhältnisse anzustellen. Hierzu dient die Beantwortung der nachfolgenden Fragen. Es ist gleich die Antwort für eine größere Dienststelle, Cöln-Gereon, beigefügt, um später zu zeigen, welche Ergebnisse sich daraus herleiten.

A. Ortsversand (Annahme).

1. Gewicht für den Monat. — 7200 t, d. i. für den Tag 240 t.
2. Gewicht für den Frachtbrief durchschnittlich. — 101 kg, also rund 10 Frachtbriefe für die Tonne.
3. Wieviel Prozent werden nicht gewogen?
4. Wieviel Prozent werden durch die Anbringer auf die Wage gebracht?
5. Wieviel Prozent werden durch die Versender selbst beklebt?
6. Wieviel Prozent werden durch die Anbringer von der Wage auf die Karre gebracht?
7. Wieviel Prozent werden durch die Anbringer selbst verkarrt?
8. Wie groß ist die durchschnittlich bis zur Lagerstelle oder zum Wagen zurückzulegende Wegelänge? — 66 m.
9. Kommen durch Rangieren oder sonstige Verhältnisse und Einrichtungen Störungen oder Begünstigungen vor, welche das Geschäft vorteilhaft oder unvorteilhaft beeinflussen? Welcher Art sind diese und welche Einwirkung in Prozenten zur Normale üben sie aus?

B. Verladung.

1. Gewicht für den Monat
   a) vom Lager 8600 t oder für den Tag 286 t,
   b) direkt geladen 10 400 t oder für den Tag 380 t.
2. Gewicht auf den Frachtbrief durchschnittlich 103 kg, also 10 kg für die Tonne.
3. Wie groß ist die zu durchkarrende Entfernung? 49 m.
4. Sind die zu beladenden Wagen so aufgestellt, daß ein Aufseher mehrere Wagen beaufsichtigen kann? Wieviele? Ja — 6—8 Wagen.
5. Siehe A. 9.

C. Entladung.

1. Gewicht für den Monat 17 300 t, d. i. täglich 576 t.
2. Gewicht für den Frachtbrief durchschnittlich 109, also 9 für die Tonne.
3. Wie groß ist die durchschnittlich zu durchfahrende Entfernung? 128 m.
4. Wieviel Prozent der ganzen Entladung bleiben durchschnittlich im Wagen? — 1,05 %.
5. Siehe A. 9.

D. Ortsempfang.

1. Gewicht für den Monat? 5700 t oder für den Tag 190 t.
2. Gewicht für den Frachtbrief? 104 kg, d. i. 10 für die Tonne.
3. Wieviel Prozent werden von den Selbstabholern (Spediteuren usw.) auf den Lagerplätzen in Empfang genommen? $16\frac{1}{2}$ %.
4. Wie groß ist die durchschnittlich von den Lagerplätzen bis zur Ausgabestelle zurückzulegende Entfernung? 24 m.
5. Siehe A 9.

Nach dieser Aufnahme ergibt sich für die genannte Station folgendes:

A. Annahme.

Es kostet die Annahme bei voller Arbeitsleistung 5,5 Minuten für den Frachtbrief. Da das Numerieren nicht durch das Annahmepersonal geschieht, so kommen hierfür 0,05 Minuten in Abzug. Es bleiben somit 5,45 Minuten. Da 10 Sendungen auf

die Tonne entfallen, so kostet die Tonne $5{,}45 \times 10 = 54{,}5$ Minuten. Hierzu kommt das Verkarren mit 3,5 Minuten für 100 m. Das macht für 10 Sendungen und 66 m Entfernung 23,10 Minuten, zusammen $54{,}5 + 23{,}10 = 77{,}6$ Minuten $= 0{,}13$ Tagewerk. Die Tagesleistung beträgt 240 t. Es sind dazu demnach erforderlich $240 \times 0{,}13 = 31{,}20$ Tagewerke.

B. Verladung.

Die Verladung kostet regelmäßig 5,5 Minuten für die Sendung, also für die Tonne $5{,}5 \times 10 = 55$ Minuten, und die Verkarrung $\frac{3{,}5 \times 49 \times 10}{100} = 17{,}15$, zusammen 72,15 Minuten oder 0,12 Tagewerke. Es kostet demnach die durchschnittliche Tagesleistung von 286 t $286 \times 0{,}12 = 34{,}32$ Arbeitskräfte. Die Behandlung der direkt zu verladenden Güter hat bei der Annahme bezw. Entladung Berücksichtigung gefunden. Nur die erforderliche größere Aufsicht, wozu eine besondere Kolonne eingestellt ist, muß hier noch verrechnet werden. Diese Aufsicht kostet für die Tonne direkt geladenen Gutes 0,032 Tagewerk. Diese Kosten sind so von den örtlichen Verhältnissen abhängig, daß eine Norm dafür nicht aufgestellt werden kann. Sie müssen für jede Stelle besonders ermittelt werden. Sie betragen in Cöln-Gereon bei 380 t 12,16 Tagewerke.

C. Entladung.

Die Entladung kostet regelmäßig 4,2 Minuten, demnach die Tonne $4{,}2 \times 9 = 37{,}8$ Minuten. Die Verkarrung kostet $\frac{128 \times 9 \times 3{,}5}{100} = 40{,}2$ Minuten, zusammen $37{,}8 + 40{,}2 = 78$ Minuten oder 0,13 Tagewerk. Es würde hier für das im Wagen verbleibende Gut ein Abzug zu machen sein, und zwar für das in Fortfall kommende Aufladen, Abladen und Verkarren. Doch ist der Bruchteil, zumal ja das Gut auch im Wagen wieder zurecht gestellt werden muß, so gering, daß er unberücksichtigt bleiben konnte. Es beansprucht demnach die Tagesleistung von 576 t $576 \times 0{,}13 = 74{,}88$ Tagewerke.

D. Ausgabe.

Das Aufsuchen nach den Frachtbriefen erfordert bei einem monatlichen Empfang von 5700 t für die Sendung 5 Minuten, die Aufsicht stellt sich auf 0,3 Minuten und das Ganze zusammen auf $5 + 1{,}5 + 0{,}5 + 0{,}3 = 7{,}3$ Minuten. Das macht für die Tonne bei 10 Sendungen 73 Minuten. Das Verkarren stellt sich etwas höher, da man nicht darauf rechnen kann, daß jede Sendung durch eine Fahrt bewältigt wird. Es kommen vielmehr auf unserer Stelle durchschnittlich 12 Fahrten auf die Tonne. Das macht bei 24 m Entfernung $\frac{3{,}5 \times 24 \times 12}{100} = 10{,}08$ Minuten. Im ganzen kostet also die Tonne $73 + 10{,}08 = 83{,}03$ Minuten. Da $16\frac{1}{2}$ % der Arbeit durch die Empfänger ausgeführt werden, so sind 13,70 Minuten in Abzug zu bringen und es bleiben 69,38 Minuten oder 0,115 Tagewerk für die Tonne. Die Aufsicht wird von Lademeistern und besonders zuverlässigen Arbeitern geführt. Sie haben sich von jedem Stück, das den Schuppen verläßt, am Ausgangstore den Frachtbrief vorzeigen zu lassen und sich von der Übereinstimmung mit der Bezeichnung des Gutes zu überzeugen. Die Tagesleistung von 190 t beansprucht demnach eine Arbeitskraft von $190 \times 0{,}115 = 21{,}85$ Tagewerken.

E. Verschiedene Arbeiten.

Nach den örtlichen Verhältnissen stellt sich die Bühnenrevision statt auf 1 Minute nur auf 0,6, die Behandlung überzähliger Güter statt auf 0,4 auf 0,3, die allgemeine Aufsicht statt auf 1,0 auf 0,8, das Sortieren der Papiere statt auf 1,5 auf 1,0 Minute. Die anderen unter „Verschiedenes“ zu berechnenden Arbeiten sind normal. Es kosten demnach die verschiedenen Arbeiten für die bearbeitete Tonne zusammen statt 6,0 nur 4,8 Minuten $= 0{,}008$ Tagewerk. Es sind demnach für 1672 t $1672 \times 0{,}008 = 13{,}38$ Arbeitskräfte erforderlich. Die 1672 t stellen sich zusammen aus: Versand 240, Empfang 190, Entladung 576, Verladung 286, direkte Ladung 380 t. Die ganze Arbeit kostet also:

Annahme	31,20	Arbeitstage
Verladung	34,32	„
Aufsicht bei Verladung	12,16	„
Entladung	74,88	„
Ausgabe	21,85	„
Verschiedenes	13,38	„
zusammen	187,79	Arbeitstage.

Da durchweg an den Sonntagen nicht gearbeitet wird, bei der vorstehenden Berechnung aber eine volle Arbeitszeit von 30 Tagen im Monat angenommen ist, so ist die auf die Dienststelle fallende Sonntagsruhe noch hinzuzuschlagen. Sie ist bekanntlich dahin beschränkt, daß, falls ein außerordentlicher Verkehr das verlangt, auch an Sonntagen gearbeitet werden muß und etwa erforderliche, möglichst zu beschränkende Überschichten gemacht werden müssen. Die Sonntagsruhe ist nun auf den Dienststellen sehr verschieden, je nachdem nachts gearbeitet wird oder nicht, oder weniger oder häufiger Sonntags gearbeitet werden muß. Wo kein Nachtdienst besteht und Sonntags nur gearbeitet werden muß, würde sie für 365 Tage rund 65 Tage oder 18 % betragen. Wo Nachtdienst eingerichtet ist, kommen unter denselben Verhältnissen auf 730 Arbeitsschichten rund 82 Tage oder 11 %. Es fallen dort auf jeden Sonn- und Feiertag $1\frac{1}{4}$ Tag, da um 4 Uhr morgens die Arbeit eingestellt wird. Durch notwendige Nacharbeit, Hilfeleistung und Ablösungen wird sie auch noch auf verschiedenen Stationen verringert. Auf der in Berechnung stehenden Station beträgt die Sonntagsruhe 8 %. Es sind also zu den berechneten 187,79 Tagewerken noch 8 % $= 14{,}96$ hinzuzurechnen. Es ergibt sich nun ein erforderliches Personal an Arbeitern und Lademeistern von 202,75 bezw. 203 Mann.

Bei einem mittleren Lohnsatz von 3,20 ℳ macht das eine tägliche Ausgabe von 649,60 ℳ. Die verarbeitete Tonne kostet durchschnittlich $\frac{203}{1672} = 0{,}121$ Tagewerk $= 36{,}72$ ₰. Das bewegte Gut besteht durchschnittlich täglich aus: Ortsversand 240 t, Ortsempfang 190 t, Umladung 406 t, zusammen 836 t. Die reine Tonne kostet demnach 73,44 ₰.

Auf dieser Grundlage ist das sogen. Cölner Akkordsystem aufgebaut, das ich vor etwa 30 Jahren bei der Rheinischen Eisenbahn mit großem Erfolge eingeführt habe und das jetzt wieder unter voller Berücksichtigung der vielfach veränderten Sachlage auf vielen Stationen im Direktionsbezirke Cöln in Geltung ist. Zur Verrechnung kommen nur wirklich geleistete Arbeiten, und die Prämien erhalten auch nur die, die sie wirklich verdient haben. Was gegen die in vorstehendem entwickelten Sollleistungen mehr geleistet wird bezw. was weniger an Arbeitskräften vorhanden ist, als nach diesen Berechnungen erforderlich wären, kommt den Arbeitern voll und ganz zu gute. Die Verwaltung erhält und beansprucht von dieser Mehrleistung nichts. Es ist deshalb ein großes Unrecht, eine absichtliche Unwahrheit oder eine Selbsttäuschung, wenn von gewisser Seite behauptet wird, daß die Arbeiter ohne Vergütung Überschichten zu machen hätten; denn alles, was sie in der Überschicht verdienen, gehört ihnen, und zwar den Überschichtleistenden ganz allein. Die Verwaltung zieht keinen Pfennig Vorteil davon. Der Akkordüberschuß entfällt also ganz und zwar nach Maßgabe der Leistungen auf die Arbeiter. Die Verrechnung ist so einfach, daß der Arbeiter selbst imstande ist, seinen Überverdienst zu berechnen. Die Arbeitsleistungen sind einer mittleren Arbeitskraft angepaßt, so daß, ohne daß die Güte der Arbeit darunter zu leiden hätte, noch ein guter Gewinn erzielt werden kann, was auch tatsächlich der Fall ist. Daß auf gute und fehlerfreie Arbeit unbedingt gehalten werden muß, ist selbstverständlich. Aus diesem Grunde aber ist es auch zur Vermeidung von Nachlässigkeiten und Oberflächlichkeiten unerläßlich, daß die Akkordgemeinschaft oder die jeweilig Schuldigen zum Ersatze der verschuldeten Verluste verantwortlich gemacht werden.

Die Arbeiter sind im ganzen recht zufrieden mit der Einrichtung. Daß es aber unter einer so großen Zahl heutzutage auch etliche gibt, die, vom Geiste des Umsturzes angehaucht, zu unterminieren suchen, darüber braucht man sich nicht zu verwundern. Wer kann es diesen recht machen?

Auf einiges glaube ich aber zu gunsten der Arbeiter doch hier hinweisen zu müssen, das wohl der Beachtung wert scheint.

1. Bei Vergebung der Arbeiten in Akkord ist, soweit mir bekannt geworden, vielfach die Sonntagsruhe außer Betracht geblieben. Das ist nicht nur ein Fehler, sondern auch eine große Härte. Die Sonntagsruhe unter Beibehaltung des Lohnes ist eine dem Arbeiter erwiesene Wohltat, die ihm nicht entzogen oder geschmälert werden darf. Sie hat als besonderer Posten und zwar den wirklichen in den Rechnungsmonat fallenden Sonn- und Festtagen entsprechend im „Haben“ zu erscheinen. Sie als Prozentsatz den Akkordsätzen zuzuschlagen, ist ganz falsch, denn erstens kommt sie dann nirgends mehr zum Ausdruck und wird dem Bewußtsein der Arbeiter entrückt, und zweitens entstehen daraus störende Unregelmäßigkeiten. In den Monaten, in welche wenige Sonn- und Feiertage fallen, im Sommer, würden die Arbeiter eine erhöhte Prämie erhalten, wofür sie nichts getan, und in solchen Zeiten, worin viele Feiertage fallen, der Arbeiter auch ganz besonders seine Groschen brauchen kann, im Dezember und um Ostern, würde den vielen Löhnungstagen nur eine geringe Leistung gegenüberstehen. Die Sonn- und Festtage würden die verdiente Prämie wegnehmen.

2. Es ist allgemein bekannt, daß die Nachtarbeit eine größere Anstrengung erfordert als die Tagesarbeit und daß die Leistungen bei Nacht hinter der Tagesleistung zurückbleiben. Der Nachtdienst bringt es aber auch noch mit sich, daß den Leuten, Beamten sowohl wie Arbeitern, Kosten entstehen. Die Stärkungen, die sie in der Nacht nehmen müssen, sind für sie eine Mehrausgabe, denn an Mahlzeiten wird dadurch bei Tage in der Familie und auch beim Einzelnen nichts gespart. Die Auslage für die Nacht geht der Familie verloren. Das ist sicher ein Grund, weshalb man sich wenn möglich am Nachtdienst vorbeizudrücken sucht. Es ist die Frage, ob nicht Einrichtungen zu schaffen wären, wodurch den Nachtdiensttuenden kostenlos eine Stärkung gereicht würde.

3. Die Erfahrung lehrt, daß zu gewissen regelmäßig wiederkehrenden Zeiten und zwar etwa vom 20. Dezember bis gegen Ende Januar der Stückgutverkehr schwach ist und die Leute nicht voll beschäftigt werden können. Um diese Not nicht durch Entlassung auf Einzelne abzuwälzen, hat man wohl gleichmäßig Beurlaubungen eintreten lassen und so alle Leute beibehalten. Aber es ist doch gerade dann eine recht schlimme Zeit für die Arbeiter. Die Ausgaben sind durch Licht und Heizung größer, und wenn da die Einnahmen geringer werden, so ist das recht böse. Es ist für die Leute hart und es tut dem Vorgesetzten wehe, solche Anordnungen treffen zu müssen. Sollten in diesen Zeiten die Leute nicht anderwärts nützlich beschäftigt werden können? Sehen wir uns das Innere der Güterschuppen, der Aufenthaltsräume usw. an, dann müssen wir uns sagen, daß eine gründliche einmalige Reinigung im Jahre schon aus gesundheitlichen Rücksichten wohl am Platze wäre. Auf den Stationen werden ja die Aufenthaltsräume schon besser gereinigt, als das früher der Fall war, aber die Anstricherneuerung geschieht im Sommer auf Veranlassung der Betriebsinspektionen. Wenn nun solche Reinigung und das Kalken der Wände und des Holzwerkes auf den Güterschuppen durch die Schuppenarbeiter in den verkehrsschwachen Zeiten geschähe, dann würden diese nicht nur Beschäftigung haben, sondern die Arbeiten würden sich auch viel billiger stellen, als wenn sie im Sommer durch Handwerker ausgeführt werden, die dann auch noch störend auf das Verladegeschäft usw. im Schuppen einwirken. Ich habe den Versuch mit gutem Erfolge gemacht und so die Arbeiter durch den Winter gebracht. Aber was sagt der Etat dazu?

Zum Schlusse möchte ich noch ein Wort über die Güterschuppenanlage sagen. Aus den vorstehenden Ausführungen geht deutlich hervor, wie wichtig es ist, die baulichen Anlagen den örtlichen Anforderungen anzupassen. Bei der Grundrißanlage der Güterschuppen ist vor allem darauf zu achten, daß die Arbeiten in kürzester Zeit und mit möglichst geringen Mitteln ausgeführt werden können. Es liegt das sowohl im Interesse rascher Beförderung, als auch der Ökonomie. Es ist darauf hinzuwirken, daß besonders bei Umladestationen von größerer Bedeutung recht viele Wagen am Schuppen Aufstellung finden können und die mit den Gütern auf dem Schuppen zurückzulegenden Wege möglichst kurz bleiben. Ich verweise auf meinen Aufsatz über Anlage der Güterschuppen im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ vom Jahre 1892, worin ich die Vorteile und Nachteile der bisherigen Anlagen geschildert und einige grundlegende Sätze aufgestellt habe. Dann ist auch für einen guten Bodenbelag zu sorgen. Die beste Fahrbahn ist die Eisenplatte. Holzpflaster hat sich gar nicht bewährt. Woran es vielfach noch not tut, ist eine gute Beleuchtung. Merkwürdig ist es, daß selbst bei Neubauten hierin die Abfertigungsstellen so stiefmütterlich behandelt werden, daß sogar bei elektrischen Anlagen für den Betrieb sich der Güterschuppen noch mit Gas oder gar wohl mit Öl behelfen muß. Es ist das eine durchaus unangebrachte Sparsamkeit, die sich durch wohl zu vermeidende Fehler in der Verladung usw. bitter rächt.

Verhandlungen des Vereins Deutscher Maschineningenieure über Schnellfahrten.

Im Anschluß an die von uns in Nr 10 S. 155 d. Ztg. mitgeteilte Preisverteilung des genannten Vereins in seiner Sitzung vom 26. Januar d. J. fand eine in mehrfacher Beziehung höchst interessante Verhandlung über das Thema der Schnellfahrten statt, an der sich eine Anzahl hervorragender preußischer Maschinentechniker beteiligten. Wir geben daher den wesentlichen Inhalt auf Grund des in Glasers „Annalen“ veröffentlichten Sitzungsberichts nachstehend wieder. Zunächst äußerte sich der Vereinsvorsitzende, Geh. Oberbaurat Wichert, über die Ergebnisse der Schnellfahrten der Studiengesellschaft dahin, daß durch sie vollständig einwandfrei nachgewiesen sei, daß man mit Geschwindigkeiten von 200 km in der Stunde anstandslos fahren könne. „Daneben sind viele weitere sehr wertvolle Erfahrungen gewonnen: man ist in das Wesen des Luftwiderstandes tiefer eingedrungen, hat das Verhalten des Oberbaues studiert usw. Alle diese Ergebnisse werden jedenfalls weiter nutzbar gemacht werden können und die Eisenbahntechnik ein gutes Stück vorwärts bringen.“

„Der zweite Teil der Aufgabe, deren Lösung durch die Versuche angestrebt wurde, in wirtschaftlicher Hinsicht einen Überblick zu gewinnen, ob es wohl möglich sein würde, einen derartigen Eisenbahnbetrieb praktisch durchzuführen, scheint bisher noch nicht zum Abschluß gekommen zu sein.“

„Unser Verein hatte sich damals auf einen etwas anderen Standpunkt gestellt. Ohne den Nutzen und die Zweckmäßigkeit dieser elektrischen Schnellfahrversuche irgendwie in Frage stellen zu wollen, waren wir doch der Meinung, daß selbst wenn die Versuchsfahrten zu einem guten Ergebnis führen sollten, wegen der gewaltigen Kosten die Erbauung solcher Bahnen vorläufig doch kaum zu erwarten sei. Eine derartige Bahn müßte unabhängig von dem bisherigen Bahnnetz angelegt werden und würde bei etwaiger Ausführung nur den wenigen Leuten zugute kommen, die zwischen zwei großen Städten fahren. Demgegenüber hatte sich unser Verein dahin ausgesprochen, daß es der Allgemeinheit mehr nützen würde, wenn es gelingen könnte, auf den vorhandenen Bahnstrecken einzelne Schnellzüge mit größerer Geschwindigkeit zu fahren. Wenn es auch betriebstechnisch vorerst vielleicht nicht durchführbar wäre, solche Züge schneller als mit 120 km in der Stunde zu fahren, so würde dies doch immerhin einer großen Anzahl von Reisenden zugute kommen. Unser Verein hatte deshalb geglaubt, diesem Ziele durch die Veranstaltung des Preisaus-

schreibens und des jetzigen engeren Wettbewerbs zuzustreben. Es wurde damals bestritten, daß es überhaupt möglich wäre, Züge mit Dampflokomotiven mit erheblich größeren Geschwindigkeiten als bisher zu fahren; unser Verein hielt es für seine Pflicht, diesem Vorurteile entgegenzutreten und durch die Ausschreibung den theoretischen Nachweis führen zu lassen, daß sehr wohl ein derartiger Schnellbahn-Dampfbetrieb möglich sei."

„Das Ergebnis der ersten Ausschreibung war nur ein halbes, ein endgültiges Ergebnis kam nicht heraus. Was zunächst den einen Teil der Aufgabe, die Wagenkonstruktion, anbelangt, so hatte sich durch die eingegangenen Entwürfe herausgestellt, daß eine wesentliche Verbesserung an den Wagen nicht mehr zu erwarten sei, und in der Tat haben auch die Schnellfahrversuche auf der Militäreisenbahn gezeigt, daß unser sechsachsiger Schlafwagen noch anstandslos und sicher bis zu 160 km in der Stunde auf gutem Oberbau laufen kann."

„Bezüglich der Lokomotiven hatte sich damals schon herausgestellt, daß es sehr wohl möglich sei, Lokomotiven für hohe Geschwindigkeiten zu bauen, und es wurde daraufhin die neue Ausschreibung unter enger begrenzten Bedingungen erlassen. Nach Ansicht des Preisgerichts ist es zweifellos, daß ohne Anstand Lokomotiven für stündliche Geschwindigkeiten bis zu 150 km nach den eingegangenen Entwürfen gebaut werden können. Die Frage, ob hierfür eine Lokomotive mit Schlepptender oder eine Tenderlokomotive besser geeignet sei, ist meines Wissens im Preisrichterausschuß überhaupt nicht mehr berührt worden, und es ist ein reiner Zufall, daß gerade eine Tenderlokomotive und eine Lokomotive mit Schlepptender preisgekrönt sind."

„Es ist ein eigentümliches und freudig zu begrüßendes Zusammentreffen, daß gerade jetzt die preußische Eisenbahnverwaltung auf der Militäreisenbahn, nachdem die Versuche mit elektrischen Betriebsmitteln vorläufig eingestellt sind, Schnellfahrversuche mit Dampflokomotiven aufgenommen hat, und zwar zunächst mit den gewöhnlichen Lokomotivgattungen, durch die bisher die Schnellzüge befördert wurden, späterhin auch mit besonders hergestellten Schnellzugmaschinen. Wir sehen daraus, daß die preußische Verwaltung dieser Frage bereits näher getreten ist und vielleicht auch zu der Meinung kommt, die unser Verein gehabt hat, daß es möglich sei, solche schnellfahrenden Züge für die Allgemeinheit nutzbar zu machen. Wie die Probefahrten ausfallen werden, das weiß man noch nicht, wenn es aber dazu kommen sollte, Züge von etwa 120 km Stundengeschwindigkeit einzulegen, dann werden beim Bau der hierfür erforderlichen Lokomotiven die Ideen, die in diesen Entwürfen so reichlich niedergelegt sind, auch sicherlich nutzbringend verwendet werden."

Nachdem dann noch kurz die Bremsfrage gestreift und eine andere Einzelfrage erörtert wurde, nahm der Geheime Regierungsrat Professor v. Borries das Wort, um sich über die Frage der Feststellung der Drehzapfen der Drehgestelle zu äußern. Er würde diese für den ruhigen Gang der Lokomotive nach Entwurf Peglow für bedenklich halten. „Bei den elektrischen Schnellbahnwagen hatten wir auch anfänglich Drehgestelle mit festen Zapfen; die Wagen begannen aber bei 140 km Stundengeschwindigkeit zu schlingern. Die Schlingerbewegungen sind vollständig verschwunden, nachdem die Drehgestelle seitlich verschiebbar gemacht worden sind und die Last auf die Gestelle durch seitliche flache Gleitplatten übertragen wird, deren Reibung alle Bewegungen dämpft. Die langen Lokomotiven mit Drehgestellen vorn und hinten werden daher meines Erachtens nicht schlingern wie die Vorortlokomotiven, wenn auch hier die Gestelle seitlich verschiebbar gemacht und das Hauptgewicht auf flachen Pfannen der Drehgestelle aufgelagert wird."

„Ich habe ein anderes Bedenken gegen die langen Tendermaschinen, daß nämlich die Unterstützung vorn, hinten und in der Mitte stattfindet, so daß keine bestimmte Lastverteilung gesichert ist; ich befürchte, daß infolgedessen starke Lastveränderungen und Biegungsmomente auftreten werden. Auch in den Werkstätten werden diese Lokomotiven sehr unhandlich sein."

Nach weiteren Erörterungen teilte der Geheime Oberbaurat Müller über die jetzt auf der Militärbahn von Marienfelde nach Zossen mit verschiedenen Gattungen von Schnellzuglokomotiven der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung stattfindenden Versuchsfahrten mit, daß bei einer am selben Tage vorgenommenen Versuchsfahrt mit der $^2/_4$-gekuppelten Vierzylinder-Verbundlokomotive Bauart Grafenstaden eine Geschwindigkeit von 120 km in der Stunde erreicht worden sei; an die Lokomotive waren drei vierachsige D-Wagen im Gesamtgewicht von etwa 120 t angehängt. Mit nur einem vierachsigen D-Wagen wurde eine Geschwindigkeit von 128 km in der Stunde erzielt. Mit so hohen Geschwindigkeiten dauernd zu fahren, sei aber nicht angängig, da die Heizfläche des Kessels dafür nicht ausreichen würde.

Weiter führte der technische Leiter der Studiengesellschaft, Geheimer Baurat Lochner folgendes aus: Die seinerzeit erhobenen Bedenken, ob eine höhere Geschwindigkeit als 150 km mit der Dampflokomotive zu erreichen sei, besonders wenn sie etwas ziehen solle, seien auch heute noch nicht erledigt. „Daß man mit 120—130 km Stundengeschwindigkeit auch Lokomotivzüge sicher fahren kann, ist wohl nicht bezweifelt worden."

„Als ein wichtiges Ergebnis der Versuchsfahrten der Studiengesellschaft ist der erbrachte Nachweis anzusehen, daß unser heutiger Oberbau auch noch für solche hohen Geschwindigkeiten, wie die erzielten, stark genug ist. Das auf der Versuchsstrecke der Militär-Eisenbahn verlegte Gleis hat das preußische Normalprofil 8 b und hat sich bei den Fahrten vollständig bewährt. Bei einer Achsbelastung der Schnellbahnwagen von 15,5 bis 16 t und einer Stundengeschwindigkeit von 200 km sind keinerlei Beschädigungen am Gleis vorgekommen. Ich glaube, damit ist die früher aufgestellte Behauptung, es würde nicht möglich sein, auf einem zweischienigen Gleis mit 200 km Geschwindigkeit sicher zu fahren, genügend widerlegt."

„Bezüglich des Schlingerns der Wagen sind bei den Studienfahrten ebenfalls interessante Beobachtungen gemacht worden. Im vergangenen Jahre hatten die beiden dreiachsigen Drehgestelle der Schnellbahnwagen einen Radstand von 3,5 m. Sie waren seitlich nicht verschieblich und die Last des Wagenkastens lag auf dem Mittelzapfen der Drehgestelle. Diese Bauart hat sich nicht gut bewährt; bei hohen Geschwindigkeiten schlingerten die Wagen sehr leicht, und die Drehgestelle sind deshalb umgebaut worden. In der neuen Ausführung haben die zwei dreiachsigen Drehgestelle 5 m Radstand; außerdem ist die Last des Wagenkastens von dem Mittelzapfen weggenommen und auf die seitlichen Langträger der Drehgestelle gestützt worden. Ferner ist den Drehzapfen eine seitliche Beweglichkeit von 30 mm gegeben worden. Infolge dieser Änderungen zeigten die Wagen, selbst bei Geschwindigkeiten von mehr als 200 km in der Stunde, keine Schlingerbewegungen. Nun könnte man glauben, es sei dieser Erfolg der Verbesserung des Gleises zuzuschreiben. Daß dies nicht der Fall ist, haben jedoch die Probefahrten mit einem sechsachsigen Schlafwagen der Staatsbahn ergeben. Dieser Wagen, der ebenfalls mit zwei dreiachsigen Drehgestellen, jedoch mit Wiege ausgerüstet ist, lief bis 160 km ganz gut, aber bei 180 km Stundengeschwindigkeit fing er dermaßen an zu schlingern, daß von Schlafen in dem Wagen keine Rede hätte sein können. Dadurch ist erwiesen, daß der ruhige Lauf der Schnellbahnwagen gegenüber dem Vorjahre nicht in dem besseren Oberbau allein, sondern hauptsächlich in der Bauart der Wagen seinen Grund hat. Diese Beobachtungen dürften für den Bau von Wagen für Züge mit großer Geschwindigkeit wertvoll sein."

„Der Herr Vorsitzende bemerkte in seiner Rede, daß die Versuche der Studiengesellschaft abgeschlossen wären; das ist aber nicht die Meinung der Gesellschaft. Bei den Versuchen sind in zahlreichen Fahrten etwa 9—10 000 km durchfahren worden. Es würden aber noch weitere und sicherere Ergebnisse erzielt werden können, wenn es möglich wäre, Dauerversuche von hunderttausend und noch mehr Fahrkilometer auf einer längeren Strecke anstellen zu können. Das strebt die Studiengesellschaft an, und wir wollen hoffen, daß sie dies Ziel auch erreichen wird."

Der Vorsitzende, Geheimerat Wichert, erklärte es für sehr erfreulich, wenn die Studiengesellschaft dieses Ziel erreichen würde. Im übrigen glaube er aber doch, daß seinerzeit bestritten worden ist, daß mit erheblich größeren Geschwindigkeiten als den heute üblichen Dampflokomotiven gefahren werden können. Man müsse immer im Auge behalten, daß eine Maschine, die einen Zug mit einer fahrplanmäßigen Geschwindigkeit von 120—150 km fahren solle, auch bei erheblichen Fahrtüberschreitungen durchaus sicher sein müsse.

Verschleppungen im Stückgutverkehr.

Im Februarheft der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" gibt das Zentralamt zu Bern den die Stückgutverschleppungen betreffenden Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, wie wir ihn Nr 99 S. 1493 Jahrg. 1903 veröffentlicht haben, im Auszuge wieder und benutzt die Gelegenheit, um seinerseits folgende Anregung zu geben:

„Der Kaufmann will nichts davon wissen, daß die Kolli mit einer Adresse versehen werden sollen; er fürchtet, daß

dadurch den Konkurrenten seine Absatzquellen bekannt werden können. Es bleibt also, da die Anbringung der ganzen Adresse auf den einzelnen Kolli nicht zu den Änderungen im Güterverkehr gehört, die Aussicht haben, sich zu verwirklichen, nichts anderes übrig, als auf Mittel und Wege zu sinnen, durch welche die Herkunft eines überzähligen Kollo mit Sicherheit und raschestens festgestellt werden kann.

Nach unserem Dafürhalten könnte dazu folgendes Verfahren beitragen: Jeder Absender hätte das Recht, auf jedem von ihm zum Versand aufgegebenen Kollo ein nur ihm und der Eisenbahn bekanntes, ein- für allemal gewähltes ‚Erkennungszeichen' anzubringen, das in ein von der Güterexpedition der Versandstation geführtes und von dieser geheim gehaltenes Register eingetragen wird. Auf ein und derselben Station kann das von einer Firma angenommene ‚Erkennungszeichen' von einem anderen Absender nicht gewählt werden, so daß Verwechslungen nicht vorkommen können. Das Erkennungszeichen, mit dem Namen der Versandstation, wird auf einer 4—5 cm großen, dreieckigen Etikette entweder aus Metall oder steifem Pappdeckel auf dem Kollo angebracht, und zwar in der Weise, daß innerhalb des Dreiecks der Name der Abgangsstation und das Erkennungszeichen selbst einzustanzen oder einzudrucken wäre. Hätte z. B. ein Absender in Halle a/S. als Erkennungszeichen das große lateinische A gewählt, so könnte die betreffende Etikette wie nebenstehend dargestellt aussehen. Haupterfordernis wäre, daß die Etiketten, namentlich wenn sie aus Pappdeckel sind, sehr solide auf den Kolli befestigt werden; auf Kolli mit weicher Emballage durch Aufnähen, auf solche ohne Emballage mittels eines Eisendrahts, auf Kisten und Fässern mit Nägeln. Annähen und Aufnageln würde durch die an den Ecken der Etiketten befindlichen Ösen erleichtert. Nehmen wir an, daß ein Kollo in Frankfurt a/M. überzählig ist, das die vorbeschriebene Etikette trägt. Die Güterexpedition Frankfurt hätte in diesem Falle der Güterexpedition Halle Meldung zu erstatten und diese könnte mit Leichtigkeit durch eine Anfrage bei der dem ‚Erkennungszeichen' entsprechenden Versandfirma die Hingehörigkeit des überzähligen Kollo feststellen.

Große Firmen, die täglich zahlreiche Sendungen zur Aufgabe bringen, würden am besten metallene Etiketten mit im voraus eingestanzten Zeichen und Abgangsstation verwenden, weil diese haltbarer als solche von Pappe sind und, in Menge bestellt, sehr billig hergestellt werden können.

Wir möchten diese Anregung einer weiteren Prüfung angelegentlich empfohlen haben."

Nachrichten.

Deutschland.

— **Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Die Bestimmungen des § 20 Abs. 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung über die Beförderung mit ansteckenden Krankheiten behafteter Personen haben durch einen Beschluß des Bundesrats, der vom Reichskanzler unter dem 3. Februar d. J. bekanntgemacht wird, folgende Fassung erhalten: „Die Beförderung von Pestkranken ist ausgeschlossen. An Aussatz (Lepra), Cholera (asiatischer), Fleckfieber (Flecktyphus), Gelbfieber oder Pocken (Blattern) erkrankte oder einer dieser Krankheiten verdächtige Personen werden nur dann zur Beförderung zugelassen, wenn die beizubringende Bescheinigung des für die Abgangsstation zuständigen beamteten Arztes dies gestattet; sie sind in besonderen Wagen zu befördern; für Aussätzige und des Aussatzes Verdächtige genügt eine abgeschlossene Wagenabteilung mit getrenntem Aborte. An Typhus (Unterleibstyphus), Diphtherie, Scharlach, Ruhr, Masern oder Keuchhusten leidende Personen sind in abgeschlossenen Wagenabteilungen mit getrenntem Aborte zu befördern. Bei Personen, die einer dieser Krankheiten verdächtig sind, kann die Beförderung von der Beibringung einer ärztlichen Bescheinigung abhängig gemacht werden, aus der die Art ihrer Krankheit hervorgeht. Für die Beförderung in besonderen Wagen oder Wagenabteilungen sind die tarifmäßigen Gebühren zu bezahlen." Zugleich sind die Bestimmungen der Anlage B der Eisenbahn-Verkehrsordnung über die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände in verschiedenen Punkten ergänzt und abgeändert worden, unter denen wir als die wichtigsten die folgenden hervorheben. Schwefeläther und die anderen unter Z. IX das. benannten Flüssigkeiten dürfen bei Beförderung in Blech- oder anderen Metallgefäßen nicht mehr als neun Zehntel des Rauminhalts der Behälter, bei 15 ° C. gemessen, ausmachen. Auf den Transport von hochkonzentrierter Salpetersäure, d. h. derjenigen, die ein spezifisches Gewicht von mehr als 1,48 hat, finden forthin die Bestimmungen Anwendung, die unter Z. XVII a. a. O. für rote rauchende Salpetersäure vorgeschrieben sind. Jedoch werden letztere Vorschriften dahin ergänzt, daß der Transport jener Stoffe auch ohne eine Umhüllung von Infusorienerde und dergl. zulässig ist, wenn die Ballons und Flaschen in eiserne Vollmantelkörbe eingesetzt und durch gut federnde, mit Asbest belegte Schließen so gehalten werden, daß sie sich in den Körben nicht bewegen können. Bei allen Salpetersäuresendungen muß aus dem Frachtbriefe deren spezifisches Gewicht zu ersehen sein. Fehlt diese Angabe, so wird die Säure als hochkonzentriert behandelt. Für die Beförderung von Hausmüll in losem Zustande ist in Ergänzung der Z. LII der betreffenden Bestimmungen vorgeschrieben, daß solche Transporte in dichten, offen gebauten Wagen zu bewirken sind, die mit dicht schließenden, das Zerstäuben verhütenden Decken versehen sind. Für den ordnungsmäßigen Deckenverschluß hat der Absender, für Reinigung der Wagen der Empfänger zu sorgen.

— **Vereinfachungen in der Leitung des Güterverkehrs.** Auf Einladung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten traten am 22. d. M. Kommissare der süddeutschen Bundesregierungen und der Königlich sächsischen Regierung mit Vertretern der Staats- und der Reichs-Eisenbahnverwaltung zu einer Beratung über Vereinfachungen in der Leitung des Güterverkehrs im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin zusammen. Im Auftrage des durch einen gleichzeitigen Vortrag bei dem Kaiser verhinderten Staatsministers Budde begrüßte der Unterstaatssekretär Fleck die erschienenen Herren und legte namens des Ministers Veranlassung und Ziel der von Preußen angeregten Beratungen in einleitenden Worten dar. Die Angelegenheit, die zur Verhandlung stehe, die Leitung des Güterverkehrs, habe von jeher sowohl zu Zeiten der Vorherrschaft der Privatbahnen, als auch nach der Zusammenfassung des Eisenbahnbetriebes in der Hand der deutschen Staaten besondere Schwierigkeiten verursacht. Während diese Frage früher als eine rein interne nur im engeren Kreise der Eisenbahnverwaltungen behandelt sei, wäre sie in den letzten Jahren in die breite Öffentlichkeit getreten und in der Presse, in den Einzellandtagen sowie im Reichstage lebhaft erörtert worden. Man klage über zu weit getriebene Ausnutzung der eigenen Linien, über einen maßlosen Wettbewerb zwischen den Staatsbahnen, ja über eine Vergewaltigung der Schwächeren durch die Stärkeren. Wenn auch solche Vorstellungen der Wirklichkeit wenig entsprechen und übertrieben seien, so werde man doch bei objektiver Betrachtung der Verhältnisse nicht verkennen können, daß sich eine Vereinfachung, ja auch eine Verbesserung auf diesem schwierigen Gebiete wohl erzielen lasse. Eine Nachprüfung der Vereinbarungen über die Leitung des Verkehrs, die zum Teil noch einer vergangenen Zeit mit anderen Anschauungen angehören, erscheine daher wohl angezeigt. Als Verwalter des größten Staatsbahnbesitzes habe der Minister geglaubt, die Anregung zu einer solchen gemeinsamen Prüfung über eine wirtschaftliche, allgemein nützliche Verkehrsleitung unter den deutschen Bahnen geben zu sollen. Der sachverständigen Prüfung der Versammelten werde es unterliegen, ob nicht in der Tat mit der Ausnutzung der eigenen Linien, mit der Aufnahme des Wettbewerbs hier und da zu weit gegangen, ob nicht auch ohne angemessenen Gewinn Umwege gefahren werden, nicht aus Betriebs-, sondern lediglich aus Wettbewerbsrücksichten. Die Untersuchung werde darauf zu richten sein, ob sich nicht unter Einschränkung des Wettbewerbs durch eine planmäßige Zusammenfassung des vielfach zersplitterten Verkehrs und durch die Auswahl der leistungsfähigsten Linie eine wirtschaftlichere Betriebsführung im Interesse aller Beteiligten ermöglichen lasse. Der Minister hege den Wunsch und die Hoffnung, daß es der vereinten Arbeit gelingen werde, über eine zweckmäßige Leitung und Zusammenfassung des Verkehrs Vereinbarungen zu treffen, die dem öffentlichen Verkehrs- und dem gemeinsamen Betriebsinteresse gleichzeitig unter billiger Berücksichtigung der Interessen der Einzelverwaltungen gerecht werden.

— **Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen** stellten sich im Monat Januar d. J. auf 109 850 000 ℳ und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahre um 6 396 000 ℳ gestiegen. Der Personen- und Gepäckverkehr brachte 26 275 000 (+ 2 257 000) ℳ, der Güterverkehr 76 043 000 (+ 3 629 000) ℳ und aus sonstigen Quellen flossen 7 532 000 (+ 510 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April 1903 bis Ende Januar d. J. sind 1 263 836 000 ℳ, das sind 72 181 000 ℳ mehr als im Vorjahre, eingenommen worden, und zwar entfallen von diesen Mehreinnahmen auf den Personen- und Gepäckverkehr 18 197 000 ℳ, auf den Güterverkehr 51 968 000 ℳ und auf die Einnahmen aus verschiedenen Quellen 2 016 000 ℳ.

— **Höchstgeschwindigkeit von $^3/_4$-gekuppelten Lokomotiven mit Krauß'schem Drehgestell.** Durch einen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten wird die Höchstgeschwindigkeit der bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen in Gebrauch befindlichen $^3/_4$-gekuppelten Personenzuglokomotiven mit Krauß'schem Drehgestell, Treibrädern von 1600 mm Durchmesser und besonderem Tender auf 90 km in der Stunde, die der gleichartigen Tenderlokomotiven mit 1500 mm Treibraddurchmesser auf 80 km in der Stunde festgesetzt.

— **Reinigen und Bestreuen der Bürgersteige vor Staatsdienstgebäuden nach einem Schneefall usw.** Ein gemeinschaftlicher Erlaß des preußischen Finanzministers und des Ministers des Innern an die Ober- und Regierungspräsidenten besagt folgendes: „In einem zu unserer Kenntnis gelangten Falle hat der Fiskus eine nicht unerhebliche Entschädigungssumme zahlen müssen, weil eine Person vor einem fiskalischen Gebäude nach einem Schneefall ausgeglitten und dadurch zu Schaden gekommen war. Dergleichen Ansprüche gegen den Fiskus lassen sich vermeiden, wenn seitens derjenigen Beamten, denen die Verwaltung fiskalischer Gebäude unterstellt ist, zuverlässige Personen mit dem nach den ortspolizeilichen Vorschriften erforderlichen Schneefegen, Streuen usw. beauftragt werden und für ihre gehörige Instruktion und Beaufsichtigung gesorgt wird. (Zu vergl. Urteil des Reichsgerichts vom 20. März 1902, Deutsche Juristenzeitung 1902 S. 321.) Ew. Hochwohlgeboren ersuchen wir, gefälligst veranlassen zu wollen, daß für die zum dortigen Geschäftsbereich gehörigen fiskalischen Gebäude die erforderlichen Anordnungen getroffen werden, soweit es nicht schon geschehen ist."

Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat diesen Erlaß den Königlichen Eisenbahndirektionen zur Beachtung mitgeteilt und dabei Gelegenheit genommen, einen früheren Erlaß in Erinnerung zu rufen.

Wir haben in letzter Zeit zwei ähnliche Fälle, wie den im obigen Erlaß mitgeteilten, zur Kenntnis unserer Leser gebracht (vergl. Nr 3 S. 42 und Nr 5 S. 73 d. Ztg.). Es scheint nun ein dritter Fall vorzuliegen.

— **Vorspanndienst bei Güterzügen mit $^4/_4$-gekuppelten Güterzuglokomotiven.** Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten spricht sich dahin aus, daß nach den Berichten der Eisenbahndirektionen durch den zugelassenen Leervorspann vor $^4/_4$-gekuppelten Lokomotiven im Güterzugdienste keine Unzuträglichkeiten entstanden seien. Da nach den neueren Erfahrungen angenommen werden muß, daß Zugtrennungen bei vollbelasteten Güterzügen weniger durch übermäßige Zugkräfte bei Verwendung von Vorspannlokomotiven, als vielmehr durch Stöße infolge von Massenwirkungen der Wagen entstehen, die bei vorsichtigem Anziehen der Züge vermieden werden, so will der Minister in Abänderung eines früheren Erlasses bis auf weiteres versuchsweise gestatten, daß den $^4/_4$-gekuppelten Güterzuglokomotiven Vorspann auch von Lokomotiven gleicher Gattung beigegeben werden darf. Binnen Jahresfrist ist zu berichten, welche Erfahrungen im Güterzugbetriebe hierbei gewonnen worden sind, unter Angabe der Zahl der hierdurch herbeigeführten Zugtrennungen.

— **Allgemeiner Verband der Eisenbahnvereine im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Am 20. d. M. tagte zu Cassel im evangelischen Vereinshaus eine Versammlung von Vertretern von 268 Eisenbahnvereinen mit nahezu 170 000 Mitgliedern aus allen Direktionsbezirken der preußisch-hessischen Staatsbahnen. Diese beschloß die Gründung eines allgemeinen Verbandes, der sich gemeinsame Wohlfahrtszwecke, insbesondere die Gründung von Hilfskassen zur Ergänzung der Pensionsbezüge, der Alters- und Invalidenrenten, der Krankengelder sowie der Witwen- und Waisenbezüge zur Aufgabe gemacht hat. Ein Satzungsentwurf wurde beraten und mit einigen Abänderungen angenommen. Sodann wurde einstimmig der Eisenbahnverein in Cassel zum geschäftsführenden Verein gewählt. Von dem Minister der öffentlichen Arbeiten Budde war folgendes Telegramm eingelaufen:

„Der in Cassel tagenden Versammlung der Vertreter der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen wünsche ich im Hinblick auf die gesteckten bedeutungsreichen Ziele erfolgreiche und gedeihliche Arbeit.

Staatsminister Budde."

Ferner wurde nach erfolgter Gründung des Verbandes folgendes Telegramm an den Kaiser beschlossen:

„An Seine Majestät den Kaiser und König

Berlin.

Vertreter von 268 Eisenbahnvereinen mit 170 000 Mitgliedern haben heute die Bildung eines hoffentlich demnächst alle Staatseisenbahner umfassenden Verbandes beschlossen, der Wohlfahrtszwecke verfolgen und nicht zum mindesten die Liebe zu König und Vaterland fördern soll. Sie huldigen Ew. Majestät in treuester Ergebenheit. Hurra dem König und Kaiser.

Im Auftrage: Ulrich, Thomé

Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektionen Cassel und Frankfurt a/M."

Hierauf erfolgte nachstehende Antwort:

„Berlin Schloß, 21. Februar 1904.

Den Huldigungsgruß der heute dort versammelt gewesenen Vertreter zahlreicher Eisenbahnvereine habe ich mit Freude und Dank entgegengenommen. Der Beschluß, einen großen Verband zu bilden, der Wohlfahrtszwecke verfolgen und Liebe zu König und Vaterland fördern soll, hat mich mit hoher Befriedigung erfüllt, und ich wünsche, daß diese edlen Bestrebungen, denen ich gern meine Unterstützung werde angedeihen lassen, einen reichen Erfolg zum Besten aller Beteiligten haben mögen.

Wilhelm I. R."

— **Schwebebahn Gesundbrunnen (Berlin)-Rixdorf.** Wie Berliner Blätter melden, hat der Minister Budde in bezug auf die Schwebebahn Gesundbrunnen-Rixdorf der Kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen mitteilen lassen, daß er keine grundsätzlichen Bedenken dagegen habe und gegen die Ausarbeitung und Einreichung der Entwürfe nichts einwenden werde. Der Minister ist auch der Ansicht der Staatsbahnverwaltung darin beigetreten, daß diese sich auf alle Fälle die Möglichkeit offen halten müsse, die Stadtbahn später durch einen viergleisigen Überbau zu vervollständigen. Mit Rücksicht hierauf wird die Schwebebahn auf der Strecke Wallnertheater-, Holzmarkt-Straße und Spree eine gewaltige Steigung zu überwinden haben. Von der Stadt hat die Gesellschaft die erforderlichen Straßenpläne, aus denen die Lage der Kanäle, Leitungen usw. zu ersehen ist, bereits erhalten. Ob die städtischen Behörden ihre Bedenken gegen die Überbauung der Dircksen-Straße fallen lassen werden, bleibt abzuwarten, wie ja die Verkehrsdeputation überhaupt die Genehmigung des Schwebebahnprojektes von der Vorführung einer Probestrecke zum Teil abhängig gemacht hat, mit deren Bau die Gesellschaft sich einverstanden erklärt hatte. Allerdings knüpfte die Gesellschaft die Bedingung daran, daß, falls die Probestrecke zur Zufriedenheit ausfallen sollte, der Bau der Bahn bestimmt genehmigt werden müßte.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. M. in $12\frac{1}{2}$ Arbeitstagen 239 248 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 19 140 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 204 641 und auf den Arbeitstag 17 795 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei $11\frac{1}{2}$ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 1345 und im ganzen 34 607 Doppelwagen oder 16,9 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. M. 31 507 Doppelwagen gegen 29 359, in Oberschlesien 68 661 Doppelwagen gegen 66 927 und in den drei Bezirken zusammen 339 416 Doppelwagen gegen 300 927 und war demnach im Saarbezirk 2148 Doppelwagen oder 7,3 %, in Oberschlesien 1734 Doppelwagen oder 2,6 % und in den drei Bezirken zusammen 38 489 Doppelwagen oder 12,8 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1903.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte entfiel auf den 12. d. M. und betrug 19 859 Wagen gegen 18 044 am 13. Februar im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 44 318 Doppelwagen zu 10 t gegen 30 496 Doppelwagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres, und nach dem Dortmunder Hafen 57 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 42 569 offene Wagen gegen 31 335 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 11 234 oder 35,9 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Wagenverwendung.** Aus Anlaß des beginnenden Frühjahrs-, insbesondere aber des sich steigernden Viehverkehrs weist die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen ihre sämtlichen Bahn- und Güterstationen sowie Lokalbahn-

betriebsleitungen an, behufs rechtzeitiger Deckung des in Frage kommenden Wagenbedarfs gedeckte Güterwagen möglichst für solche Transporte zurückzuhalten, die nur in gedeckten Wagen befördert werden dürfen, dagegen aber in all den Fällen, in denen offene Wagen genügen, solche auch in Verwendung zu nehmen.

— **Verstaatlichung der Zittau-Reichenberger Eisenbahn.** In der am 19. d. M. abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Zittau-Reichenberger Eisenbahngesellschaft ist die Liquidation und der Verkauf der Zittau-Reichenberger Eisenbahn an den sächsischen Staatsfiskus einstimmig beschlossen worden. Anwesend waren in der Generalversammlung unter anderen verschiedene Vertreter des Finanzministeriums, Kreishauptmann v. Schlieben und als Vertreter der Stadt Zittau, die Aktien im Nennwerte von 30 000 ℳ besitzt, Bürgermeister Örtel, fünf Stadträte und der Stadtverordnetenvorsteher Werner. Nach längerer Debatte wurde bei Stimmenthaltung der Vertreter des Ministeriums das Angebot der sächsischen Staatsregierung auf 25 % des Nennwertes der Aktien als Kaufpreis abgelehnt, dagegen ebenfalls einstimmig beschlossen, dem Verkauf zuzustimmen, wenn der Fiskus 40 % des Nennwertes der Aktien zahlt. Dieses Anerbieten wurde hierauf von den Regierungsvertretern angenommen. Infolge dieser Beschlüsse wurde die Auflösung und Liquidation der Gesellschaft beschlossen, die mit dem Tage des Inkrafttretens des Kaufvertrages zu beginnen hat.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Januar d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1925,41 km (im Vorjahr 1904,15 km) 2 869 565 (2 786 494) Personen und 602 530 (601 458) t Güter befördert. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 320 000 (1 245 835) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 341 000 (2 351 719) ℳ, aus sonstigen Quellen 628 000 (608 000) ℳ, zusammen 4 289 000 (4 205 554) ℳ, gegenüber den Einnahmen vom Januar 1903 mehr 83 446 ℳ. Vom 1. April 1903 bis letzten Januar 1904 wurden vereinnahmt 51 394 000 ℳ, gegenüber der Einnahme des gleichen Zeitraumes im Vorjahr mit 48 661 887 ℳ mehr 2 732 113 ℳ.

— **Landeskarten und Fahrscheinbücher in Württemberg.** Im Etatsjahr 1902 wurden Landeskarten (Zeitkarten für die ganze Bahn) verkauft 45 546 Stück (im Vorjahr 38 792). Die Einnahme hieraus betrug 998 670 ℳ (im Vorjahr 854 070 ℳ). Fahrscheinbücher wurden verkauft 46 646 (45 080) Stück mit einer Einnahme von 450 246 (433 688,50) ℳ. Die Summe aller verkauften Fahrkarten hat betragen 14 157 931 (14 014 957) Stück mit der Einnahme von 14 695 296 (14 509 868) ℳ.

— **Wagengestellung für Holztransporte in Mannheim.** Im Holzverkehr der Station Mannheim hatte sich im Vorjahre wiederholt ein Mangel an größeren Wagen namentlich in denjenigen Monaten geltend gemacht, in denen das Wagenmaterial von der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft zu stellen war. Wie wir dem Jahresbericht der Mannheimer Handelskammer für 1903 entnehmen, hatte diese sich bei der zuständigen badischen Eisenbahnbehörde dafür verwendet, daß in solchen Fällen badische Wagen gestellt werden, wenn preußische Wagen nicht sofort verfügbar sind, und diesem Antrage ist in entgegenkommender Weise entsprochen worden.

— **Die Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung zu Berlin** richtet im bevorstehenden Frühjahr einen sechswöchigen Kursus für diejenigen Herren ein, die verhindert sind, an den Halbjahrskursen teilzunehmen. Die Vorlesungen beginnen Donnerstag, den 7. April, vormittags 9 Uhr, und finden im Abgeordnetenhause statt; sie schließen Sonnabend, den 14. Mai. Die letzte Woche ist für einen großen Ausflug nach Rheinland und Westfalen bestimmt. Unter den für Verkehrsbeamte besonders wichtigen Gegenständen heben wir hervor: Verkehrsorganisation und Verkehrspolitik der Gegenwart: Dr K. Wiedenfeld, Professor an der Königlichen Akademie Posen, 8 Stunden. Staatshaushalt, Allgemeine Finanzverwaltung und allgemeine Finanzpolitik in Preußen und im Reich: Geheimer Oberfinanzrat Schwarz, vortragender Rat im Finanzministerium, 8 Stunden. Soziale Hygiene: Professor Dr H. Albrecht, 6 Stunden. Die Eröffnungssitzung findet am Mittwoch, den 6. April, vormittags 11 Uhr, im Abgeordnetenhause, Prinz Albrechtstraße 5 (Festsaal, Bureaugeschoß, Süd), statt.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist den nachgenannten Eisenbahndirektionsmitgliedern, und zwar den Regierungsräten Wache in Elberfeld, Dr Rohr in Erfurt, Menzel in Halle a/S. und Kairies in Berlin der Charakter als Geheimer Regierungsrat, den Regierungs- und Bauräten Schüler in Königsberg i/Pr., Schellenberg in Erfurt, Bathmann in Berlin, Albert in Magdeburg, Blumenthal in Stettin, Schmedes in Breslau, Matthes in Magdeburg, Peters in Hannover, Berger in Cöln, Suadicani in Berlin, Dorner in Essen a/R., Boie in Hannover, Siegel und Uhlenhuth in Erfurt, ferner den Regierungs- und Bauräten Beil, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 5 in Berlin, Lueder, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 3 in Münster i/W., Ehrenberg, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Kiel, und Rieken, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 in Görlitz, sowie den Eisenbahndirektoren Mertz, Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion in Trier, und Gustav Müller, Vorstand der Eisenbahn-Werkstätteninspektion C bei der Eisenbahnhauptwerkstätte in Witten, der Charakter als Geheimer Baurat verliehen.

Im Bereiche der bayerischen Staatsbahnverwaltung wurden befördert: der Abteilungsvorstand bei der Generaldirektion, Oberregierungsrat Eduard Weiß zum Regierungsdirektor bei dieser Stelle, der Regierungsrat August Roos in Regensburg zum Eisenbahnbetriebsdirektor und Vorstand der Eisenbahnbetriebsdirektion daselbst und der Direktionsrat Friedrich Dercum in Bamberg zum Regierungsrat bei der Eisenbahnbetriebsdirektion daselbst. — Versetzt wurden: infolge Auflösung der beiden Eisenbahnbausektionen Schweinfurt und Landau a. I. deren Vorstände, und zwar Oberbauinspektor Karl Riedenauer von Schweinfurt als Staatsbahningenieur nach Kitzingen und Direktionsassessor Anton Woehrl von Landau a. I. zur Eisenbahnbetriebsdirektion Regensburg; ferner wurden versetzt der Oberbauinspektor Adolf Stumpf in Eger als Direktionsrat zur Eisenbahnbetriebsdirektion Regensburg, die Direktionsassessoren Karl Hager in Ingolstadt zur Generaldirektion, Ferdinand Happ in Würzburg als Staatsbahningenieur nach Regensburg, Ferdinand Kaeppel in Weiden als Staatsbahningenieur nach Eger und Georg Reiter bei der Generaldirektion als Stationsvorstand nach Mühldorf, dann die Inspektoren Gustav Benkert in Mühldorf als Vorstand zur Bahnstation Marktbreit und Georg Prantl in Marktbreit als solcher zur Bahnstation Straubing.

Österreich.

— **Der Bau der neuen Alpenbahnen im Jahre 1903.** Mehr als zwei Jahre sind verstrichen, seitdem durch das Investitionsgesetz vom 6. Juni 1901 der Bau einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest beschlossen wurde. Über den Stand dieser Bauarbeiten und über deren Fortschritte im abgelaufenen Jahre veröffentlicht die Eisenbahnbaudirektion höchst interessante Mitteilungen, welchen folgendes zu entnehmen ist:

1. Pyhrnbahn. Der Bau der offenen Strecke in der Länge von 36 km wurde Ende Juni 1903 vergeben. Nach der Bauvorbereitung verblieben nur wenige Monate günstiger Bauzeit, während welcher mit täglich 1200 Arbeitern etwa 12 % der Unterbauarbeiten geleistet werden konnten. Die Kosten des Unterbaues werden sich gegen den Kostenvoranschlag erheblich höher stellen, da bei der Ausarbeitung der Einzelpläne behufs Erzielung einer größeren Leistungsfähigkeit eine Reihe einschneidender Verbesserungen vorgenommen wurde. Das wichtigste Bauwerk ist der 4765 m lange Bosrucktunnel. Gleich bei Beginn des Baues störten die Neigung des Gebirges, sich bei Luftzutritt auszudehnen, und das Auftreten explosibler Gase die Arbeiten. Das schlimmste Ereignis aber war ein großer Wassereinbruch im südlichen Sohlstollen am 14. August 1902.

2. Tauernbahn. Von der Tauernbahn, welche die Station Schwarzach-St. Veit der Staatsbahnen mit Spittal an der Drau (Südbahn) und mittels eines Mitbetriebsverkehres auch mit Villach verbinden soll, ist derzeit nur die Nordrampe von Schwarzach bis Bad Gastein in der Länge von 31 km in vollem Baue; die Arbeiten am Haupttunnel sind vorläufig vergeben. Die Unterbauarbeiten für die Nordrampe wurden kräftig gefördert. Leider wurde der Baufortschritt durch das außergewöhnliche Hochwasser im September 1903 stark beeinträchtigt. Trotz dieser Störungen wurden mit täglich 3000 bis 3500 Arbeitern 30 % der Unterbauarbeiten geleistet.

Das weitaus wichtigste Bauwerk der Tauernbahn ist der 8456 m lange Tauerntunnel. Er ist noch nicht in vollem Baue, sondern es ist nur vorläufig der Vortrieb der beiden Sohlstollen und der Ausbruch sowie die Mauerung eines Teiles der Nordseite des Tunnels einer Unternehmung übertragen worden. Die fertigen Sohlstollen hatten am 31. Dezember auf der Nordseite eine Länge von 583 m (gegen 440 m am 31. Dezember 1902), auf der Südseite 600 (gegen 358) m. Außerdem wurde auf der Nordseite des Tunnels die volle Mauerung in einer Länge von 193 m hergestellt. 36 m waren am Jahresschlusse in Arbeit. Die Belegmannschaft des Tunnels betrug durchschnittlich 600 bis 700 Mann täglich. Im Dezember 1903 wurde die Wasser-

kraftanlage in Böckstein in Betrieb gesetzt. Auf der Südseite des Tunnels geschieht die Bohrung vorläufig von Hand.

3. Karawankenbahn. Die zwei Flügel der Karawankenbahn werden von Klagenfurt und von Villach abzweigen, sich im Rosenbachtal vereinigen und den Gebirgsstock der Karawanken gegen Birnbaum im Savetal unterfahren, worauf sie in der Station Aßling der Staatsbahnlinie Tarvis-Laibach den Anschluß an letztere und an die Wocheiner Bahn finden. Der Flügel von Villach nach Rosenbachtal, dessen Bedeutung erst nach der für 1908 in Aussicht genommenen Eröffnung der ganzen Tauernbahn voll zur Geltung kommen kann, wird erst im laufenden Jahr zur Bauvergebung gelangen. Der Bau des 29 km langen Klagenfurter Flügels dagegen wurde im Herbst 1903 einer Bauunternehmung übertragen. Vor Winterbeginn konnte im abgelaufenen Jahre nur wenig geleistet werden. Mit 300 bis 400 Arbeitern täglich wurden die Erdarbeiten und die wichtigsten Kunstbauten in Angriff genommen. Insbesondere wurden die Gerüste und die mechanischen Einrichtungen hergestellt, welche für die pneumatische Gründung der großen Draubrücke nötig sind. Demnächst soll, wenn nicht Hochwasser eintritt, mit der Senkung des Caissons für den Mittelpfeiler dieser Brücke begonnen werden, welche zwei Stromöffnungen von je 60 m und zwei Flutöffnungen von je 40 m Weite erhalten wird. Außerdem wird die Rosenbachschlucht mittels eines 40 m hohen Viadukts mit drei Öffnungen von je 54 m Weite übersetzt werden.

Die Ausführung des bedeutendsten Bauwerkes dieser Linie, des 7970 m langen Karawankentunnels, ist leider im verflossenen Jahre auf erhebliche Schwierigkeiten (karbonisches Gebirge mit Schlagwettern) gestoßen. Die Neigung des Gebirges, zu blähen und mächtigen Druck auf die Einbauten auszuüben, führte sogar zur Aufrollung der Frage, ob man nicht in der ungefähr 3000 m langen Strecke der Karbonformation zur Herstellung zweier eingleisiger Tunnel übergehen solle, so daß hinsichtlich dieser Frage gegen Jahresschluß die Einvernahme von Sachverständigen stattfand, welche sich aus Rücksicht auf etwa eintretende Schwierigkeiten der Lüftung des Tunnels zu gunsten der Fortführung des zweigleisigen Tunnels aussprachen, jedoch eine Reihe sehr kostspieliger Maßnahmen zur Sicherung des Baues vorschlugen. Endlich wurde um Weihnachten von fremdländischen Arbeitern (Mazedoniern) die Blatternkrankheit in Birnbaum eingeschleppt, und nur dem raschen, tatkräftigen Einschreiten der beteiligten Behörden ist es zuzuschreiben, daß die Seuche im ersten Keime vollständig erstickt wurde.

4. Die Wocheiner Bahn, welche Aßling mit Görz verbinden soll, zerfällt in zwei sehr verschiedene Abschnitte: die offenen Strecken Aßling-Wocheiner Feistritz und Podbrdo-Görz, welche durch den Wocheiner Tunnel getrennt sind. Der 6330 m lange Wocheiner Tunnel ist von allen großen neuen Tunneln seiner Vollendung am nächsten. Die Arbeiten begegneten den allergrößten Hemmnissen. Trotzdem betrug am 31. Dezember 1903 die Länge des nördlichen Sohlstollens 2848 m (gegen 1618 m am 31. Dezember 1902), jene des südlichen 2396 m (gegen 155 m), was eine Jahresleistung von 3471 m ergibt. Die Tunnelröhre war bei Jahresschluß nördlich auf 1921 m, südlich auf 1198 m, zusammen 3119 m, fertiggestellt, was gegen die entsprechenden Ziffern des Vorjahres (890 + 235 = 1125 m) eine Jahresleistung von 1994 m ergibt. Es arbeiteten täglich etwa 1500 bis 1600 Mann. Dieser günstige Stand der Arbeiten läßt den Durchschlag im Sohlstollen für den Monat Juni d. J. erwarten, was einen nicht unbedeutenden Vorsprung gegenüber dem Bauplan ergibt. Bis zur Vollendung des Tunnels dürfte er jedoch durch die erschwerte Steinversorgung zum Teil wieder verloren gehen.

Der Bau der an den Tunnel südlich anschließenden 58 km langen offenen Strecke Podbrdo-Görz wurde im Frühsommer 1903 vergeben. Die Befürchtungen, welche man schon bei der Projektierung bezüglich der über 20 km langen Strecke Podbrdo-St. Lucia hegte, haben sich leider als keineswegs übertrieben erwiesen. Die Beschaffenheit der Talhänge ist hier eine derart schlechte, daß kostspielige Änderungen in der Durchführung des Baues nötig wurden. So mußten anstatt der Einschnitte mit der steten Gefahr von Rutschungen an 19 Stellen Tunnel angeordnet werden, die zusammen mehr als 5800 m und deren längster allein 1000 m lang sein wird. Sie sind alle im Bau und in acht davon sind die Stollendurchschläge schon erfolgt. An anderen Stellen war der Ersatz von Dämmen durch Viadukte nötig. Ferner ist die Strecke reich an bedeutenden Brücken, wie die zwei Übersetzungen der Baca und eine Überbrückung der Idria sowie die Isonzobrücke bei Canale. Das interessanteste Bauwerk aber wird die große Brücke über den Isonzo bei Salcano sein. Sie ist nicht als Eisenkonstruktion, sondern als steinerne Brücke gedacht, welche nebst einer Reihe kleinerer Öffnungen auch eine solche von 80 m Spannweite enthalten soll, womit sie den Isonzo selbst überschreiten wird. Sie wird die größte gewölbte Eisenbahnbrücke der Welt sein und steht bezüglich der Spannweite überhaupt nur hinter einer 84 m weiten Straßenbrücke in Luxemburg zurück. Die Unterbauarbeiten wurden mit etwa 4000 Arbeitern betrieben, so daß in der kurzen Bauzeit 15 % der Arbeit geleistet werden konnten.

Die Kosten dieser Strecke werden sich sehr hoch stellen. Außer den früher erwähnten Maßnahmen zur Sicherung des künftigen Betriebes gegen Unglücksfälle nötigt der Charakter des durchzogenen Gebietes, der die spätere Erbauung eines zweiten Gleises zwischen Podbrdo und St. Lucia ausschließt, auch zu einer derart vollkommenen Ausgestaltung der Bahnlinie, daß sie mit ihrem einen Gleis der Leistungsfähigkeit einer zweigleisigen Bahn möglichst nahekommt; dies wird durch geringe Stationsentfernungen, ausgedehnte Stationsanlagen usw. wohl erreicht werden, aber nur mit Aufwand bedeutender Mittel.

5. Görz-Triest. Der Bau wurde 1903 vergeben, dieses Jahr konnte jedoch fast nur für die Bauvorbereitungen ausgenutzt werden. Außer den zwei schon vor der endgültigen Bauvergebung in Arbeit genommenen Tunneln (1050 und 1267 m lang) sind 1903 noch zwei von 500 und 600 m Länge in Angriff genommen worden. Die Arbeiten für den Staatsbahnhof in Triest konnten leider noch nicht begonnen werden, da die hierzu benötigten Anschüttungen der neuen Hafenbauten noch nicht in vollem Gange waren. Die Lieferung und Aufstellung sämtlicher eisernen Brückentragwerke und Geländer für die neuen Alpenbahnen wurde bereits den Eisenwerken übertragen.

Der Umfang der gesamten Eisenbahnbauten ergibt sich aus folgenden Zahlen: Außer den großen Alpenbahnen (333 km) wurden vom Staate gebaut: die Staatsbahnen Spalato-Sinj, Lemberg Sambor (diese beiden 1903 eröffnet) und Sambor-Uszok (zusammen 267 km), ferner die garantierten Bahnen: Waidhofen-Zlabings, Jicin-Turnau (beide 1903 eröffnet), Absdorf-Stockerau, Hartberg-Friedberg, Rakonitz-Laun, Saar-Tischnowitz, Neumarkt-Suchahora (zusammen 230 km) Endlich wurden die Vorarbeiten besorgt für die in kurzer Zeit bevorstehende Einleitung des Baues der Privatbahnen: Meran-Mals, Zwettl-Martinsberg, Weizelsdorf-Ober-Ferlach, Roßbach-Adorf, Tarnopol-Zbaraz und Lemberg-Podhajce (zusammen 276 km). Das Eisenbahnministerium hat sonach durch die Eisenbahnbaudirektion während des Jahres 1903 den Bau und die Bauvorbereitung von insgesamt 1106 km neuer Eisenbahnlinien besorgt, deren Eröffnung die Gesamtlänge des österreichischen Eisenbahnnetzes (31. Dezember 1902: 19,971 km) um 5,5 % vermehren wird.

Der Bau der Alpenbahnen hat fast durchweg gegen Bodenschwierigkeiten und natürliche Hindernisse anzukämpfen, die man in diesem Maße kaum erwartet haben mag. Hieraus ist auch ungefähr zu ermessen, daß namhafte Überschreitungen der veranschlagten Baukosten sich gar nicht werden vermeiden lassen.

— **Versammlung der Besitzer von Prioritätsaktien der Österreichischen Nordwestbahn.** Am 20. d. M. fand beim Wiener Handelsgericht auf Antrag des gerichtlich bestellten Kurators der Besitzer der 5 proz. Prioritäten eine Versammlung dieser Besitzer zur Einvernahme darüber statt, ob der Vorgang bei den letzten Verlosungen, nach welchem die Auslosung nur aus den nicht konvertierten Stücken erfolgte, mit dem Tilgungsplan vereinbar sei. Außerdem stand auf der Tagesordnung dieser Versammlung die Wahl der dem Kurator beizugebenden Vertrauensmänner und Stellvertreter. Wir werden über den Verlauf der Verhandlungen in der nächsten Nummer weiter berichten.

— **Eisenbahnverkehr im Jahre 1903.** Auf den österreichischen Eisenbahnen wurden im vorigen Jahre 167 218 220 Personen und 111 569 292 t Güter gegen 173 504 970 Personen und 108 577 572 t Güter im Jahre 1902 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1903 auf 641 621 897 Kr., im Jahre 1902 auf 632 144 617 Kr. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1903: 20 267 km, im Jahre 1902 dagegen 19 851 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km im Jahre 1903 auf 31 659 Kr., gegen 31 845 Kr. im Jahre 1902, d. i. um 186 Kronen oder 0,6 % ungünstiger.

— **Probefahrten auf der Lambach-Gmundener Bahn.** Am 12. und 13. d. M. fanden auf der seit kurzem auf Vollspur umgebauten Zweigbahn Lambach-Gmunden Probefahrten mit Petroleummotorwagen statt. Die Versuche sind noch nicht abgeschlossen.

— **Verwendung von Motorwagen.** In der letzten Sitzung des Staatseisenbahnrats teilte der Vertreter des Eisenbahnministeriums die bisher bezüglich der Verwendung von Motorwagen von der Staatseisenbahnverwaltung gemachten Erfahrungen mit. Hiernach hat die versuchsweise Verwendung von Motorwagen zu dem Ergebnisse geführt, daß diese Fahr-

zeuge nicht geeignet seien, die allseits gewünschte Trennung des Personenverkehrs vom Güterverkehr in zweckmäßiger Weise zu ermöglichen. Vielmehr sei man zu dem Ergebnisse gekommen, daß mit einem leichten Zuge, bestehend aus einer zweiachsigen Lokomotive, einem leichten Post- und Gepäckwagen und leichten Personenwagen, allen Anforderungen sowohl hinsichtlich der Beförderung der Reisenden, der Post und des Gepäcks, als auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des Betriebes entsprochen werden könne, während die Motorwagen nur ganz beschränkten Ansprüchen gewachsen seien, weil weder für die Beförderung der Post, noch für jene des Reisegepäcks entsprechend gesorgt werden könne und auch die Anzahl der Reisenden, welche befördert werden können, sehr beschränkt sei.

Ungarn.

— **Investitionsgesetz.** Das jetzige ungarische Ministerium hat bekanntlich bei Übernahme der Regierungsgeschäfte den von der früheren Regierung eingereichten Gesetzentwurf über die Investitionen zurückgezogen. Der Grund hierfür war, daß man den Mitgliedern der neuen Regierung Gelegenheit geben wollte, darüber schlüssig zu werden, ob sie den Gesetzentwurf vollinhaltlich zu vertreten in der Lage seien. Aus diesem Gesichtspunkte wurde die Gesetzvorlage den einzelnen Ressortministern zugewiesen, und diese haben ihre Vorschläge bereits dem Finanzminister mitgeteilt, welcher derzeit damit beschäftigt ist, auf Grund der ihm übermittelten Abänderungsvorschläge, welche wesentlicher Art sind, den Gesetzentwurf umzuarbeiten.

— **Die Beförderung von lebenden Tieren, Eilgütern usw. nach dem Zollausland** bildete den Gegenstand von Besprechungen, die in den jüngsten Tagen zwischen den Vertretern der ungarischen Staatsbahnen und jenen der übrigen beteiligten Bahnen stattgefunden haben. Hierbei ist eine Vereinbarung zustande gekommen, nach welcher die aus Ungarn kommenden Sendungen obiger Art über Simbach und Passau eine besonders beschleunigte Beförderung bis Paris, Brüssel, Antwerpen, Ostende und Rotterdam erfahren. Außerdem wurden auch mit den preußischen Staatsbahnen Verhandlungen zu dem Zwecke eingeleitet, damit auch für derlei Güter, welche über Oderberg, Berlin, Hamburg und Bremen zur Versendung kommen, eine ebenso rasche und unaufgehaltene Beförderung sichergestellt werde.

— **Ergebnisse der ungarischen Lokalbahnen.** Auf den 129 Lokalbahnen, welche insgesamt eine Betriebslänge von 8506 km besitzen, betrugen im Jahre 1903 die Gesamteinnahmen 39 320 993 Kr., d. i. für 1 km 4623 Kr.; es ergibt sich gegenüber den Einnahmen im Vorjahre eine Mehreinnahme von 2 668 043 Kr., welche teilweise in der Erweiterung des Lokalbahnnetzes durch den Ausbau neuer Linien in der beiläufigen Länge von 190 km, anderseits jedoch in der Steigerung des Verkehrs auf den bereits ausgebauten Lokalbahnlinien ihre Begründung findet. Von den Einnahmen entfallen 15 330 343 Kr. auf den Personen- und Gepäckverkehr bei einer Anzahl von 27 185 832 beförderten Personen, ferner 23 990 650 Kr. auf den Frachtenverkehr bei 9 584 869 t beförderter Fracht. Von den Lokalbahnlinien stehen 98 mit einer Gesamtlänge von 6733 km im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen. Die günstigsten kilometrischen Einnahmen hat die Lokalbahn Petrozsény-Lupény mit 34 812 Kr. aufzuweisen, an zweiter Stelle steht die Budapest-Szent-Lörinczer Lokalbahn mit 29 299 K., und hierauf folgt die Budapest-Budafoker Lokalbahn mit 23 731 Kr.

Übrige europäische Länder.

— **Neue Staatsbahnlinie zur Verbindung von Gotenburg mit dem Norden.** In Schweden geht eine neue Staatsbahnlinie ihrer Vollendung entgegen, die zwar zunächst nur von örtlicher Bedeutung, dereinst aber anscheinend dazu bestimmt ist, eine wichtige abgekürzte Verbindung zwischen Gotenburg und Christiania herzustellen, und alsdann auch für den Verkehr Deutschlands und Dänemarks mit der norwegischen Hauptstadt von Bedeutung werden wird. Es handelt sich um die im Bau begriffene Küstenbahn von Gotenburg durch den schwedischen Regierungsbezirk Bohuslän nach Uddevalla, einer Landstadt von etwa 9000 Einw., die im Innern einer tief einschneidenden Bucht des Skagerrak liegt. Von hier bis Skee (sprich Schee) ist die Staatsbahn seit kurzer Zeit schon im Betriebe. Skee ist mit dem nur 7 km entfernten Städtchen Strömstad durch eine gleichzeitig eröffnete kurze Privatbahn verbunden, die vom Staat betrieben wird. Von Skee nach dem nordwärts belegenen bekannten norwegischen Städtchen Fredriksbald, wo man in die schon bestehende weitere Verbindung Gotenburg-Christiania über Trollhätta und Kornsjö wieder einmünden würde, sind es nur etwa 20 km; freilich ist von Fredriksbald der breite, die Grenze zwischen Schweden und Norwegen bildende Svinesund zu überbrücken. Die Staatsbahn Gotenburg-Skee ist insgesamt rund 171 km lang, sie wird als normalspurige Vollbahn angelegt. Wann das Reststück Gotenburg-Uddevalla eröffnet werden wird, ist aus unserer schwedischen Quelle nicht zu ersehen, doch sind die Geldmittel bewilligt und der Bau ist im Gange.

— **Unfall und gefährliche Zustände auf dem Brüsseler Nordbahnhofe.** Am 15. d. M. ereignete sich ein schwerer Unfall am Eingang des Brüsseler Nordbahnhofes. Nach der Darstellung, welche der Eisenbahnminister Liebaert am 16. d. M. in der Kammer gab, erlitt ein von Antwerpen kommender Zug einen Kupplungsbruch zwischen den Zwei-Brücken und der Rue Rogier. Der zurückgebliebene Teil des Zuges, acht Wagen, wurde von einem wenige Minuten später fälligen Zuge von Ostende überrannt. 19 Reisende wurden verwundet, darunter vier schwer, 40 erlitten Quetschungen. Zwei Knaben wurden getötet; mit dem Vater des einen ist der Minister persönlich befreundet. Ob und inwieweit, abgesehen von dem Bruch der Kupplung, auch Angestellte an dem Unglück Schuld tragen, darüber gingen die Ansichten auseinander. Die meisten Redner meinten, die Verhältnisse seien zu verwickelt und unübersichtlich, so daß die betreffenden Bediensteten die abgelösten Wagen nicht hätten bemerken und das Unglück verhüten können. Alle aber waren darin einig, daß der Unfall ein neuer Beweis von den ganz unhaltbaren, gefahrvollen Zuständen in Schaerbeek und auf dem Brüsseler Nordbahnhofe sei. Man sprach von der „berüchtigten Teichmann-Brücke", wo schon vor einer Reihe von Jahren ein Unglück vorgekommen ist, u. dergl. Der Minister berief sich auf die zahlreichen Anstrengungen, die er zur Verbesserung der Lage auf dem Nordbahnhofe gemacht habe. Er habe nicht diesen Unfall abgewartet, um der Kammer den mangelhaften Zustand (disposition vicieuse) des Nordbahnhofes zur Kenntnis zu bringen. Um den Reisenden mehr das Gefühl der Sicherheit zu geben, habe er den Durchbruch der Teichmann-Brücke machen lassen. Der Minister versichert, daß er die nötigen Enteignungen beschleunigen werde; es handele sich um 200 Häuser. Vor der Jahreswende werde der Nordbahnhof vier Gleise haben, zwei zur Einfahrt und zwei zur Ausfahrt. Wenn die Nord-Süd-Verbindungsbahn hergestellt sein werde, werde die Sicherheit auf dem Nordbahnhofe bedeutend erhöht werden, da dann dort die Bewegung sich um drei Viertel vermindere. Eine Reihe von schlimmen Zufällen und Fehlern hätte zusammentreffen müssen, um den jetzigen Unfall herbeizuführen: der Bruch der Kupplung, der automatisch erfolgte Verschluß der Westinghouse-Bremse und die Unachtsamkeit der Angestellten, welche den Block freigaben, ohne die zurückgebliebenen Wagen zu bemerken. Der liberale Abg. Lemonnier setzte auseinander, daß der Nordbahnhof nur ein Einfahrts- und ein Ausfahrtsgleise hat und mehr als 150 Züge täglich auf einem in Sektionen geteilten Gleise in den Bahnhof kommen. Der Bedienstete, welcher den verunglückten Zug entblockte, habe nur 3 Fr. täglichen Lohn und vielfache Beschäftigungen. 543 Züge passierten täglich unter der Teichmann-Brücke. Wenn ein Privatunternehmer eine so gefährliche Lage duldete, wie sie hier der Staat belasse, so würde er zur Verantwortung gezogen und vielleicht verhaftet werden. Ein sozialdemokratischer Abgeordneter sagte, der Minister sei viel mehr ein Unternehmer von Leichenbegängnissen. Der Abg. Renkin will die getroffenen Sicherheitsmaßregeln nicht verkennen, doch seien sie ungenügend; man müsse drei selbständige Doppelgleise schaffen für die Züge, die von Ostende, Antwerpen und Löwen kommen. Die „Indép. belge" erinnert daran, daß schon nach dem Unglück von 1893 in Brüssel ein Couplet gesungen worden sei über den „engen Darm", der lebensgefährlich den Ausgang des Nordbahnhofs bilde und den man trotz allem niemals erweitere. Ferner berichtet das Blatt, wohl halb ironisch, über eine „neue Liga", die sich zum Schutz der Reisenden auf den belgischen Bahnen und zum sofortigen Umbau des Brüsseler Nordbahnhofes bilde, und die eine Massenkundgebung veranstalten wolle.

— **Beschickung der Weltausstellung in St. Louis durch die belgischen Staatsbahnen.** Diese Bahnen werden auf der Ausstellung in St. Louis vier vollständige Miniaturzüge ausstellen, welche die verschiedenen Arten von Wagen und Lokomotiven darstellen, die in Belgien seit 1835 in Umlauf waren. Sie sind in den Werkstätten von Mecheln angefertigt und in der Dienstwohnung des Ministers ausgestellt.

— **Eine Bahn zur Gleckstein-Hütte am Wetterhorn.** Dem „Journ. d. tr." zufolge bewirbt sich eine deutsche Gesellschaft um den Bau einer Drahtseilbahn von Grindelwald nach der Gleckstein-Hütte am Wetterhorn. Diese Bahn soll nach einer ganz neuen, vom Ingenieur Feldmann in Elberfeld

erfundenen Bauart hergestellt werden. Danach werden die Wagen nicht auf Schienen laufen, sondern längs einer geneigten und geebneten Fläche durch zwei parallel liegende, mittels Elektrizität, Dampf oder Wasserkraft oder auch durch einen Petroleummotor bewegte Seile heraufgezogen werden. Der Hauptvorteil dieses Systems beruht in seiner Billigkeit, da die Ausgabe hauptsächlich darin besteht, die Neigungsflächen zu ebnen und oben an der Linie Trommeln zum Aufrollen der Drahtseile und unten Motormaschinen aufzustellen. Die Linie wird aus zwei getrennten Abschnitten bestehen, von denen der erste seine Abfahrtsstelle 600 m vom Hotel Wetterhorn und seine Ankunftsstelle in einer Höhe von 1670 m am Fuß des sogen. Kehrwöngenberges erhalten wird. Die Reisenden gelangen von dort zu Fuß nach der zweiten Linie, die in einer Höhe von 1696 m beginnt und in einer solchen von 2190 m endet. Von da aus wird die Glecksteinhütte, die man sicherlich durch ein großes Hotel ersetzen wird, in 20 Minuten und der Gipfel des Wetterhorns (3708 m) in wenigen Stunden erreicht werden können.

— **Betriebsergebnisse der russischen Staatsbahnen.** Nach den angeblich vom Ministerium der Verkehrsanstalten zusammengestellten Daten hat, wie die „Birsh. Wjed." zu berichten wissen, der Betrieb der russischen Staatsbahnen bei einer Gesamtlänge von 34 410 Werst in den ersten 9 Monaten des vergangenen Jahres eine Einnahme von 387 000 000 R. ergeben, der eine Ausgabe von 259 000 000 R. gegenübersteht, so daß die Reineinnahme etwa 128 000 000 R. betrug, d. h. um 5 500 000 R. mehr als in der gleichen Zeit 1902.

Das wäre ja ein verhältnismäßig nicht ungünstiges Ergebnis, das voraussichtlich auf die bessere Getreideernte zurückzuführen ist. Ist aber tatsächlich dies die Ursache, dann läßt sich erwarten, daß der endgültige Abschluß für das Jahr 1903 im ganzen ein wesentlich besserer sein wird, als derjenige für das Jahr 1902 gewesen ist, weil gerade in den letzten Monaten des Jahres die Ausfuhr von Getreide regelmäßig steigt.

— **Schlaf- und Speisewagen auf der Moskau-Kiew-Woronesh-Bahn.** Auf der Teilstrecke Moskau-Kiew der vorgenannten Eisenbahn sollen mit dem 18. April (1. März) Schlaf- und Speisewagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Betrieb genommen werden, was bei dem lebhaften Verkehr auf der Strecke und der Dauer der Reise gewiß als ein erheblicher Fortschritt begrüßt werden könnte.

— **Ssestrorezker Strandbahn.** Der zeitweilige Personen- und Güterverkehr auf der neuerbauten Strecke der Ssestrorezker Strandbahn von Nowaja Derewnja bis zum Fljugow Pereulok (Ecke des Ssampsoniewski Prospekt) ist mit Genehmigung des russ. Ministeriums der Verkehrsanstalten eröffnet worden. Vom Fljugow Pereulok im Verkehr mit den übrigen Stationen der Strandbahn (Nowaja Derewnja ausgenommen) werden die Frachtsätze ebenso berechnet, wie sie bisher von und bis zur Station Nowaja Derewnja angewandt wurden. Vom Fljugow Pereulok bezw. vom Endpunkt der Stadtstation bis Nowaja Derewnja aber werden sie nach den zur Zeit auf der besagten Bahn gültigen Tarifsätzen berechnet, wobei die Strecke vom Fljugow Pereulok bis Nowaja Derewnja mit 5 Werst (= 5,3 km) in Berechnung gezogen werden wird.

(Nach einer von uns in Nr 13 S. 204 d. Ztg. gebrachten Nachricht sollte das Roll- und Schienenmaterial dieser Uferbahn bei der Bahn über die Eisdecke des Baikalsees Verwendung finden. Aufklärung bleibt abzuwarten. Die Schriftl.)

Fremde Weltteile.

— **Die militärische Leistungsfähigkeit der sibirischen Bahn** wird in den „B. N. N." wie folgt geschätzt: Zu Beginn der chinesischen Wirren, August bis September 1900, also unmittelbar nach ihrer Fertigstellung, hat die sibirische Bahn bei durchschnittlichem täglichen Verkehr von fünf Zügen nach jeder Richtung innerhalb vier Wochen etwa 40 000 Mann, 10 000 Pferde und 2000 Fahrzeuge befördert. Heute laufen täglich 10 Züge. Nehmen wir ferner an, daß von diesen 10 Zügen 8 für Truppen- und 2 für Güterbeförderung bestimmt sind, und daß von den 40 Wagen, aus denen ein Zug besteht, 30 für die Truppen bestimmt sind. Infolge der langen Fahrt von drei Wochen und des rauhen Winterklimas ist die Belegungsstärke von 20 Mann für den Wagen die übliche. Dies ergibt für den Zug 600 und bei acht Zügen täglich 4800 Mann. Ein Armeekorps könnte also innerhalb acht Tagen eingeschifft werden und mit den letzten Teilen etwa vier Wochen nach Beginn der Einschiffung in Port Arthur ankommen, wenn alles glatt ginge, was noch sehr die Frage ist. Zur Zeit bringt die Bahn die Neubildungen des 3. sibirischen Armeekorps heran. Den Truppen folgen Waffen, Munition, Ausrüstung und Verpflegung, kurz alles, was ein fechtender Truppenteil bedarf, geschieht mit Hilfe der sibirischen Bahn.

— **Der Verkehr auf den sibirischen Linien.** Zur Zeit bringen die Zeitungen täglich Nachrichten über die Gestaltung des Verkehrs auf den sibirischen Linien seit Eröffnung der Feindseligkeiten zwischen Rußland und Japan. Es ist ja ohne weiteres klar, daß Rußland von dem einzigen ihm zur Verfügung stehenden Wege, um an den Ort des Kampfes zu gelangen, alles fernhalten würde, was irgend die Vorwärtsbewegung der Truppen und alles dessen, was zur Versorgung dieses — wie es scheint — recht bedeutenden Truppenkörpers erforderlich ist, irgendwie hindern könnte. Hierzu gehören aber nicht nur die großen Mengen Truppen, die an die äußerste Grenze des Reiches geschafft werden müssen, sondern namentlich auch die zur Ausrüstung notwendige Munition und nicht in letzter Reihe die großen Mengen Proviant, die wohl zum Teil aus dem europäischen Rußland beschafft werden müssen. Um diese Transporte einigermaßen sicherzustellen, hat die sibirische Bahn, da, wie die „Torg. Prom. Gas." berichtet, die gesamte Transportfähigkeit der sibirischen Bahn durch Eilsendungen in Anspruch genommen ist und beladene Wagen sich angesammelt haben, vom 25. Januar (7. Februar) ab die Verantwortung für die rechtzeitige Zustellung von Waren abgelehnt.

Ferner wird bekannt gemacht, daß Eilgutsendungen nur bis zum Gewicht von 75 Pud (= 1228,5 kg) zur Beförderung angenommen werden sollen.

Ein ganz besonders großes Hindernis neben der außerordentlichen Transportlänge, die überwunden werden muß, bildet der Ausfall der Baikal-Umgehungsbahn. Dadurch, daß diese Teilstrecke der großen sibirischen Bahn im Bau noch nicht vollendet ist, wird augenblicklich noch der durchgehende Verkehr unterbrochen. Allerdings ist die russische Verwaltung bemüht, über das Eis des Baikalsees eine Bahn zu bauen, aber sie ist noch nicht fertig, und wenn sie gegen Ende des Februar fertiggestellt sein sollte, so bleibt ihr immer noch anhaften, daß zu Anfang März das Eis bereits an seiner Tragfähigkeit so viel einbüßt, daß der Verkehr nicht mehr gefahrlos geführt werden kann. Die Hauptsache bleibt aber immer noch, daß diese Verbindung gerade in diesem Augenblick, wo so viel von einer leistungsfähigen Bahn abhängt, noch nicht zur Verfügung steht.

Einstweilen wird der Verkehr mittels Pferd und Schlitten vermittelt, zu welchem Zweck noch vor Ausbruch des Krieges bereits gegen 2000 Pferde beisammen waren, um Personen, Gepäck und Güter möglichst schnell fortzuschaffen.

Alle diese Verhältnisse üben aber natürlich auch eine ganz empfindliche Rückwirkung auf die westlich der sibirischen Bahn gelegenen Verkehrswege. So wird bereits berichtet, daß mehr als 200 Wagen auf der Station Tscheljäbinsk lagern, die zur Übergabe auf die sibirische Bahn bestimmt sind. Infolge dieser Anhäufung von Gütern lehnt die Ssamara-Slatoustbahn vom 26. Januar (8. Februar) ab die Verantwortung für die rechtzeitige Zustellung von Waren auf die sibirische Bahn und die hinter ihr liegenden Bahnen ab.

Inzwischen wird wohl der Zulauf von beladenen Wagen noch immer mehr angewachsen sein, so daß eine recht arge Verstopfung der Station Tscheljäbinsk nicht mit Unrecht befürchtet wird.

Weniger schlimm werden die Folgen sein, die dadurch eintreten, daß der Seeweg nicht benutzt werden kann. In erster Reihe kommt hierbei der Hafen von Odessa in Betracht, der Ausgangspunkt für die großen Dampfer der freiwilligen Flotte und für zahlreiche andere Dampfer, die nach Dalni, Port Arthur und Wladiwostok laufen.

Die St. Petersburger Zeitung teilt in bezug hierauf mit, daß, soweit bisher bekannt geworden ist, ein Dampfer der freiwilligen Flotte, welcher in Colombo die Nachricht vom Ausbruch der Feindseligkeiten erhielt, zurückgekehrt, und ein anderer, bereits befrachteter, in Odessa liegen geblieben ist. Ferner liegen in Odessa angenommene Frachten bereit, und andere Warenpartien befinden sich auf dem Wege dorthin.

In den Regeln für den südlich-überseeischen Verkehr ist der Kriegsfall vorgesehen; die Frachten müssen in diesem Falle dem Bestimmungsort zugeführt werden, sobald sich das als möglich erweist, nötigenfalls nach Beendigung des Krieges. Da sich aber die Dauer des gegenwärtigen Krieges auch nicht im entferntesten abschätzen läßt, so ist es für notwendig gehalten worden, den beteiligten Eisenbahnen und Reedereien folgende Anweisungen zu geben:

Die gegenwärtig in Odessa befindlichen und aus Colombo zurückkommenden Waren werden einen Monat hindurch kostenfrei und alsdann gegen die übliche Zahlung aufbewahrt. Diejenigen Waren, welche bis zum Schlusse des Krieges von den Absendern nicht zurückgefordert worden sind, werden alsdann an ihren Bestimmungsort befördert. Für Waren, welche in Odessa von den Verfügungsberechtigten zurückgenommen werden, ist die Fracht bis Odessa zu entrichten, wenn sie diesen Hafen noch nicht verlassen hatten, und bis zu den Häfen des fernen Ostens, wenn sie bereits den Suezkanal passiert hatten. Waren, welche

auf der Aufgabestation zurückverlangt werden, müssen von Odessa dorthin kostenfrei befördert werden, so daß der Verfügungsberechtigte die Fracht nur für den ursprünglichen Transport nach Odessa und über den Suezkanal hinaus zu entrichten hat.

Ähnliche Verhältnisse werden sich wohl in anderen Hafenplätzen gleichfalls entwickeln und werden überall hemmend auf den Verkehr rückwirken.

— **Güterverkehr nach Sibirien.** Wie der Deutsch-Russische Verein mitteilt, werden laut einer am 17. d. M. eingetroffenen Verfügung fortab sämtliche Güter für die Sibirische Eisenbahn sowie die Chinesische Ostbahn auf den Grenzstationen von der Weiterbeförderung ausgeschlossen. Diese Verfügung erstreckt sich nicht auf lebende Tiere und Gepäck, die einstweilen noch zur Beförderung angenommen werden. Es empfiehlt sich daher, für Sibirien usw. bestimmte Sendungen nicht nach den Grenzstationen abzusenden, da diese dort liegen bleiben würden.

— **Chinesische Bahnen.** Die beiden wichtigsten im Bau befindlichen Bahnen im südlichen China sind, wie „Railr. Gaz." mitteilt, die 49,91 km lange Linie von Kanton westlich nach Samshui und eine 1207,50 km lange Linie von Kanton nördlich nach Wuchang am Yangtsekiang, fast gegenüber von Hankau. Beide Bahnen werden von der American-China Development Company gebaut. Die erstgenannte Linie wurde, wie in Nr 92 Jahrg. 1903 und Nr 2 Jahrg. 1904 d. Ztg. mitgeteilt ist, Ende November 1903 von Kanton bis Fatschan in einer Länge von 17,7 km eröffnet; gegenwärtig ist man mit dem Legen der Gleise zwischen Fatschan und Samshui beschäftigt. Die Linie ist durchweg vollspurig. Die Schienen von 34 kg/m Gewicht ruhen auf belgischen Stahlschwellen von je 2,44 m Länge. Das rollende Material der Bahn besteht aus 20 Güterwagen mit je rund 36 t und fünf Lokomotiven mit je 130 t Tragfähigkeit. Die Signaleinrichtungen sind noch nicht vollständig.

Die zweite Linie von Kanton nach Wuchang, die dem Laufe des Nordflusses in der Provinz Kwangtung folgt und die Wasserscheide in das Yangtsetal mittels des Parsons Gap-Passes in einer Höhe von 366 m überschreitet, ist auf 177 km von Kanton aus vermessen. Sie erhält auch Vollspur und wird nur einige Tunnel und Brücken erfordern. Die größte Abtragung von Erdmassen wird gleich nördlich von Kanton nötig sein, da hier größere Felsmassen zu bewegen sind. Die Vermessungsbeamten hatten mit den Eingeborenen einige Schwierigkeiten, die sich mit den „fremden Teufeln" nicht befreunden konnten, doch ist es ohne ernstliche Unruhe abgegangen. Die schwierige Frage der Gräber, deren eine große Menge über das ganze Land verstreut sind und die anfangs ein Hindernis zu werden drohten, ist auf gütlichem Wege gelöst worden. Die Gesellschaft zahlt einen festen Betrag von etwa 2,50 D. für jedes Grab an dessen eingeborenen Eigentümer. Die aus der Anzahl der chinesischen Gilden entstehende sehr verwickelte Arbeiterfrage ist glücklich gelöst, und es werden nur Kulis zur Arbeit verwendet, die täglich etwa 66 ₰ erhalten, d. i. fast das Doppelte desjenigen, was der gewöhnliche Kuli sonst erhält.

— **Die Eisenbahn Dar-es-Salaam-Mrogoro.** Im Anschluß an die Mitteilung über den angekündigten Gesetzentwurf wegen Übernahme einer Zinsbürgschaft des Reichs für eine Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro (siehe Nr 15 S. 235 d. Ztg.) äußert sich die Deutsche Kol.-Ztg. folgendermaßen:

Mit der Annahme der Schmalspur hat die Kolonialverwaltung das äußerste an Beschränkung geleistet. Auf den schlagenden Beweis, welchen die Ereignisse in Südwestafrika für die strategische Bedeutung der Eisenbahnen in den Kolonien erbracht haben, haben wir bereits früher an anderer Stelle hingewiesen. Ein weiteres, ebenfalls in diesem Blatte schon betontes Moment hebt der frühere Oberrichter der Kolonie Gust. Ziegler in einer soeben erschienenen Broschüre*) hervor, indem er darauf hinweist, daß die Zukunft der Kolonie hauptsächlich von einer Massenproduktion geringwertiger Produkte, wie Reis, Mais, Baumwolle, Hanf und Ölfrüchte, abhängt. Die Absatzfähigkeit und damit die Ermöglichung dieser Produkte, für die in der Tat im Schutzgebiet sehr günstige Bedingungen vorliegen, hängt in allererster Reihe von der Inangriffnahme des Baues von Eisenbahnen ab. Von besonderer Wichtigkeit ist bei dem jetzt vorliegenden Projekt, daß dadurch auch neue Kapitalkräfte in Deutsch-Ostafrika interessiert werden. Das Konsortium erster Banken, denen der Bahnbau überlassen werden soll, wird sich im eigensten Interesse bemühen, zur Belebung des Eisenbahnverkehrs die Hilfsquellen des Landes in möglichst umfassendem Maße nutzbar zu machen. Für diese Erschließungstätigkeit erscheint die Bahnstrecke nach Mrogoro besonders geeignet, denn sie führt mit wenigen Ausnahmen durch bereits besiedelte, fruchtbare und wasserreiche Gegenden und erschließt in ihrem Endpunkt ein Mittelgebirgsgebiet, das gleichfalls Aussicht für Besiedlung und Bebauung bietet. Dar-es-Salaam wird dadurch in die Lage kommen, nachdrücklicher als bisher den Wettbewerb mit Sansibar aufzunehmen.

Es muß sich nun zeigen, ob der Reichstag eine einsichtige, bewilligende Mehrheit für den Entwurf besitzt, oder ob er den Mut hat, noch länger die Verantwortung für ein Hinausschieben des Baues auf sich zu nehmen. Vielleicht wirft einer der Reichsboten einen Blick in die Weihnachtsnummer des englischen Kolonialblattes „The African World". In dieser Zeitung findet sich u. a. ein Artikel unter der Überschrift „Why German East Africa is a burden to the fatherland". Der Verfasser dieses Aufsatzes forscht den Gründen nach, warum Handel und Wandel in Deutsch-Ostafrika nicht vorwärts kommen will. Die Schuld hieran schreibt er ausschließlich dem Mangel an modernen, schnellen und sicheren Transportmitteln und -wegen, vor allem aber dem Fehlen von Eisenbahnen zu. Der Aufsatz endet mit einem Anruf an den Kaiser und Reichstag mit dem Ruf: „Vorwärts, Deutsch-Ostafrika — ehe es zu spät ist!"

— **Südamerikanische Kontinentalbahnen.** Der Reichsanzeiger entnimmt einem Berichte des Handelssachverständigen bei dem Kaiserlichen Generalkonsulat in Valparaiso, der die südamerikanischen Kontinentalbahnen als Bauunternehmungen behandelt, einige Mitteilungen, die wir in folgendem kurz wiedergeben: Um dem bisherigen Mangel an deutschem Unternehmungsgeist im Eisenbahnwesen der Südseestaaten Südamerikas abzuhelfen, wird die Bildung einer Genossenschaft von Ingenieuren vorgeschlagen, die von deutschen Maschinenbauanstalten, Eisenindustriellen und Wagenfabriken in Verbindung mit einer Bank gegründet werden und das Studium der in Chile und den benachbarten Staaten geplanten Eisenbahnunternehmungen zum Zwecke haben müßte, um im geeigneten Augenblick sofort ihre Bauangebote einreichen zu können. Die Pläne für die transandinische Verbindung der Eisenbahnen Chiles, Argentiniens und Boliviens, um die es sich gegenwärtig handelt, lassen sich in drei verschiedene Gruppen teilen, von denen die eine die Verbindung von Valparaiso, Talcahuano-Concepcion mit Buenos-Ayres und Rosario, eine zweite die Verbindung von Bahia Blanca in Argentinien mit den chilenischen Städten Valdivia-Corral und Puerto Montt und eine dritte die Verbindung der nach Bolivien gerichteten argentinischen Bahnen mit dem Stillen Ozean erstrebt. Unter diesen nimmt die zweite Gruppe, zu der die Uspallatabahn und die Antucobahn, deren Baugrundlagen bekanntlich vom chilenischen Kongreß festgelegt sind, gehören, die wichtigste Stelle ein. Für die Vollendung der Uspallatabahn ist durch das neue chilenische Gesetz ein internationaler Wettbewerb, an dem sich auch die deutsche Industrie beteiligen könnte, ausgeschrieben; für die Antucobahn sind einem bestimmten Unternehmer die Rechte übertragen worden. Ferner hat die chilenische Regierung bezüglich der Pläne von Eisenbahnen über den Tinguiricapaß und den Planchonpaß sowie über den Antucopaß durch eine Kommission von Ingenieuren und Verwaltungsbeamten Untersuchungen anstellen lassen. Die Uspallatabahn, über die in Nr 87 Jahrg. 1903 d. Ztg. berichtet wurde, ist mit ihrer Höhe von 3200 m über dem Meere und ihren Gesamtkosten von 1 500 000 £ die technisch schwierigste und kostspieligste, die Antucobahn mit ihrer Höhe von 1660 m und ihren Gesamtkosten von 900 000 £ die technisch leichteste und billigste Bahn dieser Gruppe; deshalb wird sie auch nach der Uspallatabahn voraussichtlich als zweite sofort an die Reihe kommen. In der zweiten, südlichen Gruppe der transandinischen Eisenbahnpläne handelt es sich hauptsächlich um Verbindungen der argentinischen Stadt Bahia Blanca und der chilenischen Städte Valdivia, Corral und Puerto Montt. Da in der Provinz Valdivia und in der Umgegend der Stadt Puerto Montt vorwiegend Deutsche leben, so fände ganz besonders hier deutscher Unternehmungsgeist ein reiches Feld der Betätigung, und zwar nicht nur für eisenbahntechnische, sondern auch für wasserbautechnische Aufgaben. Die transandischen Eisenbahnverbindungen der dritten, nördlichen Gruppe sollen durch Bolivia gehen und in Chile oder Peru an der Küste des Stillen Ozeans münden. Unter den sechs dabei in Betracht kommenden Linien bedürfen die chilenisch-bolivianische Eisenbahn von Antofagasta nach La Pay und die peruanisch-bolivianische Eisenbahn von Mollendo nach La Pay nur noch des weiteren Ausbaues und vor allem des Anschlusses an das argentinische Eisenbahnnetz, der durch das Eisenbahnprojekt Jujuy (Argentinien)-Uyuni oder Sucre-Oruro herbeigeführt werden soll. Zu diesen drei Gruppen transandinischer Eisenbahnen tritt nun noch das Projekt der panamerikanischen Eisenbahn, die durch Nord-, Mittel- und Südamerika gehen soll. (Siehe Nr 29 Jahrg. 1903 d. Ztg.)

*) Das Eisenbahnprojekt Dar-es-Salaam-Mrogoro und die damit zusammenhängenden verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Zeitfragen in Deutsch-Ostafrika. Von Gust. Ziegler, Kgl. Amtsrichter in Eichstätt. Verlag der Ph. Brönnerschen Buchhandlung (Peter Seitz) in Eichstätt. 80 ₰.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Rumeln für den Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Der an der neu eröffneten Strecke Rheinhausen - Trompet - Mörs gelegene Haltepunkt Rumeln wird am 1. März 1904 auch für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet.

Cöln, den 11. Februar 1904. (502)
Königliche Eisenbahndirektion.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Königsee (Thür.).

Die Befugnisse der an der Strecke Oberrottenbach - Königsee (Thür.) gelegenen Haltestelle Königsee (Thür.) werden fortan auch auf die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art ausgedehnt.

Erfurt, den 13. Februar 1904. (503)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Hochwassers war der Güterverkehr auf der Lokalbahn Laibach-Stein vom 13. bis 19. Februar l. J. unterbrochen.

Wien, am 20. Februar 1904. (504)

---

3. Verkehrswiederaufnahme.

Die Wasserumschlagstellen in Pöpelwitz und Maltsch Oderhafen werden am 23. Februar eröffnet.

Breslau, im Februar 1904. (505)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Güterverkehr.

Ausnahmetarif 4 a für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen.

Die Stationen Cantreck und Greifenberg i/Pm. werden mit Gültigkeit vom 1. März d. J. als Versandstationen in den Ausnahmetarif 4 a für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen für den Verkehr nach sämtlichen Stationen der preußischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn und der Militäreisenbahnen einbezogen.

Berlin, den 18. Februar 1904. (506)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. März d. J. treten im Tarifheft 1 neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 19 A b (Superphosphat) zwischen Coethen und Schönebeck einerseits und einer Anzahl österreichischer Stationen anderseits in Kraft.

Näheres ist bei den vorbezeichneten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 22. Februar 1904. (507)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Die im Nachtrag I zum sächsisch-preußisch - südfranzösischen Gütertarif vom 1. Juni 1900 enthaltenen Frachtsätze für Görlitz (sächs. Staatsb.) finden bis zu der Ende April d. J. bevorstehenden Aufhebung des Tarifs auch Anwendung im Verkehre mit Görlitz (preuß. Staatsb.).

Dresden, den 19. Februar 1904. (508)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Preußisch - bayerischer Verkehr.
Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren vom 1. April 1897.

Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag X in Kraft. Er enthält außer den bereits besonders bekannt gegebenen Frachtsätzen für einzelne Stationen Ergänzungen und Änderungen der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Tariftabellen für die Abfertigung von lebenden Tieren in Wagenladungen. Unter anderem werden für den Verkehr der Station Bütow des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig mit den Stationen Fürth Stsbhf. und Nürnberg Ztlbhf. Frachtsätze für die Beförderung von lebenden Tieren (ausschließlich Pferde) in Wagenladungen und für Stationen der Teutoburger Wald-Eisenbahn im Verkehr mit mehreren bayerischen Stationen Frachtsätze für die Beförderung von Großvieh (ausschließlich Pferde) und Kleinvieh in gewöhnlichen Wagen eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 17. Februar 1904. (509)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif VI, linksrheinisch - hessischer und rechtsrheinisch - hessischer Gruppenwechselverkehr.

Mit Wirkung vom 1. März d. J. wird der für den Übergangsverkehr von und nach der Kleinbahn Höchst - Königstein bestehende Ausnahmetarif auf alle Güter in Wagenladung von 10 t in Geltung gesetzt. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., 17. Februar 1904. (510)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Am 20. d. M. werden die Stationen Remscheid-Güldenwerth des Direktionsbezirks Elberfeld, Bock = Wallendorf des Direktionsbezirks Erfurt, Chemnitz-Altendorf der sächsischen Staatsbahnen, Sontheim am Neckar der württembergischen Staatsbahnen und Köslin des Direktionsbezirks Danzig, letztere jedoch nur mit Frachtsätzen der Klasse 8, in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 16. Februar 1904. (511)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.
Gütertarif „Teil II".

Mit sofortiger Gültigkeit ist der Artikel „Marmormehl" in den Ausnahmetarif 4 (Düngekalktarif) aufgenommen worden.

Frankfurt a/M., 18. Februar 1904. (512)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den rumänischen Eisenbahnen einerseits, den österreichischen, ungarischen und deutschen Eisenbahnen anderseits.
Teil I, Abteilung A und B.

Am 1. März 1904 tritt der vorbezeichnete Gütertarif, Teil I, Abteilungen A und B, in Kraft, durch welchen der Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und rumänischen Eisenbahnen einerseits und den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, Teil I, Abteilung A, vom 10. Oktober 1901 nebst sämtlichen dazu erschienenen Nachträgen sowie der Teil I, Abteilung B, des Güterverkehrs zwischen Rumänien einerseits, Österreich-Ungarn und Deutschland anderseits vom 1. Juni 1895 nebst den dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben wird.

Die Abteilung A des neuen Teils I enthält die reglementarischen Bestimmungen, die Abteilung B die allgemeinen Tarifvorschriften, die Güterklassifikation und den Nebengebührentarif.

Die Tarife können vom 23. d. M. ab durch die beteiligten Abfertigungsstellen und die Auskunftsstelle in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, zu den Preisen von 0,85 ℳ für die Abteilung A und von 0,85 ℳ für die Abteilung B bezogen werden.

Breslau, den 15. Februar 1904. (513)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1904 werden für Eisen- und Stahlsendungen, wie im Spezialtarif II genannt, mit Herkunft von einem belgischen oder holländischen Hafen, in Wagenladungen zu 10 t die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze nach Basel (Reichsbahn) und Basel-St. Johann eingeführt:

Von	
Ludwigshafen a/Rh. .	0,74 ℳ für 100 kg.
Mannheim	
Rheinau	

Die Herkunft muß auf den Frachtbriefen von hierzu befugten Stellen bestätigt sein.

Straßburg, den 17. Februar 1904. (514)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 24. Februar 1904 wird für die Beförderung von Weißblechabfällen in Wagenladungen von 10 000 kg von Vevey nach Kempen (Direktionsbezirk Cöln) über Basel ein Ausnahmefrachtsatz von 236 Cts. für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 18. Februar 1904. (515)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Für Geflechte aus Holzspänen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief aus Italien nach Dresden-Altstadt über den Brenner kommt mit Gültigkeit vom 1. März l. J. der Schnittsatz Peri tr.-Dresden-Altstadt von 5,98 Franken für 100 kg (Ausnahmetarif Nr 3 g) zur Anwendung.

München, den 18. Februar 1904. (516)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M.-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Vom 1. April d. J. ab werden der Frachtberechnung im Verkehr mit den württembergischen Stationen Dettingen bei Urach und Urach die um 10 bezw. 16 km erhöhten Entfernungen der Station Metzingen zugrunde gelegt. Die besonderen Anstoßtaxen für die beiden Stationen fallen dagegen weg.

Hierdurch treten neben Frachtermäßigungen auch geringe Frachterhöhungen ein, worüber näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., 17. Februar 1904. (517)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Teil II, Heft Nr 4 vom 1. Januar 1899.

Ab 1. März 1904 gelangt für
Bruchsteine, rohe, unbearbeitete aller Art (mit Ausnahme von Dolomit, Quarz, Quarzit, Quarzschiefer, Feuerstein, Magnesit, Schmirgelsteinen und Spat), bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Ausschluß von Wagen unter 10000 kg Ladegewicht
von Nagyvarad, Station der k. ungarischen Staatsbahnen,
nach Crailsheim, Station der k. württembergischen Staatsbahnen,
ein Frachtsatz von 2,22 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, den 17. Februar 1904. (518)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb von Station Oranienburg des Direktionsbezirks Berlin nach Georgsmarienhütte tritt am 20. Februar d. J. ein Ausnahmesatz von 0,63 ℳ für 100 kg in Kraft.

Essen, den 19. Februar 1904. (519)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Die in dem Gütertarif Heft 4 vom 1. Oktober 1902 enthaltenen Frachtsätze für die Station Bregenz der k. k. österreichischen Staatseisenbahnen werden mit dem 1. Mai 1904 ohne Ersatz aufgehoben.

Cöln, den 17. Februar 1904. (520)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. werden im Übergangsverkehr zwischen den Stationen der schmalspurigen Königsberger Kleinbahnen und Wehlau-Friedländer Kreisbahnen einerseits und den Stationen der Staatsbahngruppen I, II, III, V, VI für die Artikel: Holz des Spezialtarifs II und III, Kartoffeln des Rohstofftarifs, Düngemittel, wie in den Ausnahmetarifen 2, 3, 4, 4a, 4b, 4c genannt, Rüben, Rübenschnitzel und Preßrückstände der Rübenzuckererzeugung, Steinkohlen und Braunkohlen, einschließlich Koks und Briketts, wie im Spezialtarif III genannt, Wegebaustoffe, wie im Ausnahmetarif 5 genannt, Getreide, Futtermittel, Heu und Stroh in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die Frachtsätze der Staatsbahnstationen Tapiau und Königsberg Lizent widerruflich um den Betrag von 2 ₰ für 100 kg ermäßigt. (521)

Königsberg i/Pr., den 13. Februar 1904.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Preußisch-hessische Staatsbahn-Güter- und Viehtarife, Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband, süddeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird eine neue Gleisverbindung zwischen Datzheim und Wiesbaden eröffnet, wodurch die bisherige Entfernung zwischen beiden Bahnhöfen um 2,90 km erhöht wird. Die über diese Strecke berechneten Tarifsätze erleiden hierdurch Erhöhungen, soweit letztere nicht durch die mit gleichem Zeitpunkt zur Einführung kommenden Ermäßigungen aus Anlaß der Eröffnung der Mainzer Brücken ausgeglichen werden.

Näheres ist im Verkehrsbureau zu erfahren. (522)

Frankfurt a/M., den 16. Februar 1904.
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Auf den im Heft 1, zweite Abteilung der Verbandstarife bestehenden Frachtsatz für Schienen von Ruhrort Rhein nach Montreux von 303 Cts. für 100 kg wird bei gleichzeitiger Auflieferung von 100 t eine Rückvergütung von 21 Cts. für 100 kg gewährt. Die Rückvergütung erfolgt bei Einsendung der Originalfrachtbriefe durch die Endbahnen.

Karlsruhe, den 17. Februar 1904. (523)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Niederländisch-bayer. Güterverkehr.

Für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II von Nürnberg nach s'Gravenhage kommen mit Gültigkeit vom 25. Februar d. J. direkte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

München, den 18. Februar 1904. (524)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

1. Heft. Saarbrücken-württembergischer Güterverkehr.

Am 1. März 1904 gelangt ein neuer Tarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung, wodurch das seitherige Tarifheft vom 1. Mai 1896 samt Nachträgen aufgehoben wird. Durch den neuen Tarif treten verschiedene Frachtermäßigungen ein.

Stuttgart, den 16. Februar 1904. (525)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 15. März 1904 wird die Station Gandringen der Reichseisenbahnen in den Spezialtarif III des deutsch-italienischen Gütertarifs einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das Verbands-Abrechnungsbureau hier.

Straßburg, den 18. Februar 1904. (526)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr
via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Saarbrücken-bayerischer Güterverkehr.

Am 25. Februar 1904 tritt ein neuer Ausnahmetarif 5a für Steine des Spezialtarifs III von Marktredwitz nach Dillingen (Saar) in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

München, 19. Februar 1904. (527)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-hessischer Güterverkehr (Gr. IV/VI).

Die allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger auf Seite 19 des Tarifs unter E I 2a werden dahin ergänzt, daß auch für den Rheinübergang bei Mannheim-Ludwigshafen bei Berechnung der Deckenmiete, Lieferfrist usw. die Entfernungen um 6 km gekürzt werden.

Cassel, den 17. Februar 1904. (528)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. März d. J. treten im Tarifheft 3 nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 42 (totes Wild und Geflügel bei Beförderung als Eilgut) in Kraft:

Nach und von	Braunschweig (Hauptbhf.) K. E. D. M.	Cassel (Oberstadt) K. E. D. C.	Erfurt K. E. D. E.	Göttingen K. E. D. C.	Halle a/S. K. E. D. Ha.	Hannover (Nordbhf.) K. E. D. H.	Ihringshausen K. E. D. C.	Jena (Saalbhf.) K. E. D. E.	Jena (Weimar-Geraer Bhf.) K. E. D. E.	Magdeburg (Hauptbhf. Neustadt Sudenburg) K. E. D. M.	Quedlinburg K. E. D. M.
Szentes U. St. E. / M. A. V. . . .	1604	1622	1348	1598	1342	1690	1630	1268	1264	1466	1506

Breslau, den 20. Februar 1904. (528a)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme.

Wir geben bekannt, daß an den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Wien, Preßburg (Pozsony), Raab (Györ), Budapest, Mohács, Semlin (Zimony), Belgrad, Pancsova und sämtlichen Savestationen mit

20. Februar 1904

die Güteraufnahme nach Orsova, T.-Severin und sämtlichen serbischen, bulgarischen und rumänischen Donauhäfen unterhalb T.-Severin bis inklusive Galaz, ferner nach Odessa, Konstantinopel und Levantehäfen eröffnet wird

Schleppanmeldungen werden für die gesamte Donaustrecke und die befahrenen Nebenflüsse der Donau entgegengenommen.

Wien, den 17. Februar 1904. (529)

Die Direktion.

Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits.

(Teil I, Abteilung B vom 1. Februar 1903. Abänderung der Tarifierung für Rohbenzin etc.)

Mit Gültigkeit vom 10 April 1904 wird die im Nachtrage II zum Tarife Teil I, Abteilung B vom 1. Februar 1903 für die Artikel der Position K—22a, 1 (Rohbenzin aus Petroleum [Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha]) vorgesehene Tarifierung von II, A 2, Sp.-Tarif I auf *II, A I, B* abgeändert.

Wien, am 19. Februar 1904. (530)

Priv. öst.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Galizisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen im Anhange zu den Tarifen Teil II.

Mit Ende März 1904 treten sämtliche sub Post Nr 63 im Anhange zu den Tarifen Teil II, gültig vom 1. Januar 1904, enthaltenen Eilgut- und Frachtsätze für Tiere, tote, geschlachtete, auch totes Geflügel von den Landesgrenzen bei Körösmező, Beszkid und Vidrány nach Budapest-központi vásárcsarnok außer Wirksamkeit.

Demnach sind sämtliche Eintragungen bei Post Nr 63 zu streichen.

Wien, am 19. Februar 1904. (531)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April d. J. tritt zu den besonderen Bestimmungen und zu den Preistafeln des Tarifs für den obengenannten Verkehr je ein Nachtrag I in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Verbandsverwaltungen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Erfurt, den 20. Februar 1904. (532)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

6. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von 21 730 kg Asbestpappe und 3260 kg Asbestschnur für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz, geteilt in 39 Lose.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Asbestpappe usw." versehen bis zum 8. März, vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist 9. April 1904, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 17. Februar 1904. (533)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 4 229 000 kg Öl zur Gasbereitung in 9 Losen für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 5. März 1904, nachmittags 1 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin W. 35**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. März 1904.

Berlin, den 18. Februar 1904. (534)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung der Lieferung von

a) 630 kg Blankleder, 140 kg Verdeckleder, 220 kg Krausleder, 240 kg weiß- und fettgarem Rindleder, 700 kg Maschinenriemenleder, 500 kg fertigen Treibriemen,

b) 25 qm Milchglas und 9000 Stück Milchglasscheiben, 2480 qm klarem Glas und 1760 Stück Scheiben aus solchem, 90 qm mattgeschliffenem Glas, 430 Stück Glasglocken,

c) 31 Stück Gummischläuchen (Füllschläuchen für kaltes Wasser), 45 Stück Gummischläuchen (Auswaschschläuchen für heißes Wasser) und 85 kg Fenstergummi

ist Termin am 10. März 1904, vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen postgeldfreie Einsendung von 40 ₰ und, sofern Glasglocken angeboten werden sollen, von noch 40 ₰ für die Zeichnung in barem Gelde (nicht in Briefmarken) vom Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 18. Februar 1904. (535)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von:

60 000 kg Holzkohlen aus Buchenholz, 3500 Stück Piassavabesen, 25 000 Stück Reiserbesen, 3300 kg Bindfaden, 1000 kg Hanf, 25 000 Stück Harzfackeln, 50 000 Stück Lampenzylindern, 4000 kg Bleiplomben, 6000 kg kaustischer Soda und 25 000 Schachteln Streichhölzern.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbureau eingesehen oder von demselben gegen Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Verschlossene Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Betriebsmaterialien" versehen sind bis 11. März 1904, vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 25. März dieses Jahres, abends 6 Uhr. (536)

St. Johann-Saarbrücken, 16. Februar 1904.

Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Oberbau- und Baumaterialien.

Die im diesseitigen Bezirke angesammelten, abgängigen Schienen, Schwellen etc. sollen öffentlich verkauft werden.

Der Termin dafür ist auf den 29. Februar 1904, vormittags 11 Uhr, festgesetzt, und sind mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote bis zu diesem Zeitpunkte, versiegelt und portofrei, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 21 Tage.

Die Verkaufsunterlagen liegen in unserem Rechnungsbureau in Malstatt-Burbach, Ecke St. Johann- und Sophienstraße, Zimmer 21, aus und werden gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ (in bar, nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbureau abgegeben. (537)

St. Johann-Saarbrücken, im Febr. 1904.

Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Verkaufe der im diesseitigen Bezirke aus dem Werkstättenbetriebe angesammelten Altmaterialien ist auf den 17. März d. J., vormittags 11 Uhr, im Geschäftszimmer Nr 51 des Direktionsgebäudes Termin angesetzt. Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbureau hierselbst, Empfangsgebäude Zimmer Nr 24, zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) portopflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist bis zum 7. April d. J.

Kattowitz, im Februar 1904. (538)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von

982 000 kg Ölgasteer und
87 500 „ Kohlenwasserstoff

in fünf Losen von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 11. März 1904, vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin, W. 35**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau** Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. März 1904.

Berlin, den 17. Februar 1904. (539)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 20. Februar vorm. gemeldet.

Nr 6 — Berlin, am 24. Februar 1904. — Jahrgang 1904

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A B	12	1	Sack	Kartoffeln —	50	1	Leipzig B. A.	K. E.-D. Halle a/S.	Versandst. ansch. Stralsund.
2	A D	—	1	Schließkorb	Kleider —	51	2	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
3	A E G	786	1	Kiste	Glasglock. f. el. Lampen	35	3	Luxemburg	Reichsbahn	
4	A F	3512	1	Korb	Eisenwaren —	—	4	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
5	A F	3555	1	„	roher Eisenguß —	50	5	Velbert	„	
6	A G W	17	1	Bund	Medizingläser —	5	6	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
7	A H	20	2	—	Betthäupter —	24	7	Erfurt	„	
		14	2	—	Bettlängen —					
8	A K	140	1	Ballen	Holzbrettchen —	85	8	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
9	A M	964	4	—	Bettpfosten —	9	9	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
10	A M	988	11	—	Bettstellen —	122	10	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
11	A M	988	1	Kiste	Holzwaren —	122	11	„	„	
12	A S	131	1	Faß	leer —	9	12	Bingen	Direktion Mainz	
13	A U	1/2	2	—	Betteile —	38	13	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
		—	1	Bund	Bretter —					
		—	1	Sack	Betten —					
14	B	190	1	Rolle	grobe Sackleinwand	55	14	Hilgen	K. E.-D. Elberfeld	1)
15	B	744/50	7	Kisten	? —	1000	15	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
16	B	125	1	—	Kupferronr —	17,5	16	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
17	B A P	1372	1	eis. Faß	gefüllt —	170	17	Wellendorf	K. E.-D. Münster	
18	B A S	56342	1	Faß	Farbe —	28	18	Cöln-Ehrenf.	K. E.-D. Cöln	
19	B H	1499	1	Kiste	Packstroh —	30	19	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	Nr 592, 657, 8294, 6372, 10749.
20	B J N	—	5	Kisten	leer —	—	20	Weißensee	„	
21	B O	144	1	Kiste	? —	16	21	Neuß	K. E.-D. Cöln	
22	B R	331	1	„	Rosinen —	11,5	22	Emden	K. E.-D. Münster	
23	C C	1171	1	Kübel	Tapetenkleister? —	28	23	Langschede	K. E.-D. Elberfeld	
24	C F	—	1	Kiste	Pflaumen —	25	24	Eschweiler T.	K. E.-D. Cöln	
25	C G	14138/40	3	Fässer	gefüllt —	606	25	Dresden A.	Sächsische Stsb.	
26	Cch W F	6057	1	Faß	leer —	37	26	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
27	C J	1986	1	Ballen	Zollgut —	13	27	Plauen o. B.	Sächsische Stsb.	2)
28	C K	28	1	Kiste	Bleiplatte —	108	28	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
29	C S	21	1	Petrol.-Faß	leer —	36	29	Gummersbach	„	
30	C S	7374	1	Kiste	leer —	88	30	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	Planokiste.
31	C W	5949	1	Faß	Eisenwaren? —	105	31	Kiel	K. E.-D. Altona	
32	D	130	1	Ballen	Leder —	53	32	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
33	D S	1709	1	Kiste	1. Flaschen —	54	33	Posen	K. E.-D. Posen	
34	D S	1566	1	„	Lampe —	18	34	Plag w.-Lindenau	Sächsische Stsb.	
35	D W	7795	1	„	Holzwolle —	51	35	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
36	E H	1009	1	Korb	gefüllt —	—	36	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
37	E K	259	1	Ballen	Papier —	18	37	Norden	K. E.-D. Münster	bezettelt Cöln-Ger. v. 20/1.
38	E M G	1	1	Sack	leere Säcke —	7	38	Kalk N.	K. E.-D. Cöln	
39	E S	96	1	Korb	Wäsche —	13	39	Marienheide	K. E.-D. Elberfeld	
40	E T	65	1	Kiste	Schleifsteine —	12	40	Barmen-Rittersh.	„	
41	E T	77	1	„	Holzspulen —	29	41	Düsseldorf-Der.	„	
42	E Z	683	1	Ballen	2 Schinken —	13	42	Wanne	K. E.-D. Essen	
43	F	—	1	Sack	Zucker —	100	43	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
44	F	1	1	Kiste	? —	9,5	44	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
45	F A	1473	1	„	Schreib- u. Papierwaren	27	45	Cüstrin-V.	K. E.-D. Bromberg	
46	F A K	18	1	Sack	102 Postbeutel —	29,5	46	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
47	F B	2	2	Ringe	Draht —	—	47	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
48	F E N	1153	1	Kiste	Bindfaden —	76	48	Menden	„	
49	F H C	739/40	2	Kisten	Holzwaren —	162 / 99	49	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	

1) Gut ist weiter gezeichnet: M 57. 747. H St A anscheinend Fabrikzeichen.

2) Gut trägt Zollblei von Hamburg.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
50	F K	942	1	—	Schüttelrost —	10,5	50	Rüttenscheid	K. E.-D. Essen	von Schalke.
51	F P oder E P	26	1	Sack	Mandeln —	80	51	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	„4“ rot beschr.
52	F R	1/2	2	Kisten	leer —	28	52	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
53	F S	—	1	Faß	leer —	30	53	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
54	F W B	99	1	Sack	Kleesaat —	101	54	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
55	G	—	1	—	Schwungrad mit 17 Stahllagerplatten	75	55	Darmstadt	Direktion Mainz	
56	G	391	1	Bund	Ofenkniee —	12	56	Radevormwald	K. E.-D. Elberfeld	
57	G A R	2753	1	Korb	Korbflasche, leer —	5	57	Solingen	„	Versandst. Cöln-Ger.
58	G B	10	1	Kiste	Bandsägen —	52	58	Cronenberg		
59	G B	1003	1	—	Bettstelle —	33	59	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
60	G C	3734	1	Korb	Eisenwaren —	—	60	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
61	G F	500	1	Sack	Eisenwaren —	125	61	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
62	G G	26	1	Kiste	Packstroh —	45	62	Rummelsburg Rg.	K. E.-D. Berlin	D. R. N. J. G. 10.
63	G G	241	1	„	gefüllt —	31	63	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
64	G H	—	1	—	Ofenteil —	8	64	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
65	G H	—	16	Blöcke	Zinn —	327	65	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
66	G K	4037	1	Korb	Wein in Flaschen —	83	66	Königsberg i/P. *)	K. E.-D. Königsberg	*) Ost.
67	G L	9025	1	Kiste	gefüllt —	30	67	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
68	G M	8747	1	„	ansch. Spirituosen —	24	68	Rummelsburg *)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
69	G M V	—	1	Faß	Trauben —	28	69	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
70	G S	7353	1	Kiste	leer —	35	70	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
71	G V	301	1	Paket in Papier	brauner, neuer Handkoffer aus Pappe	6,5	71	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
72	H	21/24	4	Bund	Stühle —	20	72	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
73	H	1460, 1463	2	Kübel	Wagenfett —	14	73	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
74	H B	—	2	—	Ketten —	39	74	Braunschweig N.	Braunschw. L.-E.	
75	H B	4	1	Kiste	Zündhütchen —	24	75	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
76	H D	—	1	Sack	Säcke —	11	76	Waren	Grhzl. Meckl. Stsb.	
77	H oder E G	3, 10/11	2	Fässer	leer —	20	77	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
78	H F	—	1	Korb	Gemüse —	5	78	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
79	— H — —	— H — —	1 1 1 1	— — — —	Winkeleisen — U Eisen — Rohr —	22 —	79	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
80	H H	1007	1	Sack	Kaffee —	25,5	80	Rosenberg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
81	H K	603	1	Bund	2 Flachstangen — 1 Rundstange —	35	81	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
82	H L B	34153	1	(in Leinen)	eis. Rohr —	15	82	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
83	H L W	31725	1	Ballot	Baumwollwaren —	46	83	Memmingen	Bayerische Stsb.	
84	H L U	—	1	Kiste	Obst —	25	84	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
85	H N	43	1	Sack	Kaffee (roh) —	60	85	Düsseldorf-Der.		
86	H P	44	1	Koffer	? —	50	86	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
87	H P M	115	1	Kiste	Isolatoren —	40	87	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
88	H R	—	1	Bund	Kesselroste —	14	88	Hademarschen	K. E.-D. Altona	
89	H S	—	1	„	l. Flaschen —	9	89	Dortmund Eilg.	K. E.-D. Essen	
90	H S	4430	1	Ballot	Manufakturwaren —	58	90	Gerolzhofen	Bayerische Stsb.	
91	J A T	387	1	Kiste	Eier —	20	91	Schalke	K. E.-D. Essen	
92	J B	1420	1	Petr.-Faß	leer —	34	92	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
93	J B S	4669	1	Kiste	Litzen usw. —	108	93	Duisburg	K. E.-D. Essen	
94	J C	99	1	„	Rosinen —	11	94	Essen W.		
95	J H C	17698	1	„	? —	58	95	Hohenwestedt	K. E.-D. Altona	
96	J J	—	1	—	Ofenvorderteil —	4	96	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
97	J J	11/12	2	Kisten	Uhrgewichte —	107	97	Frankf. a/M. Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
98	J K	63	1	Faß	Ocker —	32	98	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	Streckenfund.
99	J L	5928	1	Paket i. L.	Wurzel-Handbesen —	14,5	99	Schönefeld b. Lpz.	K. E.-D. Halle a/S.	
100	J M	—	1	Kiste	Porzellanteller —	12	100	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
101	J N N	165	1	Faß	Bier —	32	101	Mainburg	Bayerische Stsb.	
102	J W J	1	1	Kiste	2 Blechk. Petroleum	36	102	Laer	K. E.-D. Essen	
103	J W N	615	1	„	zerbrochene Glasglocke	17	103	Luxemburg	Reichsbahn	
104	K	288	1	Ballen	Kapok —	13	104	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
105	K	4292	1	Ballot	Wolltuch —	49	105	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
106	K	482. 486	2	Kisten	Käse —	20	106	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
107	K C	10	1	Paket	Schmirgelleinen —	95	107	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
108	K E	—	2	—	Ketten —	—	108	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	je 3,10 m l.
109	K E	203	1	Kiste	Wollwaren —	24	109	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
110	K E L	1479	1	Ballen	Bettvorlagen von Fellen	38	110	Cöln-Ger.		
111	K K St B	1043	1	—	Wagendecke —	—	111	Kufstein	Bayerische Stsb.	
112	K S	20	2	—	Blechkannen, leer —	?	112	Stolp	K. E.-D. Danzig	
113	L	—	3	—	Eisenbleche —	360	113	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
114	L B	898	1	—	Blechhülse —	13	114	Zittau	Sächsische Stsb.	Kettenbaum.
115	L F	969	1	Kiste	Zündhölzer —	91	115	Fürstenberg Oder	K. E.-D. Posen	
116	L G	2025	1	Faß	leer —	20	116	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
117	L H S	—	4	Bund	Hufeisen —	48	117	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
118	L S	1881	2	—	Ofenrohre —	3	118	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
119	M	22	1	Kiste	gefüllt —	13	119	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
120	M B	8145	1	„	Stroh —	15	120	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
121	M E	77680	1	Ballen	Leinen —	25	121	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
122	M F	6013/285	1	„	Putzwolle —	102	122	Passau	Bayerische Stsb.	
123	M K	100/V	1	Korb	Kleider —	21	123	Posen	K. E.-D. Posen	
124	M K M	252	1	Kiste	Glaswaren —	70	124	Berlin H. u. L.	K. E.-D Berlin	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
125	M L G	17	1	Kiste	getr. Kleider, Spiegel etc.	15	125	Augsburg	Bayerische Stsb.	
126	M M	85	1	Ballen	1 blaue Asbestplatte u. 3 Pakete Asbestschnur	10,5	126	Luxemburg	Reichsbahn	
127	M R	4	1	Kasten	Kleider u. Wäsche —	69	127	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
128	M W	65/7	3	—	Milchkannen, hölz., leer	21	128	Kastorf	K. E.-D. Altona	
129	N	40	1	Sack	Bett —	24	129	Großensiel	Oldenburgische Stsb.	(beschrieben: Kolaczkowo.
130	N G S	18625	1	Kiste	gefüllt —	48	130	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
131	P	3064	2	—	hölz. Stühle —	8	131	Essen N.	K. E.-D. Essen	
132	P F	6758/1061	2	Säcke	Feilspäne —	120	132	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
133	P M S	2813	1	Ballen	Garn —	20	133	Pulsnitz	Sächsische Stsb.	
134	P S H / P S	293	1	Kiste	Därme —	22	134	Würzburg	Bayerische Stsb.	
135	P W	66	1	„	gefüllt —	19	135	Wesel	K. E.-D. Essen	
136	R	—	1	„	Zahnrädchen, Laschen, eis. Zylinder	15	136	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
137	R B C	—	4	Kisten	Schreibmaschine —	159	137	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Nr 6573/5, 6577.
138	R C M	189727	1	—	eis. Verschluß mit Gummiring	2,5	138	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
139	R H	16	1	Kiste	gefüllt —	24	139	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
140	R H	259	1	Ballen	Tapeten —	6	140	Pogegen	K. E.-D. Königsberg	
141	S	999	1	Kiste	gefüllt —	65	141	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
142	S	109	1	„	Kaffee —	?	142	Düren	K. E.-D. Cöln	
143	S C	236	1	„	Schuhnägel —	126	143	Bonn	„	
144	S C	34121	1	„	leer —	32	144	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
145	S M	2103	1	Bund	Messingdraht —	21	145	Dresden	Sächsische Stsb.	
146	S S	57340	1	Verschlag	Papier —	20	146	Walleshausen	Bayerische Stsb.	
147	S W	—	1	Kiste	leer —	176	147	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
148	S W	488	1	Stück	Gußteil —	6	148	Wemding	Bayerische Stsb.	
149	T	5	1	Faß	Sardinen —	3,5	149	Leipzig Mgb.	K. E.-D. Halle a/S.	
150	T B	6296	1	Kiste	Hausiererwaren —	25	150	Salzschlirf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
151	T C	3682	1	eis. Faß	leer —	135	151	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
152	T K	119	1	Paket	6 Striegel —	3	152	Znin	K. E.-D. Bromberg	
153	U	6	1	—	Verbindungsklaue für Göpelstangen	12	153	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
154	V I	66104	1	Korb	Packmaterial —	15	154	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
155	V C	392	1	Kiste	Makkaroni —	18	155	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
156	V G N	523	1	Blechkast.	? —	120	156	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	(mit Vorhängeschloß.
157	V S	188	1	Kiste	Seife —	48	157	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
158	W	3	15	Paar	Holzschuhe —	6	158	Meiderich	K. E.-D. Essen	
159	W	3236	1	Rolle	verz. Drahtgeflecht —	55	159	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
160	W B	264	1	Kiste	Korsettstäbe —	29	160	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
161	W B	302	1	Verschlag	10 Sägen —	62	161	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
162	W C	3196	1	Kiste	Zollgut —	42	162	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
163	W & Co	14	1	Faß	leer —	30	163	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
164	W D	850	1	Paket i. P.	elektr. Apparate —	4	164	Neumünster	K. E.-D. Altona	
165	W D	2144	1	Sack	Tannenzapfen —	14	165	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
166	W H	—	1	„	Arbeiterkleider und Werkzeug, Spaten etc.	32	166	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
167	W H	2396	1	Paket	Holzwaren —	10	167	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
168	W K	50	3	Likörfässer	leer —	44	168	Neuß	„	
169	W P	969	1	Bund	Fassoneisen —	25	169	Achern	Badische Stsb.	
170	W P	1243	1	Kiste	Kassenblocks —	30	170	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
171	W R	2554	1	„	7 mess. Kessel —	41	171	Berlin Ahg.	„	
172	W S	87	1	Sack	Kaffee —	13	172	Styrum	K. E.-D. Essen	
173	W S	105/7	3	Kisten	Tee —	62	173	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

174	Best	173	1	—	Gußeisenteil —	13	174	Guben	K. E.-D. Posen	
175	Best	179	1	—	Ventilteil —	17	175	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
176	Bm. Beyenburg	—	1	—	Modell —	?	176	Beyenburg	K. E.-D. Elberfeld	
177	A. Fechner	—	1	Sack	26 Getreidesäcke —	30	177	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	(Versandst. Birkenwerder.
178	Minna Göde	—	2	Reisekörbe	leer —	15	178	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	
179	Pat Halmai	—	1	Stück	Eisenrohr m. Lasche	11	179	Freiberg i/S.	Sächsische Stsb.	
180	Frau v. Hansemann	—	1	Bund	5 Körbe —	4	180	Berlin Zent. M.	K. E.-D. Berlin	
181	—	—	2	—	Pläne —	62	181	Magd.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
	Jos. Hoffmann	95/96	3	—	Leinen —	65				
182	A. Mohr	—	1	Sack	Säcke —	32	182	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
183	Münchener Brauhaus	—	1	Faß	leer —	35	183	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
184	Münchener Bürgerbräu	76001	1	„	leer —	?	184	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
185	Oldenburg	—	1	Bund	10 eis. Harken —	5	185	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
186	Peters	—	1	—	Milchkanne, leer —	3	186	Altona	K. E.-D. Altona	
187	W. Schmidt	—	1	—	Privatdecke —	20	187	Allendorf	K. E.-D. Cassel	
188	H. Wisler	878	1	Faß	leer —	18	188	Sendenhorst	Westf. Landes-E.	

Laufende Nr	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr	Anzahl der Güter	Art der Verpackung	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
C. Güter mit Nummern bezeichnet:										
189	—	12	1	—	Decke —	—	189	Bremerhaven I.	K. E.-D. Hannover	
190	—	12	1	Bund	verz. Draht —	9	190	Löhne	"	
191	—	62	1	—	Kette —	—	191	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
192	—	98	2	Säcke	Zucker —	200	192	Deutz	K. E.-D. Cöln	
193	—	132	1	Kiste	Sprengkapseln —	31	193	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
194	—	293	1	eis. Faß	leer —	96	194	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
195	—	496	1	—	Kultivator —	119	195	Posen	K. E.-D. Posen	
196	—	4472	1	Kiste	Pferdehaare —	91	196	Neustadt a/Orla	K. E.-D. Erfurt	
197	—	5208	1	"	Wein u. Apfelsinen —	17	197	Merzig	St. Johann-Saarbr.	
198	—	11338	1	"	leer —	8	198	Lechbruck	Bayerische Stsb.	
199	—	30111	1	Bund	Bandeisen —	63	199	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
D. Güter mit Zeichen versehen:										
200	H L S	—	1	Kiste	Apfelringe —	25	200	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
201	Verschlußmarke ZA	—	1	Sack	Lompenzucker —	75	201	Großröhrsdorf	Sächsische Stsb.	
202	✡	11123	1	Ballen	Tabak —	80	202	St. Ilgen	Badische Stsb.	
203	⌀	797	1	Kiste	Porzellangeschirr —	61	203	Arnswalde	K. E.-D. Bromberg	
204	E S S	div.	5	Kisten	leer —	163	204	Altchemnitz	Sächsische Stsb.	
205	△	6220	1	Korb	15 Fl. Jamaika-Rum —	31	205	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
206	⌂	3339	1	Ballen	Tabak —	70	206	Cochem	St. Johann-Saarbr.	
207	⌀	—	1	—	Blechplatte —	46	207	Aumetz	Reichsbahn	
208	blau X	—	1	Stück	Eisenrohr —	29	208	Blankensee i/M.	K. K.-D. Stettin	3 m lang; seit 9/12.
209	///	—	1	Bund	Fassoneisen —	41	209	Rüdersdorf	K. E.-D. Berlin	
210	weiß	—	1	—	eis. Rad (8 Speichen)	5	210	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
211	Vorrath	—	1	Stange	□ Stahl —	322	211	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
E. Güter ohne Bezeichnung:										
212	—	—	1	—	Ankereisen —	3,5	212	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Hamburg 23/1.
213	—	—	1	Sack	gebr. Arbeiterkleidung	15	213	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
214	—	—	1	Ballen	Aufnehmetücher —	6	214	Ibbenbüren	K. E.-D. Münster	
215	—	—	1	Bund	Bambusrohr —	32	215	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
216	—	—	1	"	Bandeisen —	71	216	Elberfeld	"	
217	—	—	1	Ballen	Baumwollgewebe —	36	217	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
218	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	14,5	218	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
219	—	—	1	—	eis. Blasebalg —	16	219	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
220	—	—	1	Korb	Blechfl. Lack, rote Farbe	29	220	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
221	—	—	1	Blechkast.	— —	8,5	221	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
222	—	—	1	"	mit Einsatz —	9	222	"	"	
223	—	—	1	Kiste	4 Bleirohre —	65	223	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
224	—	—	1	Gestell	zu einem Blumentische	0,5	224	München Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
225	—	—	1	Kiste	eis. Bohrer —	51	225	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
226	—	—	21	—	Bretter —	?	226	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
227	—	—	1	Sack	Brunnenbauteile —	15	227	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
228	—	—	2	Bund	Budenteile —	64	228	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
229	—	—	1	"	12 Bügelbolzen —	12	229	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
230	—	—	1	Sack	künstl. Dünger —	104	230	Braunfels	K. E.-D. Frankf. a/M.	
231	—	—	1	Bund	12 Dunggabeln —	?	231	Homberg Oberh.	"	
232	—	—	15	Stück	⊏ Eisen —	62	232	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
233	—	—	1	Bund	8 Stangen L-Eisen —	40	233	Radevormwald	K. E.-D. Elberfeld	
234	—	—	1	Stück	Eisenplatte mit 4 Zapfen	1	234	Rothenburg a. T.	Bayerische Stsb.	
235	—	—	1	"	Eisenrohr —	10	235	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	1,60 m lang.
236	—	—	1	—	verz. Eisenrohr —	17,5	236	Hennef Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
237	—	—	1	Stück	Eisenrohr —	22	237	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	1,97 m lang.
238	—	—	1	"	Eisenrohr —	24	238	"	"	3,10 m lang.
239	—	—	1	"	Eisenrohr —	27	239	"	"	3,3 m lang.
240	—	—	1	Bund	10 Eisenstangen —	17	240	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
241	—	—	1	"	32 Eisenstangen —	23	241	Duisburg	K. E.-D. Essen	
242	—	—	1	—	Eisenteil —	15	242	Lehrte	K. E.-D. Hannover	Cöln-Dtz. 15/2.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
243	—	—	1	—	Erdstampfer —	7,5	243	Homburg v. d. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
244	—	—	1	Stück	Fassoneisen —	112	244	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
245	—	—	1	Paket i. L.	4 Fahrradketten —	7	245	Kückelhausen		
246	—	—	1	Kiste	Fahrradmuttern —	19	246	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	[1]
247	—	—	1	—	eis. Fahrradständer —	1	247	Berlin Friedr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
248	—	—	2	Fässer	leer —	23	248	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Heringstonn.?
249	—	—	1	—	eis. Feder —	119	249	Berlin Potsd.	K. E.-D. Berlin	
250	—	—	1	Bund	9 eis. Fensterstäbe —	42	250	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
251	—	—	1	Kiste	mar. Fische —	29,5	251	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
252	—	—	1	Stab	Flacheisen —	24	252	Riesa	Sächsische Stsb.	
253	—	—	1	Stange	Flacheisen —	33	253	Ottersberg	K. E.-D. Münster	
254	—	—	2	Bund	Flaschen —	15	254	Deutz	K. E.-D. Cöln	
255	—	—	1	Ballen	Futterleinen —	25	255	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
256	—	—	1	Stück	gebraucht. Gasrohr —	5	256	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
257	—	—	2	—	eis. Gasrohre —	27	257	Düsseldorf-Der.		
258	—	—	1	—	eis. Gewicht aus 6 Teilen	17,5	258	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
259	—	—	1	Kiste	Grammoph.-Platten —	14	259	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
260	—	—	1	—	eis. Haken mit Ring	2,5	260	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
261	—	—	1	—	eis. Hammer ohne Stiel	6	261	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
262	—	—	1	Sack	Handgriffe —	30	262	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	
263	—	—	1	Bund	8 Handsägen —	8	263	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
264	—	—	1	Ballen	Hanfschläuche, rot —	20	264	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
265	—	—	1	Bund	3 Hebel —	14	265	Magdeburg-B.	K. E.-D. Magdeburg	
266	—	—	1	„	4 Hebel, 4 Gußstücke	14	266	Speldorf	K. E.-D. Essen	
267	—	—	1	Büchse	Heringe? —	4	267	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
268	—	—	1	Dose	Heringe —	4	268	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
269	—	—	1	Korb	gedrehte Holzfüße —	13,5	269	Frankf. a/M. Ostb		Versandst. Bielefeld 14/1.
270	—	—	1	Paket i. L.	Holzmodell, rot —	1,5	270	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
271	—	—	1	—	Holzmodell —	258	271	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
272	—	—	1	Bund	Holzschrauben —	27	272	Oberbrügge		
273	—	—	10	Paar	Holzschuhe —	?	273	Castrop	K. E.-D. Essen	
274	—	—	1	Sack	Kaffee —	17	274	Deutz	K. E.-D. Cöln	
275	—	—	1	„	Kaffee —	27	275	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
276	—	—	1	Ballen	Kapok —	13	276	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
277	—	—	1	—	Kette —	8,5	277	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	6 m l.
278	—	—	1	—	Kette —	10	278	Straßburg	Reichsbahn	3,5 m l.
279	—	—	1	—	Kette —	75	279	Kalk N.	K. E.-D. Cöln	
280	—	—	1	—	eis. Kette —	283	280	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
281	—	—	1	—	Kinderwagen —	20	281	Wanne	K. E.-D. Essen	
282	—	—	1	Sack	Kleesamen —	83	282	Mohrungen	K. E.-D. Königsberg	
283	—	—	1	Korb	Kleider, Nägel, 1 Topf	13	283	Frankf. a/M. Hp.	K. E.-D. Frankf. a/M	
284	—	—	1	Sack	leere Kleiesäcke —	31	284	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
285	—	—	1	„	31 Kleiesäcke —	23	285	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
286	—	—	1	Wagen	Kleinschlag —	—	286	Essen N.	K. E.-D. Essen	Bbg. 26231.
287	—	—	1	„	Koks —	600	287	Stadthagen	K. E.-D. Hannover	Ess. 33005.
288	—	—	1	—	Kommode —	22	288	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
289	—	—	2	Körbe	leer —	10	289	Goch	K. E.-D. Cöln	
290	—	—	2	Pack	je 6 leere Körbe —	40	290	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
291	—	—	6	Korbfl.	leer —	20	291	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
292	—	—	1	—	Krankette —	46	292	Dalheim		
293	—	—	1	Bund	6 Küchenbleche —	18	293	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
294	—	—	1	„	Kupferstangen —	3	294	Diedenhofen	Reichsbahn	
295	—	—	3	—	Lagerteile —	20	295	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
296	—	—	1	Bund	10 kl. eis. u. 6 größere Laschen	—	296	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
297	—	—	1	—	eis. Latierbaum —	—	297	Weilburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
298	—	—	1	Ballen	Läuferstoff —	82,5	298	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
299	—	—	1	Büchse	Lederfett? —	5	299	Schefflenz	Badische Stsb.	
300	—	—	1	—	Lederpantoffel —	0,5	300	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
301	—	—	1	Bund	Leisteneisen —	30	301	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
302	—	—	1	Sack	Lumpen, Abfälle —	28,5	302	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
303	—	—	5	—	Maschinenteile (Rad, Bremshebel)	195	303	Worms	Direktion Mainz	
304	—	—	1	—	eis. 2 m-Maß —	6	304	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
305	—	—	1	Sack	Messing —	82	305	Solingen N.	K. E.-D. Elberfeld	
306	—	—	1	Tafel	Messingblech —	18	306	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
307	—	—	2	Tafeln	Messingblech —	—	307	Dortmund Eil.	K. E.-D. Essen	
308	—	—	1	Ring	Messingdraht —	25	308	Oberstein	St. Johann-Saarbr.	
309	—	—	1	Bund	Messingröhren —	34	309	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	6 m lang.
310	—	—	2	—	Milchkannen, leer —	12	310	Freyburg a/U.	K. E.-D. Erfurt	
311	—	—	1	Karton	Muster v. Kopftüchern	—	311	Berlin Alex.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
312	—	—	1	Paket i. L.	Muttern, Schrauben —	3,5	312	Duisburg	K. E.-D. Essen	
313	—	—	1	Ölkanne	leer —	5	313	Wesel		
314	—	—	3	Ölkannen	leer —	1,5 ?	314	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
315	—	—	1	—	Ofenrohr —	5	315	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
316	—	—	1	Gestell	Papierumwickler —	5	316	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
317	—	—	1	Bund	Parkettstäbe —	7	317	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
318	—	—	2	—	hölz. Platten —	55	318	Erdorf-B.	St. Johann-Saarbr.	

[1] Im Walde bei Kohlfurt gefunden.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
319	—	—	1	—	Privatdecke —	70	319	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
320	—	—	1	—	Pumpenventil —	5	320	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
321	—	—	4	—	hölz. Radfelgen —	?	321	Zarrentin	K. E.-D. Altona	
322	—	—	6	—	eis. Rechen —	5	322	Morbach	St. Johann-Saarbr.	
323	—	—	1	Stange	Reifeisen —	29,5	323	Markt-Redwitz	Bayerische Stsb	
324	—	—	1	Reisekorb	leer —	3	324	Hennef Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
325	—	—	1	„	gefüllt —	54	325	Spandau Uml.	K. E.-D. Berlin	
326	—	—	4	Blöcke	Roheisen —	111	326	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
327	—	—	1	Stück	gußeis. Rohr —	9	327	Hof	Bayerische Stsb.	
328	—	—	2	Rollen	Rohrdecken —	20	328	Wetter R.	K. E.-D. Elberfeld	
329	—	—	1	Bund	Rohrmatten —	6	329	Freudenstadt H.	Württemberg. Stsb.	
330	—	—	1	„	5 Roststäbe —	10	330	Düsseldorf-Gr.	K. E.-D. Elberfeld	
331	—	—	1	„	3 Rundeisen —	30	331	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
332	—	—	8	Stäbe	Rundeisen —	70	332	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
333	—	—	1	Sack	leere Säcke —	22	333	Klemzow	K. E.-D. Stettin	[1]
334	—	—	1	„	5 leere Säcke —	3,5	334	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
335	—	—	1	„	50 leere Säcke —	37	335	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
336	—	—	1	—	eis. Sackkarre —	72	336	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
337	—	—	1	Ballon	Säure —	75	337	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
338	—	—	1	Bund	12 Schaufeln —	12,5	338	Jaderberg	Oldenburgische Stsb.	
339	—	—	1	„	Schilfrohr —	10	339	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
340	—	—	1	Ballen	Schläuche —	12	340	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
341	—	—	1	Kanne	Schmieröl —	54	341	C.-Deutz	K. E.-D. Cöln	
342	—	—	1	—	Schrankaufsatz —	4,5	342	Weener	Oldenburgische Stsb.	
343	—	—	1	Bund	Schraubenbolzen mit Muttern	26	343	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
344	—	—	1	Korb	runde Schraubenmutter	70	344	Osterfeld Süd	K. E.-D. Essen	
345	—	—	1	Ballen	Schweinsblasen —	41	345	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
346	—	—	1	—	Spiralfeder —	8,5	346	Soest	K. E.-D. Cassel	
347	—	—	47	—	Spiralfedern —	397	347	MagdeburgWests.	K. E.-D. Magdeburg	
348	—	—	1	Stab	Stahl —	3	348	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
349	—	—	1	Pack i. L.	eis. Stangen —	15	349	Kückelhausen	„	
350	—	—	1	Bund	eis. Stangen —	40	350	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
351	—	—	1	—	Steintöpfe —	43	351	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
352	—	—	1	Sack	Thomasmehl —	76	352	Neu-Ulm	Bayerische Stsb.	
353	—	—	1	—	Tisch —	29	353	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
354	—	—	1	Tasche	Toilettegegenstände	1	354	Flensburg	K. E.-D. Altona	Gepäck.
355	—	—	1	—	Transmissionswelle —	285	355	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	5 m.
356	—	—	1	Ballen	4 Treibriemen —	56	356	Plettenberg	„	
357	—	—	1	Pack i. P.	eis. Türbänder —	7	357	Nieder-Flörsheim	Direktion Mainz	
358	—	—	1	Bund	5 schmiedeeis. Türhänge	4	358	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
359	—	—	1	—	Unterteil eines Ofens	55	359	Bremen	K. E.-D. Hannover	
360	—	—	1	Sack	Vitriolsäcke —	19,5	360	Grünberg Hessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
361	—	—	1	Stück	Vorlegebaum —	—	361	München Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
362	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	11	362	Bingerbrück	Direktion Mainz	
363	—	—	1	Bund	eis. Vorlegescheiben	23	363	Lichtenberg-Friedrichsfelde	K. E.-D. Berlin	
364	—	—	1	—	Wagenachse —	58	364	Remscheid H.	K. E.-D. Elberfeld	Urban & Semler, Charlottenburg.
365	—	—	1	Eimer	Wagenfett —	6	365	Werder	K. E.-D. Berlin	
366	—	—	1	Bund	12 Waschkörbe —	21	366	Celle	K. E.-D. Hannover	
367	—	—	1	Ballen	Webwaren —	34	367	Stadthagen	„	
368	—	—	1	Korb	Wein —	24	368	Rheine	K. E.-D. Münster	
369	—	—	1	Kiste	1. Weinflaschen —	37	369	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
370	—	—	1	—	eis. Welle —	82	370	Spandau	K. E.-D. Berlin	
371	—	—	4	—	Zeichenbretter —	10	371	Hamburg D.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
372	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	12	372	Oberhausen	K. E.-D. Essen	

Nachtrag.

1	F	63	1	Kiste	Barometer —	21	1	Eysden	Niederländ. Stsb.	beschr. den Haag; etikett. Altona-den Haag.
2	P Z	2030	1	Ballen	Manufakturwaren —	10	2	Tyenoord	„	beklebt: Plauen-Rtd.
3	Horrelbeek	—	1	Koffer	Kleider —	68	3	„	„	

[1] Inwendig W. Janssen, Schwerin i/M., gez.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 17. 27. Februar 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Bagdadbahn.

Über Befestigung von Bahnsteigen.

Ausbildung und Dienststellung der Techniker im mittleren Dienst der württembergischen Verkehrsanstalten.

Die Beratungen des preußischen Eisenbahnetats in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses.

Nachrichten:

Deutschland: Etat des Reichseisenbahnamts im Reichstage. — Zweite Lesung des Etats der Reichseisenbahnen im Reichstage. — Läutetafeln vor unbewachten Wegeübergängen auf Nebenbahnen. — Allgemeiner Verband der Eisenbahnvereine im Bereich der preuß.-hess. Staatsbahnen. — Behandlung der sogen. „Retourwaren“ durch die Zollbehörden. — Neues Schnellzugpaar Königsberg i/Pr.-Berlin. — Das vereinfachte Abfertigungsverfahren der preuß.-hess. Staatsbahnen. — Betrieb auf der Oberschles. Schmalspurbahn. — Bahnprojekt für die Insel Wangerooge. — Gesetzentwurf über die beabsichtigten Erweiterungs-, Ergänzungs- u. Neubauten auf den im Betrieb befindlichen bayer. Staatsbahnen. — Verkehr und Einnahmen der bayer. Staatsbahnen. — Versuchsfahrten mit einem Selbstfahrwagen mit Dampfbetrieb. — Bahnhofswirtschaften. — Betriebsunfälle. — Bahnbauten in Sachsen. — Studiengesellschaft für elektr. Schnellbahnen. — Kaiser-Geburtstagsfeiern der Eisenbahnvereine im Bereich der preuß.-hess. Staatsbahnverwaltung. — Personalnachrichten.

Österreich: Buschtêhrader E. — Stand der Eisenbahnbauten Ende 1903. — Prag-Duxer E. — Eine Gebührenbeschwerde der österr.-ungar. St.-E.-G. — Die Eisenbahn nach Mariazell. — Nachtschnellzug Reichenberg-Wien. — Ausstellung der Aussig-Teplitzer E. in St. Louis. — Eisenbahnfachschule.

Ungarn: Ergebnisse der ungar. Hauptbahnen. — Regelung der Gehälter der ungar. Staatsbahnbeamten.

Übrige europäische Länder: Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich. — Berner Alpendurchstich. — Venetianische Gesellschaft für den Bau und Betrieb von Nebenbahnen. — Technische Einheit der Eisenbahnen. — Neue Bahnen in der Basilicata.

Fremde Weltteile: Schantung-E. — Blocksignale auf amerikan. Bahnen. — Zwei Wagenladungen Schießpulver explodiert. — Panama oder Nicaragua? — Brasilianische Eisenbahnen.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Bagdadbahn.

Nur selten ist ein Eisenbahnunternehmen in Deutschland von Anfang an mit einem solchen allgemeinen Interesse verfolgt worden, wie das große der sogenannten Bagdadbahn. Auch diese Zeitung hat in den letzten zwei Jahren eine ganze Reihe von Mitteilungen über diese für die Türkei in jeder, namentlich aber in militärischer Beziehung so wichtige Bahn gebracht. Diese Mitteilungen haben sich meistens mit der wirtschaftlichen Seite, mit der Art der Beteiligung der verschiedenen Nationen an dem Unternehmen und mit der Gründung der besonderen Gesellschaft für die Bagdadbahn, Besetzung der Direktion und des Verwaltungsrats u. dergl. beschäftigt. Die Bahn selbst ist hierbei stets mehr oder weniger in den Hintergrund getreten; es dürfte daher nicht uninteressant sein, über sie einige Mitteilungen zu bringen.

Schon seit längerer Zeit stand die türkische Regierung mit der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und dadurch zugleich mit der Deutschen Bank zu Berlin in Unterhandlungen über die Erbauung einer Eisenbahn nach Bagdad und dem Persischen Meerbusen. Ihr Wunsch ging hierbei früher stets dahin, daß die Linie ihren Anfang in Angora nehmen sollte. Der ungeheuren Geländeschwierigkeiten im armenisch-kurdischen Hochlande wegen und auch aus politischen Gründen (Ansprüche Rußlands) wurde diese Absicht jedoch aufgegeben und eine andere in Konia beginnende Linie in Aussicht genommen.

Zur Erkundung dieser Bahnlinie wurde im Winter 1899 bis 1900 von dem deutschen Generalkonsul in Konstantinopel, Herrn Stemrich, zusammen mit den beiden Erbauern der einzelnen Strecken der Anatolischen Eisenbahn, Baurat v. Kapp und Geheimen Baurat Mackensen, eine Studienreise von Konia im allgemeinen der mutmaßlichen Trasse entlang nach Bagdad und bis zum Persischen Meerbusen ausgeführt. Die Ergebnisse dieser Studienreise wurden den weiteren Verhandlungen zugrunde gelegt. Unter Berücksichtigung des Wettbewerbs der anderen Nationen in Konstantinopel war von den deutschen Unterhändlern von vornherein vorgesehen worden, das Bagdadbahn-Unternehmen unter deutscher Führung auf eine internationale Grundlage zu stellen. Wie sich diese Verhältnisse, namentlich die Beteiligung des Auslandes, später entwickelt haben, wissen die Leser aus den verschiedenen Mitteilungen in dieser Zeitung.

Nach langwierigen Unterhandlungen kam endlich am 21. Januar 1902 das Abkommen über die Konzession zur Erbauung und Betriebsführung der Bagdadbahn mit ihren Zweiglinien zustande. Die Linienführung dürfte aus der nachstehenden Abbildung im allgemeinen zu ersehen sein. Von Konia aus erreicht die Bahn in östlicher Richtung den Taurus, nach dessen Überschreitung sie auf langer steiler Rampe nach Adana hinabfällt, wo sie Anschluß an die bestehende Bahn Adana-Mersina findet. Militärische Gründe haben es verhindert, von dort den leichteren und in wirtschaftlicher Beziehung bei weitem günstigeren Weg längs der Küste nach Iskenderun (Alexandrette) zu wählen; statt dessen geht die Linie von Adana aus ostwärts ins Innere. In der Konzession ist keine Verbindung der Bagdadbahn mit dem Mittelmeer, außer der durch die bereits bestehende Linie Adana-Mersina, zugelassen; nur für die Bauzeit ist eine besondere Zweiglinie zum Hafen von Kastambul vorgesehen. Ob diese Verbindung nach Fertigstellung der Bahn erhalten bleiben wird, wird jetzt wohl noch nicht entschieden werden können. Zu gunsten der Bagdadbahn sieht die Konzession allerdings vor, daß, wenn die Regierung zwischen Mersina und Tripolis in Syrien eine Verbindung der Bahn mit dem Meere wünschen würde, die Genehmigung zu deren Ausführung nur dem Unternehmen der Bagdadbahn selbst erteilt werden könnte.

Die wichtige Stadt Haleb (Aleppo) wird von der Bahn selbst nicht berührt, sondern durch eine Zweiglinie mit ihr verbunden. Südlich Biredjik wird der Euphrat überschritten und dann wird der Weg zu Füßen des Taurus direkt auf Mossul am Tigris genommen; Orfa, das alte Edessa, erhält eine Zweigbahn. Obgleich das rechte Ufer des Tigris bedeutend dichter bevölkert ist als das linke, bleibt die Bahn von Mossul bis Bagdad doch links, da auf dem rechten Ufer zahlreiche Schuttkegel die verheerende Wirkung der von den größtenteils entwaldeten Gebirgen herabströmenden Wildbäche anzeigen; die Anatolische Eisenbahn hat zur Genüge erfahren, daß derartige Schuttkegel die größten Feinde einer Eisenbahn sein können. Der wichtige Grenzort Khanikin, über den die persischen Pilger auf ihrer Wallfahrt nach Kerbela, dem Bestattungsort ihrer Toten, ziehen, erhält auch eine Zweigbahn. Südlich von Bagdad

wird der Euphrat unweit Kerbela wieder überschritten; an seinem rechten Ufer erreicht die Bahn dann den Hafenplatz von Basra am Schatt-el-Arab. Als Endpunkt der Bahn ist dieser Hafen der die Mündung des Schatt-el-Arab verschließenden Barre wegen jedoch nicht geeignet; daher soll sie von Zubeir nach El Kueid am Persischen Meerbusen weitergeführt werden, von wo aus der Postanschluß nach Indien leicht hergestellt werden kann.

Die Länge der Linie von Konia bis zum Persischen Meerbusen beträgt rund 2400 km, von Haidar-Pascha (Konstantinopel) bis zum Persischen Meerbusen rund 3000 km, etwa die Hälfte der ganzen sibirischen Eisenbahn. Daß die Bahn der großen Baukosten und des geringen Verkehrs in den durchschnittenen Provinzen wegen, auch infolge der dünnen Bevölkerung und des Fehlens jeglicher Kultur in weiten Strecken auf lange Zeit nicht wird auf eigenen Füßen stehen können, liegt auf der Hand. Sie ist daher auf eine Garantie der Regierung angewiesen. Bezüglich der Höhe und der Art dieser Garantie sei auf die Mitteilung in Nr 8 Jahrg. 1902 d. Ztg. verwiesen. Auch die sonstigen wichtigsten finanziellen Festsetzungen der Konzessionsurkunde sind in dieser Mitteilung in Nr 8 und auch schon in Nr 7 Jahrg. 1902 enthalten. Die Inangriffnahme einzelner Teile des Baues wird nun natürlich immer davon abhängen, daß für den betreffenden Teil die erforderlichen Garantien von der türkischen Regierung sichergestellt werden können. Wann es der Türkei gelingen wird, die großen Summen, die für die Garantie der ganzen Linie erforderlich sind, in jährlichen sicheren Einnahmen aufzubringen, ist noch durchaus nicht zu übersehen; darum wird auch die Fertigstellung der ganzen Bahn nicht vorausgesagt werden können. Wie die Leser wissen, ist zur Zeit das erste Stück von Konia nach Eregli (187 km) im Bau begriffen; wir hoffen, daß sich recht bald das technisch interessanteste Stück bis Haleb diesem anschließt.

Die Bahn soll vollspurig mit zweigleisigem Grunderwerb, jedoch eingleisig, aber als erstklassige Schnellzugbahn ausgeführt werden; sollen doch Züge mit 75 km Reisegeschwindigkeit, Verlust auf den Steilrampen und Aufenthalt auf den Stationen mit eingerechnet, auf der Bahn verkehren können. Hiernach sind auch die im Lastenheft der Konzession enthaltenen technischen Vorschriften aufgestellt. Dasselbe verbreitet sich zunächst über die der Regierung vorzulegenden Pläne (Lagepläne, Längenprofile, wichtige Bauwerkszeichnungen usw.), sodann folgen die Anordnungen über die Bauausführung. Für das Bettungsmaterial der eingleisigen Bahn ist die obere Breite von 3,5 m und die Stärke von 0,4 m vorgeschrieben. Für das Planum ist die Breite von 5,50 m verlangt; diese darf jedoch in den schwierigen Teilen der Linie auf 5,10 m und an den Stellen, wo das Bettungsmaterial durch Mäuerchen, die auf Mauerwerk

oder auf festem Felsen aufsetzen, gehalten wird, bis auf 4,50 m ermäßigt werden. Alles Maße, die mehr wie genügen.

Die Krümmungshalbmesser der Bahn sollen nicht unter 500 m betragen und für die Zwischengerade zwischen zwei Gegenkurven ist die Länge von 100 m verlangt. Zwischen den Kurven und Geraden sollen parabolische Übergangskurven eingeschaltet werden, deren Hälfte auf die Gerade genommen wird. Alsdann kann die Gerade zwischen zwei Übergangskurven bis auf 10 m eingeschränkt werden. Das normale Höchstmaß der Steigung der Bahn ist auf 18 ‰ festgesetzt und für die Ausrundung der Gefälle ist ein Halbmesser von wenigstens 1000 m anzuwenden. In den Bögen kleineren Halbmessers auf den Rampen soll die Neigung so viel als möglich verringert werden. In den besonders schwierigen Gebirgsstrecken sollen Bögen mit bis zu 300 m Halbmesser herab und Neigungen bis 25 ‰ zugelassen werden, aber nur mit besonderer Genehmigung der türkischen Regierung und unter der Voraussetzung, daß hierdurch die oben angeführte durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 75 km in der Stunde über die ganze Strecke gerechnet nicht unmöglich gemacht wird.

Der mittlere Abstand der Stationen ist auf ungefähr 20 km angesetzt, die nutzbare Länge der Kreuzungsgleise auf mindestens 300 m. Die lichte Weite, die zwischen den Geländern eines Viadukts und zwischen den Widerlagern einer Überführung freizuhalten ist, beträgt für ein Gleis 4,50 m und für zwei Gleise 8,00 m, die freizuhaltende Höhe 4,80 m.

Für die Brücken und Durchlässe der Bahn ist Stein oder Eisen vorgeschrieben; Holz ist nur für die Gründungen, für den Brückenbelag und für die Brückenschwellen zugelassen. Die eisernen Überbauten sind nach den zuletzt erschienenen Vorschriften des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Preußen oder in Frankreich zu berechnen.

Für den ganzen Oberbau ist Stahl vorgeschrieben. Die Länge der Schienen ist auf 12 m und das Gewicht zu 37,24 kg für 1 m festgesetzt. Die Schienen ruhen auf 15 Querschwellen von je 58,30 kg. Auf jeder Schwelle sind Unterlagsplatten unter den Schienen einzulegen. Die Schienen, Schwellen usw. sollen den von den preußischen Staatsbahnen angenommenen Normen entsprechen. Bezüglich der Schienen ist der türkischen Regierung hier jedenfalls ein Mißverständnis untergelaufen; das Gewicht von 37,24 kg entspricht dem preußischen Profil 7. Die türkische Regierung wird jedenfalls nicht dies nur für besondere Zwecke (Überwege und lange Brücken) geschaffene, sonst der Materialverteilung wegen unwirtschaftliche Profil mit dem dicken Steg verlangen; sie wird jedenfalls nur die Forderung des Gewichtes als maßgebend aufrecht erhalten.

Über die zu erbauenden Gebäude ist gesagt, daß sie nur den aus der Bequemlichkeit und den Gebräuchen des Landes entspringenden Forderungen zu genügen haben; auszuführen sind sie in Bruch- oder Ziegelsteinen.

Nach Fertigstellung der einzelnen Sektionen ist eine Versteinung der Bahnanlage vorzunehmen und ein genauer Katasterplan von allen Teilen der Bahn mit ihren Nebenanlagen herzustellen. Eine Beschreibung der ganzen Linie mit allen Kunstbauten ist aufzunehmen und eine Ausfertigung mit dazu gehörigem Katasterplan dem türkischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu überreichen.

Dies sind die wichtigsten technischen Vorschriften des Lastenhefts. Es enthält dann noch eingehende Vorschriften über die Bahnunterhaltung und Betriebsführung sowie über den Rückkauf und Verfall der Konzession und über die höchsten Sätze der Tarife für den Güter- und Personenverkehr. Den Schluß bilden dann einige Vorschriften betreffend Militärtransporte, Transporte für die Post-, Telegraphen- und Steuerverwaltungen, ferner Vorschriften über die zu fahrenden Züge. In jeder Richtung soll täglich wenigstens ein gemischter Zug verkehren. Außer diesem ist jede Woche ein Schnellzug von Haidar-Pascha nach Haleb und zurück einzurichten. Jede zweite Woche ist dieser Zug bis zum Persischen Meerbusen durchzuführen. Die mittlere Reisegeschwindigkeit dieses Schnellzuges soll, einschließlich der Aufenthalte, zunächst 45 km in der Stunde, fünf Jahre nach Inbetriebnahme der ganzen Hauptlinie aber nicht unter 60 km in der Stunde betragen.

Denicke.

Über Befestigung von Bahnsteigen.

Die Literatur über Bahnsteigbefestigung ist nicht umfangreich. Man findet das neueste darüber in den Werken: a) Eisenbahnbau der Gegenwart, dritter Abschnitt, S. 703 bis 707 der Ausgabe von 1899, und b) Unterhaltung und Betrieb der Eisenbahnen S. 143 bis 145 der Ausgabe von 1901.

Jene Ausführungen mögen durch nachfolgendes ergänzt werden, wobei noch erwähnt wird, daß sich in dem unter a) genannten Werk auf S. 705 ein Druckfehler zu befinden scheint, indem es daselbst heißt, daß die Kanten der Bahnsteige je nach ihrer Höhe 1,50 bis 1,60 m von Gleismitte entfernt sein müßten. Das paßt nämlich in Deutschland nur für Höhen bis 0,38 m über Schienenoberkante; alle höheren Bahnsteige bis 0,76 m über Schienenoberkante müssen 1,65 m von Gleismitte und noch höhere sogar 2,00 m davon entfernt sein. So schreiben es die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen und die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands für die dem Personenverkehr dienenden Bahnhofsgleise ausdrücklich vor. Aus diesem Grunde konnten bekanntlich die erhöhten Bahnsteige der Berliner Stadt- und Ringbahn weder höher als 0,76 m über Schienenoberkante ausgeführt, noch näher als 1,65 m an Gleismitte herangerückt werden.

Die einfachste Befestigung von Bahnsteigen ist die Bekiesung, die bei hinreichend durchlässigem Untergrund und schwachem Verkehr vollständig genügt, aber nur bei unüberdachten Bahnsteigen anwendbar ist, weil sonst leicht Staubbildung eintritt.

Mosaikpflaster reicht, wenn gut ausgeführt, überall aus, läßt sich leicht sauber halten und ist nicht teuer. Nur muß man bei der Auswahl der Steinchen die Vorsicht gebrauchen, sie möglichst gleich groß und von leicht spaltbaren Gesteinen (also Kalkstein, Grauwacke u. dergl.), deren Spaltflächen man nach oben legt, zu beschaffen. Man nehme für einen Bahnsteig nur eine Sorte von Steinen, weil die verschiedenen Gesteinsarten sich ungleich abnutzen, und verwende keine unebenen, rauhen Steine. Die zum sicheren Begehen nötige Rauhigkeit bewirken schon die zahlreichen Fugen. Verfährt man hiernach, dann ist Mosaikpflaster vielen anderen kostbaren Baustoffen nicht nur der Billigkeit wegen, sondern hauptsächlich deswegen vorzuziehen, weil es bei keiner Witterung glatt wird, weil der Regen schnell darauf verschwindet und weil es leicht auszubessern ist, ein Umstand, der wegen der fast in jedem Bahnsteig untergebrachten Leitungen (Gas, Wasser, Kabel, Drahtzüge) sehr zu beachten bleibt.

Da Pflaster aus allen anderen natürlichen Steinen vor dem Mosaikpflaster keinerlei Vorzüge hat, so kann es nicht empfohlen werden, zumal es wegen der höheren Anlagekosten unwirtschaftlich erscheint. Auch Platten aus natürlichen Gesteinen dürften, ganz abgesehen von den hohen Kosten, besser vermieden werden, denn Sandsteine nutzen sich zu ungleich ab, bilden Vertiefungen und geben Anlaß zu Unfällen; Kalksteine, Basalt und Granit werden meist glatt. Selbst anscheinend tadellose Granitplatten, wie sie z. B. noch in alten Straßen von Berlin liegen, laufen sich mit der Zeit so aus, daß große Löcher entstehen, in denen das Wasser stehen bleibt. Da ist es denn interessant, zu beobachten, wie jeder

bestrebt ist, schleunigst auf das strets trockne Mosaikpflaster, auf das sonst oft geschimpft wird, zu gelangen.

Von künstlichen Steinen müssen alle glatten, selbst die meisten geriffelten und vor allen Dingen die gekuppten ⊞ Tonplatten verworfen werden. Wenn nicht sehr sorgfältig in Mörtel verlegt, haben sie die unangenehme Eigenschaft, mit der Zeit lose zu werden und bei Regenwetter durch Kippen unter den Füßen die Darüberschreitenden zu beschmutzen. Das kommt zwar meist nur bei Bürgersteigen vor, kann aber auch bei unüberdachten Bahnsteigen eintreten.

Dort, wo Gepäck- und Postkarren über die Bahngleise fahren müssen, sind stark geriffelte und tief eingeschnittene Tonplatten ängstlich zu vermeiden, weil sie zu viel Lärm verursachen, der nicht nur Reisende stören, sondern selbst den Dienst durch Mißverstehen von Befehlen gefährden kann. Hier möchte ich mir noch die Bemerkung gestatten, daß man auf die Verminderung der notwendigerweise auf jedem größeren, verkehrsreichen Bahnhofe herrschenden Geräusche immerhin etwas Wert legen sollte. Sogenanntes geräuschloses Pflaster ist eben an allen Brennpunkten des Verkehrs erwünscht.

Betonplatten müssen aus guten Rohstoffen und in fetter Mischung hergestellt, auch zweckmäßig oben mit Waffelmusterung versehen sein. Spart man an der Mischung, so ist verschiedene Abnutzung unausbleiblich und das Aussehen wird mangelhaft. Betonplatten mit wenig Zementgehalt werden ebenso leicht bei Regen und Schnee glatt, wie die meisten Tonplatten. Es scheint fast, daß diese Platten die Kälte länger festhalten, als natürliche Gesteine, denn es ist beobachtet worden, daß sich auf ihnen noch Glatteis bildet, wenn andere Baustoffe längst die Temperatur der Regenluft angenommen haben.

Betonplatten mit Eiseneinlagen sind wegen ihres höheren Preises nur dort am Platze, wo man sie, wie bei der Aufhöhung der Bahnsteige der Berliner Stadt- und Ringbahn, über Hohlräumen anbringen muß, oder wo zur Herstellung nur wenige Nachtstunden zur Verfügung standen. Daß sie unter solchen Bedingungen von allen Baustoffen allein in Frage kommen konnten, bedarf keines Beweises mehr.

Eine sehr gute Befestigung der Bahnsteige bildet Gußasphalt, wenn in richtiger Mischung verwendet. Sieht man aber auf zu große Billigkeit, macht man entweder die Gußschicht zu dünn oder nimmt man den beigemengten Kies mit ungleich großem Korn, so wird sich bald ein Durchtreten der groben Kiesel bemerkbar machen. Der vordem ebene Belag wird holperig und begeht sich äußerst unangenehm. Sonst ist Gußasphalt sehr praktisch, weil nie glatt und stets geräuschlos, sowohl beim Befahren, als beim Begehen.

Sehr brauchbar erscheint auch Zement- oder Betonestrich, versehen mit einem Goudronüberzug, auf den man im flüssigen Zustande Perlkies streut. Diese Art der Befestigung begeht sich sehr sicher, sie vermeidet die sonst dem Estrich anhaftende Eigenschaft der Rissebildung und die Glätte durch die Bekiesung, die sich ferner mit dem Anstrich bei trocknem Wetter leicht wiederholen läßt.

Den besten aber auch teuersten Belag für Bahnsteige bilden Asphaltplatten, wie sie von verschiedenen Fabriken schon seit Jahren in den Handel gebracht werden. Die 25 : 30 cm großen und 6 cm dicken Platten bestehen aus einer oberen 4 cm starken Asphaltschicht und einer 2 cm dicken Zementmörtelschicht; beide Baustoffe sind durch hohen Druck innig miteinander verbunden.

Hölzerne Bahnsteige sind in Deutschland wenig zu finden, mehr im Ausland. Ihrer Vergänglichkeit wegen sind sie nicht beliebt; gelegentlich sind sie wohl nur als Notbehelf angelegt worden, wie z. B. auf der Vollringstation Stralau-Rummelsburg der Berliner Ringbahn. Dort mußte der bereits seit längerer Zeit fertige Bahnsteig, der ganz auf eisernem Unterbau ruht, erhöht werden. Die eisernen Träger vertrugen selbst die Mehrlast durch Zementeisenbau nicht, eine Verstärkung war beinahe unmöglich, weil 9 Betriebsgleise darunter liegen, mindestens aber wäre sie sehr teuer geworden; folglich blieb nichts anderes übrig, als Holz zu nehmen, das allerdings zur längeren Erhaltung mit Karbolineum getränkt wurde.

Noch ein Wort über die Bordsteine oder Kantensteine der Bahnsteige. Allgemein gebräuchlich sind Basaltlava, Granit oder harter Sandstein. Bei niedrigen Bahnsteigen kommt man zur Not ohne Untermauerung aus, obwohl auch hier meist im Laufe der Jahre, besonders bei starkem Verkehr, ein Kippen der Steine nach außen eintritt. Bei den jetzt gebräuchlichen 2,70 m langen Schwellen kommen indessen deren Enden den Bordsteinen so nahe, daß es ohne Untermauerung nicht abgeht. Diese ist natürlich bei hohen Bahnsteigen nicht zu entbehren.

In letzter Zeit sind zur Abdeckung der Kantenmauern braune Eisenklinker sehr beliebt, die sich anscheinend bewähren und auch gut begehen. Ihr Preis stellt sich vermutlich etwas billiger als der für Werksteine. P.

Ausbildung und Dienststellung der Techniker im mittleren Dienst der württembergischen Verkehrsanstalten.

Der mittlere technische Dienst bei den württembergischen Verkehrsanstalten umfaßt die Stellen der Obergeometer, technischen Revisoren, der Bahnmeister, der technischen Eisenbahnsekretäre (Feldmesser, Bau- und Maschinentechniker) sowie der Oberwerkführer und Werkführer in den Eisenbahnwerkstätten, wozu noch einige wenige Stellen für bau- und telegraphentechnische Sekretäre bei der Post- und Telegraphenverwaltung kommen. Besondere Vorschriften über die Vorbildung dieser Techniker vor dem Eintritt in den Dienst sind von der Verkehrsanstalten-Verwaltung selbst nicht erlassen. Die Bahnmeister und alle Bautechniker gehen neuerdings fast ohne Ausnahme aus der Zahl derjenigen Bautechniker hervor, welche nach Absolvierung der Baugewerkeschule in Stuttgart die staatliche Prüfung für Bauwerkmeister (früher Werkmeisterprüfung) bestanden haben. Die näheren Bestimmungen über diese Prüfung sind in einer mit Königlicher Genehmigung ergangenen Verfügung des Königlich württembergischen Ministeriums des Innern vom 26. April 1902, veröffentlicht im Regierungsblatt vom gleichen Jahre, enthalten. Für die Zulassung zu der Bauwerkmeisterprüfung, welche alljährlich einmal in Stuttgart abgehalten wird, ist neben den allgemein üblichen Nachweisen über Lebensalter, Staatsangehörigkeit, Militärverhältnisse, Führung usw. erforderlich:

1. der Nachweis der erfolgreichen Bestehung einer Vorprüfung an der Baugewerkeschule in Stuttgart, welche sich auf mathematische Fächer, Physik, Chemie und Zeichnen erstreckt;

2. der Nachweis genügender theoretischer und praktischer Vorbildung durch Zeugnisse der besuchten Lehranstalten, über sechsmonatliche Lehrzeit im Steinhauer-, Maurer- oder Zimmerergewerbe sowie über dreijährige praktische Beschäftigung bei Bauten;

3. die Vorlegung eigenhändiger Bauzeichnungen.

Gegenstände der Prüfung sind: Baukonstruktionen, Baumechanik, Feuerungskunde, bürgerliche und landwirtschaftliche Baukunde, Weg- und Brückenbau, Baumaterialienlehre, Bauführung, Veranschlagung von Gebäuden, Bauordnung, Feuerpolizei, Feuerlöscheinrichtungen.

Die bei der Prüfung für befähigt Erkannten erhalten Prüfungszeugnisse in drei Abstufungen I., II. und III. Klasse je mit der Unterabteilung a und b. Denselben wird die Bezeichnung „Bauwerkmeister“ zuerkannt. Sie erhalten die Befähigung zur Bekleidung der Stelle eines Oberamtsbautechnikers, Oberfeuerschauers, Oberamtswegmeisters, Bahnmeisters, technischen Sekretärs bei den Verkehrsanstalten, Straßenmeisters usw. Dabei ist vorbehalten, für die Stellen im mittleren Eisenbahndienst noch eine Ergänzungsprüfung zu verlangen. Diesem Vorbehalt entsprechend ist eine Verfügung des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 12. Februar 1903 ergangen, wonach die Anwärter für Bahnmeisterstellen eine sechsmonatliche

Probezeit bei der Eisenbahnverwaltung abzuleisten und sodann eine mündliche Ergänzungsprüfung bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen in Stuttgart abzulegen haben. Gegenstände der Prüfung sind: Kenntnis der Organisation der Eisenbahnverwaltung, der Bahnunterhaltung und der Bahneinrichtungen, der Betriebsordnung, der Bahn- und Signalordnung sowie der Dienstvorschriften, soweit diese für die Bahnmeister in Betracht kommen, endlich Kenntnis der Buch- und Rechnungsführung sowie der Materialverwaltung. Außerdem wird die Bestehung der praktischen Prüfung im Telegraphieren verlangt.

Für die Erlangung derjenigen technischen Eisenbahnsekretärstellen, welche für Feldmesser bestimmt sind, ist das Bestehen der Feldmesserprüfung erforderlich, welche durch eine Königliche Verordnung vom 21. Oktober 1895, veröffentlicht im Regierungsblatt vom gleichen Jahre, geregelt ist. Diese Prüfung wird wie die Bauwerkmeisterprüfung einmal jährlich in Stuttgart abgehalten. Die Zulassung zu ihr ist bedingt durch den Nachweis:

1. einer mindestens zweijährigen praktischen Beschäftigung bei einem württembergischen Feldmesser;

2. des regelmäßigen Besuchs der 7. Klasse und der erlangten Reife für die 8. Klasse eines Realgymnasiums oder einer 9klassigen Realanstalt;

3. des mindestens 1½ jährigen regelmäßigen und erfolgreichen Besuchs der mit der Baugewerkeschule in Stuttgart verbundenen Fachschule für Vermessungswesen.

Ob und inwieweit der Besuch anderer Lehranstalten als genügend zu erachten ist, entscheidet im einzelnen Fall der Minister des Innern. Bemerkenswert ist, daß von den Feldmesser-Kandidaten, nicht aber von den Bauwerkmeister-Kandidaten der Nachweis einer höheren schulwissenschaftlichen Vorbildung verlangt wird. Aus den Kreisen der Bautechniker selbst sind vielfach Wünsche um Gleichstellung mit den Geometern laut geworden. Bestimmend für die jetzige Regelung war unseres Wissens vorzugsweise der Umstand, daß erfahrungsmäßig aus Volks- und Bürgerschulen eine große Zahl tüchtiger Techniker hervorging, und daß man solchen Leuten das seitherige Erwerbs- und Berufsgebiet nicht verschließen wollte.

Gegenstände der Feldmesserprüfung sind neben den einschlägigen mathematischen Fächern Vermessungskunde, Baumessung, Kenntnis der allgemeinen Verwaltungsvorschriften über Vermessungswesen, Feldbereinigung.

Die Zeugniserteilung erfolgt wie bei der Bauwerkmeisterprüfung.

Besondere Bestimmungen in Absicht auf die Feldmesserprüfung sind getroffen für die Kandidaten des höheren Baufachs, welche die Vorstaatsprüfung oder die erste Staatsprüfung im Bauingenieurfach bestanden haben.

Die dem Maschinenbaufach angehörenden Techniker der Eisenbahnverwaltung unterziehen sich zur Zeit meist der Diplomprüfung für Maschinentechniker, welche jährlich einmal an der Baugewerkeschule in Stuttgart abgehalten wird. Das Statut für diese Prüfung ist durch Erlaß des Königlich württembergischen Ministers des Kirchen- und Schulwesens vom 18. Februar 1882 genehmigt. Für die Zulassung wird erfordert der Nachweis des Besuchs der entsprechenden Klassen der mit der Gewerkeschule verbundenen Fachschule für Maschinentechniker und einer mindestens zweijährigen praktischen Vorbereitung, worüber Zeugnisse und eine bestimmte Anzahl von Zeichnungen vorzulegen sind. Prüfungsgegenstände sind neben den einschlägigen mathematischen Fächern Physik und Chemie, Statik und Mechanik, Hydraulik und Wasserbau, praktische Geometrie, Maschinenbau, Technologie, Maschinenkonstruieren. Im allgemeinen soll sich der Kandidat über diejenigen Kenntnisse und Fertigkeiten ausweisen, welche nötig sind, um einfachere Aufgaben des Maschinenbaues zu lösen, die betreffenden Rechnungen sicher auszuführen und die bezüglichen Konstruktionen vollständig und klar darzustellen. Nähere Bestimmungen über die Ausbildung der Maschinentechniker im Eisenbahndienst, ehe sie zur Anstellung als Betriebswerkführer, Werkführer in Eisenbahnwerkstätten oder als maschinentechnische Sekretäre gelangen, sind noch nicht erlassen. Von den Werkführern wird mehrmonatliche Ausbildung im Lokomotivfahrdienst und Bestehung der Lokomotivführerprüfung verlangt.

Für die wenigen Stellen der Telegraphentechniker sind keinerlei allgemeine Bestimmungen über die Vorbildung gegeben. Diese werden bei genügender Schulbildung den Angehörigen der Telegraphenwerkstätten entnommen. Eine staatliche Prüfung haben sie nicht abzulegen.

Bei der Einstellung in den Dienst der Eisenbahnverwaltung erhalten die technischen Anwärter Tagegelder im Rahmen von 5,50 bis 7,50 ℳ. Daneben können den Bautechnikern Teuerungs-, Bau- und Zehrungszulagen bewilligt werden. Für Verrichtungen außerhalb der Dienststelle werden besondere Entschädigungen gewährt. Die etatsmäßige Anstellung der Techniker erfolgt nach Maßgabe der eintretenden Stellenerledigungen und zwar auf Lebenszeit. Für alle Stellen besteht ein gleichmäßiger Gehaltsrahmen von 2200 bis 3600 ℳ neben Wohnungsgeld. Bahnmeister und Werkführer genießen freie Wohnung, Bahnmeister überdies Entschädigung für Bureau- und Reiseaufwand. Für die wenigen Stellen der Obergeometer und technischen Revisoren beträgt der Gehaltsrahmen 2800 bis 4200 ℳ neben Wohnungsgeld. Die Gehaltsvorrückung erfolgt auch in dreijährigen Altersstufen.

Die Beratungen des preußischen Eisenbahnetats in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses

begannen am 23. d. M. Die Wünsche nicht nach Verbilligung aber Vereinfachung der Personentarife, Beseitigung der Rückfahrkarten unter Herabsetzung des Preises der einfachen Fahrt auf die Hälfte des jetzigen Rückfahrkartenpreises, Herabsetzung der Massengütertarife im Sinne des in Nr 12 S. 181 von uns mitgeteilten v. Zedlitz-Friedbergschen Antrages wurden vorgetragen. Aus den Erklärungen des Staatsministers Budde ist folgendes hervorzuheben: Im Vorjahre sei bei der Etatsaufstellung große Vorsicht notwendig gewesen, weil man in den Jahren vorher zu optimistisch war. Außerdem ändere sich viel in der Zeit von der Aufstellung des Etats bis zur Veröffentlichung; er warne vor zu großem Optimismus. 1 % Rückgang im Betriebe bedeuteten 15 000 000 ℳ Ausfall im Etat. Die Einnahmen für 1 km betrugen 1900: 45 000 ℳ, 1901: 43 500 ℳ, 1902: 44 000 ℳ, 1903 hoffentlich wie 1900. Den namhaften Mehreinnahmen stehen zwar auch Mehrausgaben gegenüber. Aber die Sparsamkeit der Verwaltung hat das günstige Ergebnis gezeitigt, daß die Mehrausgaben nur 20 % der Mehreinnahmen betragen. Was die Personentarife anlange, so sei die Regierung nur für eine Vereinfachung. Auch die Handelskammern sprächen sich dafür aus, daß zur Verbilligung kein Grund vorliege. Es liege aber noch kein Beschluß des Staatsministeriums vor. Die Notwendigkeit einer Personenverkehrsreform erkenne er an. Es soll eine größere Anzahl von Schnellzügen geschaffen werden, und zwar soll die III. Klasse darin mehr als früher — ausgenommen sind die internationalen Schnellzüge — eingestellt werden. Die Fahrpläne sollen verbessert werden, die Wageneinrichtungen desgleichen. Eine Einschränkung der I. Klasse empfehle sich nicht. Auch jetzt führten nur 61 % aller Züge I. Klasse, auf den Nebenbahnen sei gar keine I. Klasse vorhanden. Die Beibehaltung der IV. Klasse sei notwendig, ihre Einrichtung werde verbessert werden. Es sollen Frauenabteile, Bänke und Vorhänge geschaffen werden. Was die Vereinfachung der Personentarife anlangt, so sei man abhängig von anderen Staaten. Frühere Versuche seien fehlgeschlagen, die Weiterführung der IV. Klasse sei von den Nachbarstaaten abgelehnt worden. Die Beseitigung der Rückfahrkarten werde man im Auge behalten. Wegen der Gütertarife treffe die Staatseisenbahnverwaltung nicht der Vorwurf, daß sie ein Hindernis für die Entwicklung des Verkehrs gewesen seien; nach wie vor fänden auf Grund der wirtschaftlichen Lage des Landes Erwägungen über die Gestaltung der Tarife statt.

Nach dem Minister machte der Unterstaatssekretär Fleck noch nähere Mitteilungen über die Entwicklung der Gütertarife. Er meinte, in Preußen sei Stetigkeit, Offenheit und Klarheit in den Tarifen, im Gegensatz zu Amerika, wo die Durchgangstarife im Verhältnis zu den Binnentarifen verhältnismäßig billig seien. Ohne Überstürzung, in steter Fühlung mit dem Lande, in steter Beaufsichtigung der Staatsfinanzen müsse die Tarifreform durchgeführt werden. Die Regierung sei grundsätzlich für Beschleunigung der Bautätigkeit bis zur Grenze der technischen Möglichkeit. Die technische Ausführung habe aber ihre Grenze an der Aufrechthaltung des Betriebes und an den Kräften, die zur Verfügung stehen. Zahlenmäßig wurde darauf nachgewiesen, daß in den letzten Jahren die Bautätigkeit beschleunigt worden ist. Im Monat Januar hat sich bei den Eisenbahnen eine Mehreinnahme von 6 400 000 ℳ ergeben. In den ersten zehn Monaten würden die Mehreinnahmen reichlich 72 000 000 ℳ betragen. Demnach wird der Betriebskoeffizient auf 61,13 sinken.

Weitere Mitteilungen gelten den Versuchen mit Schnellfahrten; der Staat stellte hierzu der Studiengesellschaft einen 23 km langen Oberbau zur Verfügung. Die Versuche hatten das Ergebnis, daß der gute Oberbau eine Schnelligkeit von 200 km in

der Stunde gestatte. Ob diese Schnelligkeit auch bei längerer Fahrt durchzusetzen sei, ist aber noch fraglich. Notwendig seien günstige Steigung und Krümmung; zum Bremsen genügen die jetzigen Einrichtungen. Die jetzigen Bahnkörper gestatten aber nur eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km in der Stunde. Es muß deshalb ein neuer Bahnkörper gebaut werden. Ob Konzessionen erteilt werden können, sei noch nicht sicher. Auch die Dampflokomotiven steigerten ihre Geschwindigkeit, aber auch hierüber seien die Versuche noch nicht abgeschlossen. Mit elektrischen Bahnen mache die Staatsbahnverwaltung fortgesetzt Versuche; es sei Hoffnung vorhanden, daß statt des Gleichstroms der Wechselstrom auf den Vorortbahnen gebraucht werden kann. Die Wagengestellung sei genügend gewesen. Im Staatsbetriebe sei die Zahl der nicht gestellten Wagen seit dem Jahre 1895 von 5 auf 1 bezw. 3 ‰ gesunken. Die Ladefähigkeit sei gesteigert worden, doch habe sich gezeigt, daß die amerikanischen Wagen von 45 und 50 t in den Bergwerksbezirken der Ruhr und in Oberschlesien nicht brauchbar seien. Man habe einen Wagen von 20 t entworfen, der sich in der Praxis am besten zu bewähren scheine. Zunächst seien 200 solcher Wagen eingestellt, später sollen mehr folgen. Bei der sogen. Umleitung des Güterverkehrs sei von Eisenbahnkrieg keine Rede. Eine Eisenbahnkonferenz, an der Vertreter aus Bayern und Württemberg, Baden, Sachsen und Preußen teilnahmen, die gestern getagt habe und morgen ihre Beratungen beenden werde, habe sich mit der Frage beschäftigt. Alle Vertreter haben gegen den Vorwurf unlautern Wettbewerbs durch Preußen lebhaft protestiert und einen solchen nicht für vorhanden erklärt. Der sächsische Minister Rüger habe auch am 13. Januar d. J. in der sächsischen Kammer dasselbe erklärt. Preußen sei durchaus nicht gewillt, aus seiner Macht einen Vorteil zu ziehen. Der Güterverkehr werde auf dem wirtschaftlich richtigen Wege geführt. Abmachungen mit den Nachbarstaaten würden in der loyalsten Weise getroffen, Personenzüge würden natürlich auf dem kürzesten Wege geführt. Der Betriebssicherheit werde von der Verwaltung immer größere Sorge zugewendet. Die durch die Erfahrung erprobten Einrichtungen würden beständig ausgedehnt. Die Zahl der Unfälle habe sich auf 1 000 000 Zugkm gegen den Durchschnitt der letzten zehn Jahre von 7,5 auf 5,5 im Jahre 1902 verringert, die Zahl der Entgleisungen von 1,02 auf 0,67, die Zahl der Zusammenstöße von 0,55 auf 0,48.

In der Nachmittagssitzung gab der Minister auf Befragen noch weitere Erklärungen ab über seine Stellung zur Sozialdemokratie: Den Eisenbahnern stehe die absolute Koalitionsfreiheit nicht zu. Der Minister sei verpflichtet, vor dem König und dem Lande einen ordnungsmäßigen Betrieb zu führen. Das Personal müsse in der Hand der Verwaltung sein, daher dürfe kein Eisenbahner Mitglied der Sozialdemokratie sein; einem solchen müsse gekündigt werden. Diese Kündigung habe früher 21 und kürzlich noch 27 Arbeiter getroffen. Ein Arbeiter habe gestohlen. Es fand sich bei ihm, der Vertrauensmann war, ein Notizbuch mit 27 Namen von Arbeitern, die der Sozialdemokratie angehörten, diese seien entlassen worden; es geschehe dies zum Schutze der Arbeitswilligen selbst, die man verhindern müsse, brotlos zu werden. Sozialdemokraten gehörten nicht in die Staatsverwaltung: dieser negativen Fürsorge entspreche die positive Tätigkeit für die Arbeiter; trotz der Verhetzung der Sozialdemokratie werde sie stetig fortgesetzt; die kleinen Vereine hätten sich in Cassel zu einem großen Verband vereinigt. Politik sei ausgeschlossen, dagegen habe der Verein den Zweck, eine Zuschußkasse für Reliktenversorgung, Kranken- und Sterbefälle zu bilden. Die Sozialdemokratie mache in der Eisenbahn keine Fortschritte trotz heftigster Agitation. Der Verband der Eisenbahnbeamten sei für alle Mitglieder der Eisenbahnverwaltung und bilde eine geschlossene Organisation, der hohe und niedrige Beamte angehören. Die Sozialdemokraten erstreben eine internationale Organisation; da sei die Gefahr, besonders auch für den Fall eines Krieges, groß. Die Ausführungen des Ministers fanden in der Kommission lebhaften Beifall.

Auf eine Anfrage wurde von der Regierung erklärt, daß eine Monopolisierung des Buchhandels nicht angestrebt werde. Die Regierung lehne es ab, den Vertrieb in eigene Regie zu nehmen. Sozialdemokratische Schriften seien ausgeschlossen. In bezug auf Rückfahrkarten wurde die Regierung aufgefordert, in der Vereinfachung voranzugehen und sich nicht durch andere Staaten, die durch finanzielle Rücksichten gehindert seien, zurückhalten zu lassen. Eine Verbesserung der Gütertarife wurde zum Teil aus finanziellen, zum Teil aus wirtschaftlichen Gründen befürwortet. Wenn das Anlagekapital mehr und mehr getilgt werde, wie in Preußen, so würden die Generalkosten entsprechend geringer, daher könnten auch die Tarife herabgesetzt werden, und umsomehr, wenn damit eine Steigerung des Verkehrs verbunden sei. Eine Ermäßigung der Tarife wurde auch aus dem Grunde befürwortet, damit dem Osten der Absatz seiner Produkte erleichtert werde. Gegen die Anschauung des Ministers, daß es ein Koalitionsrecht für die Eisenbahn nicht gebe, wurde eingewandt, daß doch der neu gegründete Verband eine Äußerung des Koalitionsrechts sei. Anerkannt wurde von allen Seiten, daß die Interessen des Verkehrs vor allen Dingen gesichert und der Möglichkeit eines Streiks entgegengearbeitet werden müsse, aber man solle sich doch vor Gesinnungsriecherei hüten. Aus der Mitte der Kommission wurde die Gestaltung der Tarife bemängelt. Nicht diese Tarifgestaltung habe die wirtschaftliche Entwicklung des Landes gefördert, diese sei viel eher auf die Vermehrung der Bevölkerung zurückzuführen. Die Tarifpolitik müsse die Erschließung der reichen Schätze des Landes vorsehen. Dieses Ziel habe man bisher nicht genügend im Auge. Besonders die Kohlentarife seien zu hoch. Von der Regierung wurde hervorgehoben, daß bei der Reform der Tarife finanzielle Rücksichten nicht in erster Linie eine Rolle spielten, sondern daß hauptsächlich wirtschaftliche Verhältnisse dabei berücksichtigt werden mußten. Anträge auf Änderung der Tarife würden nicht von fiskalischen Gesichtspunkten aus geprüft, sondern im Sinne der entgegenstehenden wirtschaftlichen Interessen. Eingehend begründet wurde die Notwendigkeit einer Herabsetzung des Tarifs für Holz von Geestemünde nach Bremen, und es wurde in diesem Sinne eine Resolution beantragt. Hierauf wurde die allgemeine Diskussion geschlossen. Eine längere Erörterung entspinnt sich noch über die erwähnte Resolution. Der Landeseisenbahnrat hat sich gegen die in ihr geforderte Tarifherabsetzung erklärt, die Regierung ist ebenfalls gegen die Resolution. Für Geestemünde sei geschehen, was geschehen konnte, z. B. durch Anlegung eines Fischereihafens. Die gewünschte Tariferniedrigung sei aber eine Anomalie, die abgelehnt werden müßte. Trotz dieser Erklärung überwies die Kommission die Resolution der Regierung zur Erwägung. Die Einnahmen wurden genehmigt, die Weiterberatung vertagt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Etat des Reichseisenbahnamts im Reichstag.** Am 23. d. M. kam bei der Beratung des Etats des Reichseisenbahnamts ein Antrag der Budgetkommission zur Erörterung, „den Reichskanzler zu ersuchen, im Interesse der Durchführung des Art. 42 der Reichsverfassung auf die verbündeten Regierungen einzuwirken, daß sie Umleitungen des Güterverkehrs möglichst einschränken und darauf bedacht sind, an die durchgehenden Personenzüge an deren Haltepunkten die sonstigen Personenzüge anzuschließen."

Der Abg. Gröber (Ztr.) meinte zur Begründung, soweit nicht Reservatrechte entgegenständen, sollten die deutschen Bahnen, der Reichsverfassung entsprechend, als ein einheitliches Netz verwaltet werden. Unter den herrschenden Zuständen aber, wo Umleitungen bis zu 20 ‰ vorkämen, hätten die württembergischen Bahnen schwer zu leiden, so daß sich sogar schon die Volkspoesie der Sache angenommen und folgende Verse gezeitigt habe: „Auf der schwäbische Eisebohne — Gibt es viele Hauptstatione, — Aber dees is' doch zu dumm — Alles fahrt halt auße' rum! Bad'ner, Hesse, Bayre, Preiße' — S' möcht' uin glei der Zoarn verreiße — Daß da kuine fahre ma' — Auf der schwäbische Eisebah'!" (Große Heiterkeit!)

Demgegenüber führte der Präsident des Reichseisenbahnamts Dr Schulz aus: „Bei der Umleitung des Verkehrs handelt es sich nicht um eine illoyale Konkurrenz, sondern um die Wahrnehmung des finanziellen Vorteils der Einzelstaaten. Die Bestimmung des Art. 42 der Verfassung fordert die Einheit im Interesse des allgemeinen Verkehrs; die Verhältnisse der einzelnen Eisenbahnverwaltungen bleiben unberührt. Der Vorredner verlangt ein Einschreiten des Amts. Unter dem Fürsten Bismarck wurde schon versucht, die Frage zu regeln, aber der Versuch scheiterte. Naturgemäß besteht da beim Reichseisenbahnamt wenig Neigung, den Versuch zu wiederholen. Ich kann nur meine Erklärungen aus der Kommission wiederholen, daß Beschwerden von Regierungen der Einzelstaaten an das Reichseisenbahnamt nicht gekommen sind. Wenn der Art. 42 der Reichsverfassung so ausgelegt wird, wie Herr Gröber es tut, dann würden wir nicht nur ein bayerisches, sondern noch einige andere Reservatrechte haben können; dann hätte sich Preußen rechtzeitig vorgesehen. Es haben ja jetzt Verhandlungen zwischen dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten und den süddeutschen Eisenbahnverwaltungen begonnen. Ich kann nur wünschen, daß sie zu günstigen Ergebnissen führen."

Von der sozialdemokratischen Fraktion war folgende Resolution beantragt: „Den Reichskanzler zu ersuchen, dem Reichstag tunlichst bald einen Gesetzentwurf vorzulegen, durch den zwecks einer einheitlichen Organisation des Verkehrs und der besseren Durchführung der Bestimmungen der Art. 42 bis 46 der Reichsverfassung der Betrieb und die Verwaltung der deutschen Eisenbahnen dem Reich übertragen wird."

Den Ausführungen des Abg. Hildenbrand (Szd.), welcher diesen Antrag begründete, trat zunächst der Abg. Hieber (nl.) entgegen: Der Eisenbahnkrieg scheine ihm zur Zeit lediglich ein Schwabenkrieg zu sein. Wenigstens sei er der Meinung, daß die Eisenbahnen in den Besitz des Reiches zu bringen heute durchaus undurchführbar sei.

Nach einer im württembergischen Landtag aufgemachten sachverständigen Rechnung müßte das Reich allein zur Tilgung und Verzinsung der preußischen Eisenbahnschuld mindestens 7 Milliarden zahlen und zur Entschädigung an Preußen für ihm entgehende Eisenbahnrente weitere 6 Milliarden. Der Vorredner werde doch wohl nicht wollen, daß Württemberg seine Eisenbahnen umsonst an das Reich hergebe. Im Jahre 1876 sei die Sache leider verpaßt worden.

Sodann erklärte der Präsident Dr Schulz: „Das Reichseisenbahnamt leidet darunter, daß man bei seiner Errichtung die Erwartungen zu hoch gespannt hat. Wenn es die Erwartungen nicht erfüllt, liegt es nicht an der Behörde, sondern an den Verhältnissen. Die Verfassung gibt dem Amt in vielen wichtigen Beziehungen nicht das Recht, anzuordnen, sondern nur auf etwas hinzuwirken. Dieses Hinwirken ist hier und da nicht von Erfolg gekrönt, aber ein nicht unbeträchtlicher Teil dessen, was wir an Ordnung im deutschen Eisenbahnwesen haben, ganz besonders in technischen Dingen, ist doch mehr oder weniger auf die Tätigkeit des Reichseisenbahnamts zurückzuführen. Gerade jetzt ist eben eine neue Betriebsordnung im Reichseisenbahnamt in der Ausarbeitung begriffen. . . . Im übrigen tritt die Tätigkeit einer Aufsichtsbehörde selbst wenig in die Öffentlichkeit; z. B. alles, was das Reichseisenbahnamt auf dem Gebiete der Betriebssicherheit angeregt und durchgeführt hat, tritt nach außen als Tätigkeit der Eisenbahnverwaltungen auf, und ganz besonders entzieht sich der vornehmste Teil seiner Tätigkeit völlig der Öffentlichkeit, seine Wirksamkeit in bezug auf die Landesverteidigung. Das Reichseisenbahnamt wird auch ferner bemüht sein, nach besten Kräften die Aufgaben zu erfüllen, die Gesetz und Verfassung ihm stellen. Es ist ja an sich erfreulich, daß die Antragsteller einen Gedanken sich zu eigen gemacht haben, den der erste große Reichskanzler vor 30 Jahren lebhaft verfolgt hat. Damals war weiten Kreisen eine einheitliche deutsche Reichseisenbahnverwaltung ein ideales Ziel. Ich selbst müßte nicht Eisenbahner und Reichsbeamter sein, wenn ich es nicht auch hätte. Es ist Ihnen allen aber bekannt, daß Fürst Bismarck auf Hindernisse gestoßen ist und daß er deshalb andere Wege eingeschlagen hat. Ob diese Hindernisse jetzt noch vorliegen, ob die Aussichten günstiger sind, das muß ich dahingestellt sein lassen, weil mir nicht bekannt ist, wie die verbündeten Regierungen sich stellen, falls die Mehrheit des Hauses die Resolution der Sozialdemokraten zum Beschluß erheben sollte."

Nach weiteren Verhandlungen wurde die von der Budgetkommission beantragte Resolution einstimmig angenommen, die Resolution der Sozialdemokraten abgelehnt. Der Etat des Reichseisenbahnamts ist damit erledigt.

— Die zweite Lesung des Etats der Reichseisenbahnen im Deutschen Reichstage begann am 24. d. M. und förderte eine Anzahl interessanter Verhandlungspunkte zutage. Wir beschränken uns für heute auf die Wiedergabe des Wichtigsten. Während der erste Redner, der Zentrumsabgeordnete Erzberger, über das, was für das Beamten- und Arbeiterpersonal durch Verbesserung des Einkommens, Herabsetzung der Dienstzeit und eine Anzahl von Wohlfahrtseinrichtungen geschehen, seine volle Anerkennung aussprach, rühmte der Abg. Riff (freis. Vereinigung) aus Straßburg zwar die Tüchtigkeit des Personals, die Güte des Wagenmaterials, die Betriebssicherheit, die Verbesserung der Verkehrseinrichtungen in Straßburg, wollte aber, daß für das Personal, insbesondere das Hilfspersonal, noch mehr geschehe. Staatsminister Budde wies auf die vielfachen Verbesserungen hin, die der neue Etat für das Personal bringe. Er könne ja nicht alle Wünsche befriedigen; das, was der Etat an erfüllten Wünschen bringe, sei das Ergebnis schwieriger Verhandlungen, die sich als ein Kleinkrieg darstellten, der durch ein Kompromiß zwischen den Wünschen der verschiedenen Ressorts und der Finanzlage des Reichs beendet werde. Er führte die durchgeführten Verbesserungen im einzelnen aus; 56,3 % der Betriebsausgaben seien solche für das Personal. Seit 10 Jahren sei die Zahl der etatsmäßigen Stellen um 69,2 % erhöht, die Ruhetage des Personals hätten sich seit 5 Jahren um 54,3 %, die dienstfreien Sonntage um 61,6 % erhöht, die Dienstschichten von mehr als 12 Stunden sich um 7,2 % vermindert. Seit 1890 sei die Besoldung der etatsmäßigen Beamten um 125 % gestiegen, während sich die Einnahmen nur um 69,70 % vermehrten. Dazu kämen noch Stellen- und Teuerungszulagen, die es vor 10 Jahren überhaupt nicht gegeben. Der Minister ging dann auf die Frage der Arbeiterlöhne ein, betonte die enge Fühlung, in der er sich mit den Arbeiterausschüssen halte, und wies zahlenmäßig nach, wie hoch die gezahlten Löhne seien und wie groß die Zahl der ständigen Arbeiter. Auch die Wohnungsfürsorge und die Pensionsbezüge wurden von ihm berührt. Er erkannte seine Pflicht als Chef der Verwaltung an, in sozialer Beziehung zu tun, was er tun könne. Der Minister kam dann ausführlich auf die Durchführung der IV. Wagenklasse in einigen nach Metz und Straßburg führenden Zügen zu sprechen, eine Maßregel, die von der Arbeiterbevölkerung sehr freudig aufgenommen sei. Ob die Einführung allgemein auf den Reichsbahnen erfolgen könne, hänge von der Personenverkehrsreform ab, die er beabsichtige, deren große Schwierigkeiten aber bekannt seien. Wir werden die Rede des Ministers ausführlicher bringen, sobald der stenographische Bericht vorliegt.

Es folgten nun eine Reihe elsaß-lothringischer Redner, die vielfach örtliche Wünsche vorbrachten. Abg. Jaunez beklagte u. a. von neuem die fehlenden Anschlüsse vom Elsaß nach der Pfalz. Der Abg. Wiltberger und der natlib. Abg. Schlumberger sprachen sich für die Einführung der IV. Wagenklasse auf den Reichsbahnen aus; der letztere Abgeordnete hielt eine längere, vielfach von heiterem Beifall begleitete Rede. Er führte zunächst aus, was alles für die Beamten geschehen sei und daß sie allen Grund hätten, zufrieden zu sein, wenn auch noch Wünche übrig blieben. Dann kam er auf eine Anzahl örtlicher Bahnhofsfragen, namentlich den unbedingt notwendigen Bahnhofsumbau von Mülhausen. Ferner beklagte er die vor zwei Jahren durch den Bundesrat erfolgte Ablehnung eines Antrags, der den Erlaß eines Reichsgesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen für Elsaß-Lothringen wünschte. Man habe die Antragsteller an den Landesausschuß verwiesen, wo die Sache abgelehnt sei; jetzt hoffe man auf anderem Wege aber zu einem Ergebnis zu kommen. Er kam dann weiter auf das dem Landesausschuß im Entwurf vorliegende Enteignungsgesetz zu sprechen und wünschte die Hilfe des Reichstages dafür in Anspruch zu nehmen, daß er bei diesem Gesetz mitwirke, damit eine Ausbeutung des Reiches zu gunsten der Grundeigentümer durch deren unerhörte Forderungen vermieden würde. Was die Kleinbahnen angehe, so sei Abhilfe der jetzigen Zustände sehr dringend. Die Reichseisenbahnverwaltung könne auf dem Gebiete des Kleinbahnbaues den Wünschen und Bedürfnissen der Bevölkerung nicht genügen, das sei auch nicht Sache des Staates. Auch mit den Schmalspurbahnen habe der Staat kein Glück gehabt. Die von ihm gebauten drei Schmalspurbahnen von 61 km Länge brächten bis jetzt nur Fehlbeträge. Wegen des Fehlens von Kleinbahnen werde die Bevölkerung ungeduldig. Der Abgeordnete schloß mit dem erneuten Wunsche, daß der Reichstag einschreiten und der Bevölkerung zu einem Kleinbahngesetze verhelfen möge. — Nachdem der der süddeutschen Volkspartei angehörige Abg. Blumenthal das Koalitionsrecht berührt und eine Anzahl von Beamtenwünschen vorgebracht und ein sozialdemokratischer Abgeordneter gleichfalls erstere Frage gestreift hatte, verwies Staatsminister Budde nochmals auf seine früheren Erklärungen dieserhalb und ging dann auf die Frage der Verbindung mit der bayerischen Pfalz ein. Die bayerische Regierung habe ihm auf seine Anfrage dieserhalb geantwortet, vor 1907 könne sie der Sache nicht näher treten. — Das Kleinbahngesetz sei im Landesausschuß abgelehnt, es sei nun von ihm, dem Minister, im Einvernehmen mit den beteiligten Kreisen ein Bauprogramm aufgestellt, wonach 41 neue Bahnen mit 850 km Länge ausgeführt werden sollten, zu denen Elsaß-Lothringen 45 000 ℳ für das Kilometer zahlen solle. Zunächst sollten 166,8 km gebaut werden, zu denen das Reich 25 000 000 ℳ, Elsaß-Lothringen 7 500 000 ℳ beitragen solle. — Die von einigen Seiten vorgebrachten Klagen über das Wagenmaterial der dortigen Bahnen seien nicht ganz ungerechtfertigt, man habe 1871 die Bahnen ohne Betriebsmittel übernehmen müssen; die damals beschafften seien nun veraltet, seine diesmalige Forderung für Personenwagen sei ihm abgestrichen, er werde im nächsten Jahre mit der Erneuerung um so energischer vorgehen. Auf eine sozialdemokratische Bemängelung hin wies der Minister nach, daß die Reichseisenbahnen in bezug auf die Unfallsziffern nicht schlechter daständen als die übrigen Bahnen. Im übrigen wisse man aus seinen Darlegungen, daß die Betriebsunfälle mit der Arbeits- und Dienstzeit der Beamten nicht zusammenhängen.

Der Verhandlungstag schloß mit einer lebhaften Verwahrung des Abg. Blumenthal gegen die Absicht des Abg. Schlumberger, den Reichstag zu einer Gesetzgebung in Enteignungssachen Elsaß-Lothringens zu veranlassen. Der dem Landesausschuß vorliegende Gesetzentwurf werde dort demnächst zur Beratung kommen; er sei darauf berechnet, der Eisenbahnverwaltung höchst günstige Bedingungen gegenüber

den Privatinteressen zu verschaffen. Dem gegenüber hielt Abg. Schlumberger seine Ansicht aufrecht, daß die übertrieben hohen Forderungen der Eigentümer ein Hindernis seien für die Entwicklung der Kleinbahnen in Elsaß-Lothringen. — Der ordentliche Etat der Reichsbahnen wurde genehmigt; über das sogen. Extraordinarium ist am 25. d. M. verhandelt worden; wir werden darüber in nächster Nummer dieser Zeitung berichten.

— **Läutetafeln vor unbewachten Wegeübergängen auf Nebenbahnen.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten spricht in einem Erlaß an die Königlichen Eisenbahndirektionen seine Befriedigung darüber aus, daß nach den ihm vorliegenden Berichten die Aufstellung einheitlicher Läutetafeln schon in weitem Umfang erfolgt sei. Er vertraue, daß die Königlichen Direktionen hiermit nach Maßgabe der verfügbaren Mittel weiter vorgehen, um bald zu einer völlig einheitlichen Gestaltung der Läutetafeln zu kommen. Die Direktionen Hannover und St. Johann-Saarbrücken beantragen, auf den mit L P bezeichneten rechteckigen Tafeln, die anzeigen, daß mit dem Läuten zu beginnen und ein Achtungssignal mit der Lokomotivpfeife zu geben ist, auch die Aufschrift „15 km“ anzubringen, wenn es notwendig ist, von dieser Stelle an die Geschwindigkeit auf 15 km zu beschränken. Dadurch würde der Grundsatz, die Geschwindigkeitseinschränkung durch eine besondere Form der Tafel zu kennzeichnen, verlassen werden. In solchem Falle ist daher unter der rechteckigen Tafel mit der Aufschrift „L P“ noch die dreieckige mit der Anschrift „15 km“ anzubringen.

Der Direktion Elberfeld tritt der Minister darin bei, daß es sich dort, wo sich die Wegeübergänge dicht hintereinander folgen, so namentlich bei der Durchführung von Nebenbahnen auf Straßen durch Ortschaften, nicht empfiehlt, hinter jedem Übergange eine neue Läutetafel für den nächstfolgenden aufzustellen, sondern daß es in solchen Fällen zweckmäßiger ist, diese ganze Stecke als eine zusammenhängende Läutestrecke zu behandeln und demgemäß an ihrem Anfange nur eine Läutetafel aufzustellen. Über die Ausführung des Läutens sind die Lokomotivführer nach § 21 [4] der Bahnordnung je nach der Örtlichkeit und der anzuwendenden Fahrgeschwindigkeit mit Anweisung zu versehen.

Die Entscheidung darüber, ob und an welchen Stellen solche zusammenhängenden Läutestrecken vorzusehen sind, will der Herr Minister in Übereinstimmung mit § 8 der Bahnordnung den Aufsichtsbehörden überlassen. Binnen zwei Jahren sieht er einem weiteren Bericht über den Stand der Sache entgegen.

— **Allgemeiner Verband der Eisenbahnvereine im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** In Verfolg unserer Mitteilung in Nr 16 S. 248 d. Ztg. sei noch erwähnt, daß auf das Begrüßungstelegramm des Ministers der öffentlichen Arbeiten von der Versammlung nachstehende Erwiderung beschlossen wurde:

„An den Herrn Arbeitsminister, Berlin. Die Vertreter von 268 Eisenbahnvereinen, welche soeben einstimmig den Verband der preußisch-hessischen Eisenbahnvereine gegründet haben, danken Eurer Exzellenz ehrfurchtsvoll und herzlichst für die gütigen Wünsche und geloben Treue um Treue.

Im Auftrage: Ulrich, Thomé.“

— **Über die Behandlung der sogen. „Retourwaren“ durch die Zollbehörden** hat nach einer Mitteilung der Berliner Handelskammer auf deren Antrag der preußische Finanzminister bestimmt, daß im Verkehr der Zollverwaltung mit den als vertrauenswürdig bekannten Firmen, für welche „Retourwaren“ des öfteren eintreffen, ihre zollfreie Abfertigung schon erfolgen soll, wenn eine Versicherung des Empfängers der Retourwaren vorliegt, daß die Waren in seinem Geschäftsbetrieb hergestellt sind, oder daß er sie im freien Verkehr von ihrem inländischen Hersteller bezogen habe. Diese Versicherung ist von dem Empfänger und einem mit dem Sachverhalt vertrauten Angestellten zu unterzeichnen; ihr sind Buchauszüge und der Schriftwechsel über die Hin- und Rücksendung der Ware beizufügen.

Wir begrüßen diese den Gewerbetreibenden gewährte Erleichterung als einen erfreulichen Fortschritt, der, abgesehen von seinem sachlichen Werte, u. E. auch von grundsätzlicher Bedeutung ist, weil dadurch das einfache Wort des vertrauenswürdigen Geschäftsmannes in derartigen Fällen für voll beweiskräftig anerkannt wird. Wir hoffen, daß der in dieser Verfügung sich kundgebende Geist in kurzem dahin führen möge, daß auch der Eisenbahnverwaltung und ihren Bediensteten gegenüber in gleicher Weise ein Entgegenkommen betätigt wird. Bisher lag den von den Zollbehörden erlassenen Vorschriften über die Behandlung der mit der Eisenbahn eingehenden Güter ein gewisses bureaukratisches Mißtrauen zugrunde, das in jetziger Zeit umsoweniger innere Berechtigung hatte, als die Bahnen fast ausnahmslos in staatliche Verwaltung genommen worden sind. Auch sind bereits, wie wir in Nr 6 S. 81 und Nr 15 S. 231 d. Ztg. mitteilten, neuerdings in dieser Beziehung Erleichterungen eingeführt worden. Möchte auch hier in nicht zu ferner Zeit durch den Wegfall scharfer, lästiger und verletzend wirkender Kontrollen eine gründliche Wendung zum Besseren eintreten!

— **Neues Schnellzugpaar Königsberg i/Pr.-Berlin.** In der letzten Sitzung des Bezirkseisenbahnrats für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr. wurde, wie seinerzeit mitgeteilt, u. a. auch die Einlegung eines neuen Schnellzugpaares auf der Strecke Königsberg i/Pr.-Berlin über Dirschau-Schneidemühl beschlossen. Auf Befürwortung der Eisenbahndirektion zu Königsberg i/Pr. hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Einlegung dieses dritten Schnellzugpaares auf der genannten Strecke mit Beginn des diesjährigen Sommerfahrplans genehmigt. Der neue Schnellzug verläßt Königsberg i/Pr. um 2.30 nachmittags und trifft in Berlin (Friedrichstraße) um $12.\underline{12}$ nachts ein, während der Gegenzug von Berlin (Friedrichstraße) um 3.04 nachmittags abfährt und in Königsberg i/Pr. um $12.\underline{39}$ nachts eintrifft. Die neuen Schnellzüge werden die I.—III. Wagenklasse (Abteilwagen) führen; eine Platzkartengebühr kommt nicht zur Erhebung.

Für Danzig werden diese beiden neuen Schnellzüge durch besondere Anschluß-Schnellzüge zwischen Dirschau und Danzig nutzbar gemacht. Den Schnellzug nach Berlin erreicht man mit einem um 4.30 nachmittags von Danzig abfahrenden Schnellzug, während man in der Richtung von Berlin (Abfahrt 3.04 nachmittags) bereits um $10.\underline{40}$ abends in Danzig eintrifft. Ferner wird auch durch die beiden neuen Schnellzüge die Verbindung zwischen Danzig und Königsberg i/Pr. verbessert. Bei einer Abfahrt von Königsberg i/Pr. um 2.30 nachmittags trifft man in Danzig künftig um 5.50 nachmittags ein, in umgekehrter Richtung fährt man in Danzig um $9.\underline{05}$ abends ab und erreicht Königsberg i/Pr. $13.\underline{39}$ nachts.

— **Das vereinfachte Abfertigungsverfahren der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen** ist von der Sped.- u. Schiffahrts-Zeitung in ihrer Nr 3 zum Gegenstande einer Besprechung gemacht worden, die zwar anerkennt, daß durch das neue Verfahren keinerlei Arbeiten von der Eisenbahn auf die Absender abgewälzt werden, in der aber gleichwohl behauptet wird: „Zum Schluß wird es so kommen, daß die Eisenbahnverwaltung nur die Frachtgelder einzieht, wogegen alle anderen Arbeiten die Auflieferer prompt und gewissenhaft zu erledigen haben. So komisch und unglaublich dieser Satz klingen mag, so liegt dieser Absicht doch eine gewisse Begründung zugrunde. (!) Wir brauchen nur den Fall der Eisenbahngüterkarten anzuführen; war dies doch auch nur ein Versuch, Arbeiten, welche der Eisenbahnverwaltung obliegen, auf die Absender abzuwälzen.“ Im weiteren Verlaufe geht der Aufsatz dann auch auf das Markenverfahren ein, von dem der Verfasser annimmt, daß sich dafür in der Geschäftswelt wohl nicht viel Anhänger würden finden lassen. Denn es bringe für den Versender große Unbequemlichkeiten mit sich: diesem werde die genaueste Verwiegung des Gutes obliegen, er müsse die Fracht berechnen usw. Die vom Verein mittlerer Staatseisenbahnbeamten herausgegebene Wochenschrift „Flügelrad“ bemerkt hierzu mit Recht: „Die ungeheuerliche Behauptung, es werde dazu kommen, daß die Eisenbahnen nur die Frachtgelder einziehen und die Absender alle anderen Arbeiten besorgen würden, bedarf doch einer anderen Begründung, als geschehen; sie steht zudem in keinem Zusammenhange mit dem definitiv eingeführten vereinfachten Abfertigungsverfahren. Wenn die preußische Eisenbahnverwaltung einmal in einigen Direktionsbezirken und bei diesen nur in wenigen Verkehrsverbindungen Versuche mit einem Abfertigungsverfahren — dem sogen. Stettiner Verfahren — gemacht hat, bei dem die Verwendung von Frachtmarken vorgesehen war und allerdings auch den Absendern, soweit sich dieselben hierzu bereit erklärten, eine kleine Mehrarbeit durch Ausfertigung der Eisenbahngüterkarte — an Stelle des Frachtbriefes — zufiel, so kann doch hieraus wohl kaum geschlossen werden, sie beabsichtige, ihre Arbeiten auf Kosten der Verfrachter immer mehr zu verringern. Wenn die Versuche mit der Eisenbahngüterkarte bald eingestellt worden sind und nunmehr ein Abfertigungsverfahren in Kraft getreten ist, welches in dem Grundsatze wurzelt, daß das materielle Frachtrecht mit den darin den Absendern und Empfängern eingeräumten Befugnissen unberührt bleiben müsse, so ist dies doch gerade ein Beweis für die Unrichtigkeit der gedachten Behauptung.“

— **Der Betrieb auf der Oberschlesischen Schmalspurbahn** wird, wie die Schles. Ztg. meldet, nunmehr gemäß der durch die Königliche Eisenbahndirektion in Kattowitz zum

1. Juli 1904 erfolgten Kündigung des Pachtverhältnisses von diesem Zeitpunkt ab von der Staatseisenbahnverwaltung übernommen werden. Wegen des Erwerbes der dem Pächter gehörigen Anlagen, Betriebsmittel usw. sowie der zur Überführung des Unternehmens in den staatseigenen Betrieb erforderlichen Maßnahmen werden bald weitere Verhandlungen mit dem Pächter stattfinden. Insbesondere wird aus der Übernahme des Unternehmens auf den Staat keineswegs ein Anlaß zur Kündigung bezw. Entlassung des vom Pächter beschäftigten Arbeiterpersonals hergeleitet werden, so daß die in dieser Hinsicht etwa bestehenden Befürchtungen durchaus unbegründet sind.

— **Bahnprojekt für die Insel Wangerooge.** Im oldenburgischen Landtage, der am 23. d. M. zu einer Tagung zusammengetreten ist, wurde in der durch den Minister Willich verlesenen Thronrede eine Vorlage in Aussicht gestellt, nach welcher die Regierung beabsichtigt, eine kurze Eisenbahnstrecke auf der Insel Wangerooge von dem Dorfe nach dem Ostende der Insel zu erbauen, um den Schiffsverkehr von Bremen und Wilhelmshaven nach der Insel zu fördern. Es besteht auf Wangerooge bereits eine Kleinbahn vom Dorfe nach der am Westende der Insel belegenen Landungsbrücke, an welcher der von der Bahnstation Harle fahrende Dampfer anlegt. Diese Landungsbrücke ist jedoch größeren Seedampfern nicht zugänglich; sie waren daher genötigt, ihre Fahrgäste in Wangerooge durch Ausbooten abzusetzen und aufzunehmen.

— **Gesetzentwurf über die beabsichtigten Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den im Betriebe befindlichen bayerischen Staatseisenbahnen.** In den Plenarsitzungen der bayerischen Abgeordnetenkammer vom 12., 13. und 18. d. M. wurde dem genannten Gesetzentwurfe die Zustimmung erteilt. Es gelangen demgemäß zur Verwendung: a) für Beseitigung schienengleicher Wegeübergänge 2 556 000 ℳ, b) für Erweiterung, Umbau und Zentralisierung von Stationen 6 903 000 ℳ, c) für Erweiterungen und Neueinrichtungen von Beleuchtungsanlagen 555 000 ℳ, d) für Erweiterungsbauten zu maschinellen Zwecken 2 577 000 ℳ und e) für Herstellung eines Zentralrangierbahnhofes in Nürnberg, Umbau des bestehenden Zentralbahnhofes Nürnberg und Neubau eines Betriebshauptgebäudes daselbst die zweite Rate mit 10 000 000 ℳ, zusammen der Betrag von 22 591 000 ℳ, zu dessen Deckung der Staatsminister der Finanzen ermächtigt wird, ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im genannten Betrage aufzunehmen. Zu a) ist noch zu bemerken, daß die dort angegebene Summe von der Abgeordnetenkammer mit dem Beifügen genehmigt wurde, daß im Falle des Eintretens von unüberwindbaren Hindernissen die genehmigten Kredite zur Ausführung anderer derartiger Projekte verwendet werden können und sollen.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Januar d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 6094 (5863) km befördert 1 883 095 (1 819 280) Personen und 1 438 248 (1 367 351) t Güter. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 2 611 176 (2 492 214) ℳ, aus dem Güterverkehr 7 794 591 (7 464 770) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 212 419 (197 724) Mark und aus dem Tiertransport 271 814 (261 094) ℳ, zusammen 10 890 000 ℳ gegen 10 415 802 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres, mithin mehr 474 198 ℳ.

— **Versuchsfahrten mit einem Selbstfahrwagen mit Dampfbetrieb** hat die bayerische Staatseisenbahnverwaltung in den letzten Tagen auf der 60 km langen Strecke München-Schliersee unternommen. Der Wagen, der von der Firma Ganz & Cie in Budapest gebaut wurde, hat 24 Sitzplätze III. und 9 Sitzplätze II. Klasse, eine Mittelplattform und einen Gepäckraum; im Höchstfalle kann er 40 Personen fassen. Der Dampferzeuger ist in einem besonderen Abteil untergebracht. Er erzeugt Dampf von 18 bis 20 Atm. Spannung, der eine 35 pferdige raschlaufende Zwillingsverbund-Dampfmaschine antreibt, die ihre Kraft auf eine Achse überträgt.

Bei der letzten Probefahrt am 21. d. M., an der auch der Verkehrsminister v. Frauendorfer teilnahm, wurde trotz starken Seitenwindes der vollbesetzte Wagen auf den andauernden Steigungen von 5 bis 20 ‰ anstandslos befördert. Die Fahrgeschwindigkeiten schwankten zwischen 25 und 60 Stundenkilometer. Auf Strecken mit geringen Steigungen vermag der Wagen noch zwei Anhängewagen zu befördern.

— **Bahnhofswirtschaften.** Die an manchen Orten bestehende Gepflogenheit, daß die Geschäftsleute, welche an Hotels oder Wirtschaften die zum Betriebe nötigen Waren zu liefern haben, gehalten sind, bei den Abnehmern große Zechen zu machen, um sich die Kundschaft zu wahren, scheint auch auf die Bahnhofswirtschaften sich auszudehnen. Unter Hinweis hierauf gibt die bayerische Staatsbahnverwaltung den Eisenbahnbetriebsdirektionen und Zentralwerkstätten bekannt, daß der Minister für Verkehrsangelegenheiten die Gepflogenheit vom sozialen wie vom wirtschaftlichen Standpunkte aus als einen bedauerlichen Mißstand erachtet und wünscht, ihn bei den Eisenbahnwirtschaften abgestellt zu sehen. Für die Bahnhofswirte wird diese Anordnung eine Benachteiligung nicht wohl zur Folge haben, da ihnen Wege offen stehen, um sich für einen allfallsigen Verdienstentgang in anderer Weise schadlos zu halten; so wird es ihnen, indem sie auf die fernere Heranziehung der Lieferanten zu den fraglichen Zechereien verzichten, zweifellos möglich sein, sich für die bezogenen Waren entsprechend billigere Preise zu sichern. Die vorgenannten Dienststellen werden deshalb veranlaßt, dieser Angelegenheit die entsprechende Aufmerksamkeit zu widmen.

— **Betriebsunfälle.** Am 22. d. M. abends 9½ Uhr entgleisten zwischen Fürsteneck und Kalteneck infolge angeschwemmten Gerölles vom Lokalbahnzug 12 der bayerischen Staatsbahnstrecke Freyung-Passau 4 Wagen, wobei das Gleis und die entgleisten Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden. Ein Zugbediensteter erlitt eine leichte Prellung; Reisende wurden nicht verletzt. Der regelmäßige Betrieb auf der Unfallstrecke ist bereits wieder aufgenommen.

Am gleichen Tage streifte der um 11 Uhr 30 Min. vorm. in München abgehende Schnellzug 26 (Berlin und Dresden-Verona-Rom) bei der Einfahrt in Station Oberaudorf (Strecke Rosenheim-Kufstein) einen von einer Privatperson verschobenen leeren Wagen und hob ihn aus dem Gleise. Hierbei wurden die Lokomotive und der Wagen unbedeutend beschädigt und die betreffende Person leicht verletzt. Der Schnellzug selbst erlitt durch dies Vorkommnis lediglich eine viertelstündige Verspätung.

— **Bahnbauten in Sachsen.** Über die Ausführung neuer Bahnbauten in Sachsen und über die Notwendigkeit, bei neuen Bewilligungen in Zukunft die Finanzkraft des Landes möglichst zu schonen, äußerte sich der sächsische Finanzminister Dr Rüger in der Sitzung der zweiten sächsischen Kammer vom 22. d. M. u. a. wie folgt: „Es ist eine bekannte Tatsache, daß sich unser Vaterland eines Eisenbahnbesitzes erfreut, der seinesgleichen in wenig anderen Ländern findet. Anfang 1903 besaß Sachsen 3148 km eigene Eisenbahnen, wozu 52 km vom Staate verwaltete Privatbahnen kommen. Daneben dürfen auch nicht die 305 km Eisenbahnen vergessen werden, die ausschließlich dem Anschlußverkehr dienen und in Privathänden sind. Die absolute Höhe dieser Ziffern an sich ist schon bemerkenswert, sie wird aber noch interessanter bei einem Vergleiche mit dem Bahnbesitz anderer Länder. Auf 1000 qkm Bodenfläche kommen nach den letzten Feststellungen im Reiche 94,4, in Preußen 88, in Bayern 89, in Württemberg 96 und in Sachsen 163,8 km vollspurige Bahnen. Dabei ist Sachsen genötigt, infolge der Bodenbeschaffenheit des Landes mit Schwierigkeiten zu rechnen, die anderwärts nicht oder doch in geringerem Umfange vorhanden sind. Unsere Eisenbahnen müssen bis hoch in das Gebirge hinauf und bewegen sich an Stellen auf Höhen, die fast auf demselben Niveau liegen, wie der Gipfel der Berge. 26 ‰ unserer Bahnen gehen wagerecht, 74 ‰ dagegen in Steigungen, die sich stellenweise im Verhältnis von 1:20 bewegen. In gerader Linie bewegen sich 50, in Krümmungen 43 ‰ unserer Bahnen. Außerdem lasten verschiedene Dinge auf kleineren Staaten schwerer als auf großen; ich erinnere in dieser Beziehung nur an die großen Bahnhöfe. Wenn der Satz richtig ist, daß es die Vorsehung mit denen gut meint, denen es das Glück nicht in den Schoß fallen läßt, so können wir unser Sachsen in diesem Sinne als ein reichgesegnetes Land betrachten. Wir müssen immer von neuem unsere Kräfte anstrengen, um uns auf der Höhe zu erhalten, auf der wir uns befinden. Die Opfer des Staates für die Bahnen sind außerordentlich groß geworden. Das Anlagekapital derselben betrug Ende 1902 963 000 000 ℳ, und an den Schulden des Staates waren die Bahnen im gleichen Zeitpunkte mit 786 000 000 ℳ beteiligt. Für diese Periode ist auf einen nennenswerten Reinertrag unserer Staatsbahnen nicht zu rechnen, und das ist von weittragender Bedeutung. Finanz- und Verkehrspolitik eines Staates gehören untrennbar zusammen. Die Rentabilität der Staatsbahnen wirkt ausschlaggebend auf die Finanzierung des Staatshaushalts. Die Eisenbahnen sind nicht Selbstzweck, sondern ein Teil des Ganzen und haben sich den staatlichen Interessen unterzuordnen. Diese Erwägungen müssen dazu führen, daß wir den Stand des Anlagekapitals unserer Bahnen ängstlich überwachen und jede unverhältnismäßige Steigerung vermeiden. Mit einem so hohen Stande des Anlagekapitals, wie der gegenwärtige, sind große Gefahren verknüpft, weil angesichts der fortschreitenden Technik, insbesondere der Elektrotechnik, die Eisenbahnwerte einem gewissen Risiko ausgesetzt sind. Dazu kommt die Kostspieligkeit der Bahnhöfe, der teueren Sicherheitseinrichtungen und die fallende Tendenz der Gütertarife. Solche Tatsachen und Verhältnisse geben das bestimmende Moment für unsere Eisenbahnpolitik in den nächsten Jahren. Wir müssen verhüten,

daß das Anlagekapital der Eisenbahnen ins Ungemessene wächst, weil schon jetzt die Verzinsung und eine ungenügende Tilgung der Staatsschulden beinahe die gesamte Einkommensteuer verschlingen. Es würde unverantwortlich sein, jetzt neue Aufwendungen für Bahnen zu machen. Diese Zurückhaltung wird hoffentlich die Billigung der Stände finden, und zwar um so mehr, als in den außerordentlichen Etat zur Vollendung und Durchführung einmal begonnener Bahnprojekte usw. 33 000 000 ℳ eingestellt worden sind.

Das außerordentlich rasche Tempo, in welchem der sächsische Staat bis vor kurzem Bahnen baute, hat vielleicht zu große Hoffnungen in einzelnen Landesteilen erweckt. Der Staat darf aber nicht mehr geben, als er bei Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage geben kann. Besser wäre es gewesen, der Staat hätte einen Teil der Lasten auf diejenigen Kreise abgewälzt, welche Vorteile von der Eisenbahnanlage genießen. Man denke an das Vorgehen Preußens beim Bau von Kleinbahnen. Im April 1903 waren in Preußen 236 Nebenbahnen genehmigt in einer Gesamtlänge von 7328 km und mit einem Anlagekapital von 383 000 000 ℳ. Der preußische Staat hatte dazu nur 52 000 000 ℳ, also nicht ganz 14 %, beigetragen. Sein reiner Jahreszuschuß läßt sich auf 1 300 000 ℳ veranschlagen. Unsere Schmalspurbahnen lassen sich sehr gut mit den preußischen Kleinbahnen vergleichen, denn auch sie dienen vorwiegend dem Lokalverkehr. Ihr Anlagekapital beträgt rund 40 000 000 ℳ, und wenn man die Zinsen hiervon mit berücksichtigt, so ergibt sich ein Zuschuß von 1 400 000 ℳ, also im Verhältnis zu Preußen bedeutend höher. Die unveränderte Übertragung des gewiß gesunden und gerechten Grundsatzes Preußens, die Interessenten zu Beiträgen heranzuziehen und die unentgeltliche Abtretung des benötigten Grund und Bodens auch dann zu verlangen, wenn der Staat den Bau auf eigene Rechnung ausführt, auf unsere sächsischen Verhältnisse wäre allerdings schwerlich ausführbar, denn unsere Bahnen im gebirgigen Gelände kosten bedeutend mehr, als die Bahnen im preußischen Flachlande. Gerade die ärmeren Gegenden des Landes, die einer Hebung ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse dringend bedürfen, würden sich dann der Wohltat einer Eisenbahn kaum erfreuen dürfen. Es wäre aber schon viel gewonnen, wenn wenigstens auf unentgeltliche Überlassung des Grund und Bodens hingewirkt würde. Eine plötzliche Systemänderung würde das Gefühl einer ungleichartigen Behandlung hervorrufen, namentlich wenn es sich um ein Projekt handelt, das wiederholt schon erwogen und befürwortet worden ist. Es wird aber zu erwägen sein, ob man nicht die gesunden Gedanken der preußischen Eisenbahnpolitik für künftige Fälle sich zu eigen macht."

— **Die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen** wird ihre Versuchsfahrten auf der Militärbahn zwischen Marienfelde und Zossen wieder aufnehmen. Über den Zeitpunkt, wann dies geschehen soll, ist eine Bestimmung aber noch nicht getroffen. Man hat die elektrische Ausrüstung der Strecke, insbesondere die oberirdische Zuleitung des Stromes, bestehen lassen. Auch die erforderlichen Mittel für eine Wiederaufnahme der Versuche sind von den beteiligten Firmen zur Verfügung gestellt worden. Nachdem der Hauptzweck der Versuche, die Verdoppelung der bisherigen Schnellzuggeschwindigkeit, erreicht ist, wird es sich bei den künftigen Fahrten in erster Linie um Dauerversuche handeln. Soweit die für diese Fahrten verhältnismäßig kurze Strecke und der Betrieb der Militärbahn dies zulassen, werden möglichst andauernde Fahrten der beiden Schnellbahnwagen auszuführen sein. Man könnte wenigstens mehrere Stunden die Strecke in beiden Richtungen ohne Unterbrechung befahren. Die Studiengesellschaft ist jetzt mit der Ausarbeitung der Ergebnisse der letzten Versuchsreihe im Herbste 1903 beschäftigt.

— **Kaiser-Geburtstagsfeiern der Eisenbahnvereine im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung.** Von dem Geiste der Vaterlandsliebe, welcher die im Laufe der letzten Jahre im ganzen Gebiet der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltungen ins Leben getretenen Eisenbahnvereine beseelt, und dem regen Vereinsleben, das in ihnen herrscht, gewähren die uns von allen Seiten zugehenden Berichte über die diesjährige Feier des Kaiser-Geburtstages ein ebenso anschauliches wie erfreuliches Bild. In der Reichshauptstadt Berlin waren die neun Bezirksvereine jeder zu einer besonderen Feier versammelt. Auf dem Feste, welches der Bezirksverein 4 in den Hohenzollernsälen veranstaltete, erschien der Minister der öffentlichen Arbeiten Budde persönlich. An der vom Bezirksverein 5 veranstalteten, von 1100 Personen besuchten Feier nahm der Präsident Kranold teil. Auch an den anderen Direktionssitzen nahmen, soweit uns Berichte vorliegen, die Präsidenten, Mitglieder und Oberbeamten der Eisenbahndirektionen an den Festlichkeiten teil. Der uns zugemessene Raum gestattet uns nicht, den Verlauf der in den verschiedenen Orten getroffenen Veranstaltungen zu schildern, doch weist durchweg schon die große Teilnehmerzahl auf das rege Interesse hin, welches sowohl Beamte wie Arbeiter am Vereinsleben nehmen. So wird aus Darmstadt von 2000, aus Geestemünde-Bremerhaven von 1000, aus Görlitz von 1500, aus Hildesheim von 1300, aus Leipzig von 3000, aus Mainz von nahezu 3000, aus Minden von 1200, aus Osnabrück von 1500, aus Stettin von 2000, aus Troisdorf von 1200 und aus Weißenfels von 1300 Festteilnehmern berichtet. Weitere Festberichte gingen uns zu aus Altena i/Westf., Apolda, Arnstadt, Arolsen, Bingen und Bingerbrück, Coblenz, Coburg, Eichenberg, Fröndenberg, Glatz, Glückstadt, Gotha, Harburg, Jena, Insterburg, Lauban, Lippstadt, Mülheim a/Rhein, Neunkirchen a. d. Saar, Ohligs, Oschersleben, Ruhnow, Schwerte, Siegen, Speldorf, Stendal, Stolp i/P., Stralsund, St. Wendel, Tarnowitz, Thorn, Triptis, Wetter a. d. Ruhr und Wolfenbüttel. Überall nahmen die Festlichkeiten, die durch Festreden sowie durch schauspielerische und musikalische Aufführungen belebt wurden, einen würdigen und stimmungsvollen Verlauf. — Wir hatten durch Rundschreiben die Vorstände der einzelnen Vereine ersucht, uns über die veranstalteten Festversammlungen kurze Nachricht zu geben, und hofften, aus diesen Berichten ein Gesamtbild der stattgehabten Feiern entwerfen und die Gesamtzahl der Eisenbahner, die an den Feiern innerhalb des preußisch-hessischen Staatsbahnbereichs teilnahmen, feststellen zu können. Von 268 Vereinen haben jedoch bislang nur etwa 60 unserer Bitte entsprochen, und haben wir uns daher zunächst auf vorstehende Mitteilungen beschränken müssen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches August Lüders aus Salzwedel zum Regierungsbaumeister ernannt. — Dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Hans Busse in Schöneberg bei Berlin ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt.

Österreich.

— **Buschtêhrader Eisenbahn.** In der letzten Herbstsitzung des Staatseisenbahnrates hat der Eisenbahnminister eine an ihn in Angelegenheit der direkten Gleisverbindung zwischen der im Bau befindlichen Eisenbahnlinie Rakonitz-Laun und der Buschtêhrader Eisenbahn bezw. der der letzteren gehörigen Lokalbahn Krupa-Koleschowitz gerichtete Anfrage dahin beantwortet, daß die Absicht bestehe, die Auseinandersetzung über diese Angelegenheit anläßlich der zwischen der Regierung und der Buschtêhrader Eisenbahn bevorstehenden Verhandlungen über einige andere anhängige Fragen zu pflegen. Diese Fragen betreffen die von der Gesellschaft nunmehr in Aussicht genommene Erwerbung der Konzession für den Flügel Dalwitz-Putschirn, welcher die Verbindung zwischen dem Karlsbader Zentralbahnhofe und einerseits der Station Dalwitz, anderseits der Lokalbahn Chodau-Karlsbad bei Putschirn herstellen soll, ferner die von der Regierung geforderte Weiterführung der Legung des zweiten Gleises auf den Hauptlinien der Gesellschaft. In beiden Fragen handelt es sich um die Ausführung der in dem seinerzeit mit der Gesellschaft abgeschlossenen Protokollar-Übereinkommen betreffend die Legung des zweiten Gleises auf dem gesellschaftlichen Hauptnetze von dieser übernommenen Verpflichtungen. Die einschlägigen Verhandlungen werden voraussichtlich noch vor der diesjährigen Generalversammlung stattfinden.

— **Stand der Eisenbahnbauten mit Schluß des Jahres 1903.** Ende des Jahres 1903 standen 491,7 km Hauptbahnen im Bau, und zwar handelt es sich hierbei zum größten Teil um Neu- und Erweiterungsbauten der Staatsbahnen. An Lokal- und Kleinbahnen standen Ende 1903: 262,1 km im Bau.

— **Prag-Duxer Bahn.** Der Verwaltungsgerichtshof hat kürzlich in bezug auf die Pflicht der Prag-Duxer Bahn zur Entrichtung der Couponstempelgebühren von ihren Prioritätsanlehen eine wichtige Entscheidung gefällt. Er hat ausgesprochen, daß die 20jährige Stempelfreiheit für jedes Anlehen ohne Rücksicht darauf, ob es zum Bau oder zu anderen Zwecken, im vorliegenden Falle zu Konversionszwecken, aufgenommen worden sei, Geltung besitze. Infolgedessen läuft die 20jährige Gebührenfreiheit der 4prozentigen Goldprioritätenanleihe vom Jahre 1884 bis 1904, und in weiterer Folge wird auch das 3prozentige Konversionsanlehen vom Jahre 1896 bis zum Jahre 1916 Couponstempelfreiheit genießen. Da die Finanzverwaltung einen Teil der strittigen Beträge bereits früher zurückerstattet hat, dürfte der Betrag, den die Prag-Duxer Bahn noch zurückerhält, etwa 40 000 Kr. ausmachen. Durch die Gebührenfreiheit des 1896er Anlehens erwächst der Gesellschaft jährlich eine Ersparnis von 30 000 Kr.

— **Eine Gebührenbeschwerde der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.** Als diese Gesellschaft im Jahre 1900 die Obligationen des Anlehens von 84 000 000 Fr. zur Ausgabe brachte, wandte sie sich an das Zentraltaxamt wegen Vergebührung und an das Finanzministerium wegen Bekanntgabe des Quotenschlüssels für die Aufteilung der nach Österreich und der nach Ungarn zu zahlenden Gebühr. Als die Gesellschaft diesen Schlüssel erfuhr, war inzwischen das neue Gebührengesetz vom 10. Dezember 1901 in Kraft getreten, nach welchem die Gebühr auf Grundlage der Umrechnung von 10 Fr. = 9,52 Kr. berechnet und bezahlt wurde. Die Staatseisenbahngesellschaft wollte jedoch den früher üblichen Umrechnungskurs von 1 Fr. = 40 kr. angewendet wissen und verlangte den Betrag von 243 600 Kr. zurück. In allen Instanzen wurde dieses Begehren abgewiesen. Die von der Staatseisenbahngesellschaft erhobene Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof führt aus, es sei die Schuld des Finanzministeriums, daß die Gebühr von der sofort zahlungsbereiten Gesellschaft nicht tatsächlich sofort entrichtet wurde. Das inzwischen in Kraft getretene neue Gesetz könne unmöglich rückwirkend angewendet werden. Der Verwaltungsgerichtshof erkannte auf Abweisung der Beschwerde, indem er davon ausging, daß es sich hier nicht um die Frage der Rückwirkung des Gesetzes vom Jahre 1901 handle. Für die Umrechnung sei einzig maßgebend das Gesetz vom Jahre 1850, wonach die Umrechnung fremder Währungen bei der Vergebührung in österreichische Währung zu erfolgen hat, ohne daß eine besondere Umrechnungsvorschrift besteht. Die Umrechnung könne daher nur nach dem Schlüssel erfolgen, der der Natur der Sache entspricht, und das sei einzig und allein das Verhältnis des inneren metallischen Wertes der Münzen fremder Währung zu den Münzen der österreichischen Währung. Durch die Valutagesetze vom Jahre 1892 nun sei das Verhältnis von Franken zu Kronen in der Höhe von 10 Fr. = 9,52 Kr. festgestellt, die Umrechnung sei also richtig vorgenommen worden.

— **Die Eisenbahn nach Mariazell.** Dieser Tage sprach eine Abordnung des steierischen und niederösterreichischen Landesausschusses beim Eisenbahnminister und beim Finanzminister vor, um die baldige gesetzliche Sicherstellung der geplanten schmalspurigen Eisenbahnverbindung Kernhof-Mariazell-Neuberg zu betreiben. Der Eisenbahnminister erklärte, daß wegen dieses Projektes z. Z. Verhandlungen mit dem Kriegsministerium stattfinden, das gegen die geplante Trassenführung und den Bau einer Schmalspurbahn aus strategischen Gründen Bedenken erhoben habe. Doch sei zu hoffen, daß sich ein Einverständnis erzielen lassen werde. Das Eisenbahnministerium erkenne das Bedürfnis nach dieser Bahn an und werde so viel als möglich deren Verwirklichung fördern. Auch der Finanzminister gab seiner wohlwollenden Haltung gegenüber dem Bau der Mariazeller Eisenbahn Ausdruck.

— **Der Nachtschnellzug Reichenberg-Wien.** Die Direktion der Österreichischen Nordwestbahn und der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn hat das Präsidium der Reichenberger Handels- und Gewerbekammer in Erledigung ihres wiederholten Ansuchens in Kenntnis gesetzt, daß sie sich bereit erklärt, die in allernächster Zeit zur Ablieferung gelangenden neuen dreiachsigen, mit allen Bequemlichkeiten eingerichteten Wagen I. und II. Klasse, welche auch Schlafplätze enthalten, für den Nachtschnellzugverkehr Reichenberg-Wien zu verwenden. Hiermit wird in diesem Verkehr eine wesentliche Besserung platzgreifen.

— **Ausstellung der Aussig-Teplitzer Bahn in St. Louis.** Das Handelsministerium hat an die Aussig-Teplitzer Eisenbahn das Ersuchen gerichtet, sich an der für die Weltausstellung in St. Louis von der Direktion für den Bau der Wasserstraßen vorbereiteten Ausstellung zu beteiligen, welche eine übersichtliche Darstellung der bestehenden und geplanten großen österreichischen Binnenwasserstraßen geben und demnach außer den Kanälen auch die Großschiffahrtswege der Donau und Moldau-Elbe zur Vorführung bringen soll. Um nun ein vollständiges Bild der letztgenannten Wasserstraße und ihres Verkehrs zu geben, sei auch die Vorführung der Umschlagseinrichtungen von Aussig, als des größten österreichischen Binnenhafens, geboten. Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn hat diesem Ersuchen entsprochen und der Direktion für den Bau der Wasserstraßen zu diesem Zwecke die Pläne der Gleise- und Hafenanlagen in Aussig mit graphischen Darstellungen der Verfrachtung böhmischer Braunkohlen mittels Eisenbahn und auf der Elbe sowie eine Anzahl photographischer Ansichten übersandt.

— **Eisenbahn-Fachschule.** Der Minister für Kultus und Unterricht hat im Einvernehmen mit dem Eisenbahnminister der an der Handelsakademie in Linz provisorisch errichteten Abteilung für den Eisenbahn-Fachunterricht das Öffentlichkeitsrecht weiterhin auf die Dauer der Schuljahre 1904/05 und 1905/06 verliehen.

Ungarn.

— **Die Ergebnisse der ungarischen Hauptbahnen im Jahre 1903** sind im Vergleiche zu den Ergebnissen des Vorjahres als günstig zu bezeichnen. In dem Zeitraume vom 1. Januar bis 31. Dezember 1903 betrug die Mehreinnahme bei den ungarischen Staatsbahnen (Betriebslänge 8034 km gegen 8031 km im Vorjahre) 6 370 608 Kr., die kilometrische Mehreinnahme + 3,1 %, bei den ungarischen Linien der Südbahn (Betriebslänge 704 km) 161 012 Kr. oder für 1 km + 1,0 %, auf den Linien der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Bahn (Betriebslänge 119,9 km) 80 312 Kr. oder für 1 km + 4,0 %, auf den Linien der Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn (Betriebslänge 67,6 km) 18 786 Kr. oder für 1 km + 2,0 %, bei den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Bahn (Betriebslänge 382,7 km) 311 235 Kr. oder für 1 km + 2,5 %. Eine unbedeutende Mindereinnahme hat sich nur auf den Linien der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn ergeben, auf welchen bei einer Betriebslänge von 68,1 km 684 Kr. weniger eingenommen wurden als im Vorjahre, sonach für 1 km — 0,1 %. Auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen ist im Jahre 1903 sowohl eine Steigerung des Personen-, als auch eine solche des Güterverkehrs eingetreten. Die Mehreinnahme im Personenverkehr beträgt 4 115 981 Kr., im Frachtenverkehr 2 254 627 Kr. Auf sämtlichen Haupteisenbahnen (Betriebslänge 9376,4 km gegenüber 9373,4 km im Vorjahre) betrug die Mehreinnahme 6 941 269 Kronen oder für 1 km + 2,9 %. Von der ausgewiesenen Mehreinnahme entfallen 4 406 316 Kr. auf den Personen- und Gepäckverkehr, 2 534 953 Kr. auf den Frachtverkehr.

— **Regelung der Gehälter der ungarischen Staatsbahnbeamten.** Die Verhandlungen über diese Angelegenheit wurden schon im Herbst 1902 eingeleitet. Da jedoch die Gehaltsregelung für die Staatsbeamten die Vorbedingung der Gehaltsregelung für die Staatsbahnbeamten bildete und erstere infolge der politischen Krise eine Verzögerung erlitt, so trat auch in den Verhandlungen über die Regelung der Gehaltsbezüge der Staatsbahnbeamten ein Stillstand ein. Mit dem Inslebentreten des Gesetzartikels I vom Jahre 1904, womit den Staatsbeamten Gehaltszulagen gewährt wurden, erfolgte die Wiederaufnahme der Vorarbeiten für die Regelung der Bezüge der Staatsbahnbediensteten. Der Handelsminister, der sich eingehend mit der Angelegenheit beschäftigt, legt Gewicht darauf, daß das neue Gehaltsschema für die Beamten, Unterbeamten und Diener so bald als irgend möglich in Kraft trete.

Übrige europäische Länder.

— **Die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.** Man erinnert sich, daß vor kurzem bei der Erörterung des aus der Kammer vorgeschlagenen Rückkaufes der West- und der Südbahn starke Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Finanzminister Rouvier und dem Marineminister Pelletan und auch erhebliche Abweichungen zwischen Rouvier und dem Minister der öffentlichen Arbeiten Maruéjouls zutage traten. Rouvier bekannte sich als grundsätzlicher und eifriger Anhänger des Privatbahnsystems, während Pelletan früher als Abgeordneter dessen schärfster Feind gewesen ist und auch jetzt gegen die Erklärungen Rouviers in der Presse scharfe Verwahrung einlegte. Maruéjouls hielt sich vorsichtiger in der Mitte. Rouvier hat nun aber aus Anlaß der Verhandlung über die algerischen Bahnen die Sache so dargestellt, als sei er mit Maruéjouls ein Herz und eine Seele. In der Kammersitzung vom 19. Februar hatte der Berichterstatter Baudin mit Vergnügen begrüßt, daß alle, Kammer und Regierung, einmütig seien in der Verurteilung des bisherigen algerischen Eisenbahnsystems, und hinzugefügt: „Ich begrüße mit Vergnügen diese Versöhnung des Finanzministers und des Ministers der öffentlichen Arbeiten in den Eisenbahnfragen.“ Darauf entgegnete lebhaft Rouvier, er müsse den Legenden entgegentreten, damit sie nicht schließlich Glauben gewännen. Er habe sich in Sachen der Westbahn niemals in Uneinigkeit mit dem Eisenbahnminister befunden und deshalb auch durchaus keinen Anlaß, sich mit ihm zu versöhnen. Als dann verschiedene Stimmen riefen: „Und der Marineminister?“, entgegnete Rouvier, er habe sich nicht über Mißhelligkeiten auszusprechen, die sich in Veröffentlichungen außerhalb des Parlaments kundgegeben.

— **Berner Alpendurchstich.** Nach schweizerischen Blättern hätten die Sachverständigen-Gutachten sowohl am Lötschbergprojekt Hittmann und Greulich, wie am Wildstrubelprojekt Stockalper verschiedenes auszusetzen, hauptsächlich die

verhältnismäßig großen Gefälle bis zu 25 ‰. Die Bahn müsse möglichst leistungsfähig sein und deshalb das Gefälle auf etwa 14 ‰ vermindert werden. Da das Wildstrubelprojekt Beyeler aber bei einem Gefälle von höchstens 13 ‰ nur einen Tunnel von 12 km Länge bedingt, so soll angeblich dieses nun gegen das Lötschbergprojekt mit tiefem, 20 km langen Tunnel an Aussichten gewinnen.

— **Venetianische Gesellschaft für Bau und Betrieb von Nebenbahnen.** Auf Grund der Ergebnisse des Betriebes des Jahres 1903 hat der Verwaltungsrat der Gesellschaft beschlossen, der Generalversammlung der Aktionäre, welche im März abgehalten werden wird, die Ausschüttung einer Dividende von 6,25 %, d. i. 5 L. für die Aktie von 80 L. Nennwert, vorzuschlagen.

— **Technische Einheit der Eisenbahnen.** Zur Vorbearbeitung der Angelegenheiten, welche in der nächsten internationalen Konferenz zu Bern für die technische Einheit der Eisenbahnen verhandelt werden sollen, wurde vom italienischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine Kommission eingesetzt; diese hat die von Italien zu machenden Vorschläge über folgende Punkte in einer im Februar in Palermo stattgehabten Sitzung beraten: Umarbeitung der Vorschriften für die Anwendung des italienischen Profils für Personen- und Güterwagen sowie des Ladeprofils; Abänderung der Vorschriften für den zollsicheren Verschluß der Güterwagen; neue Klassifikation und Bezeichnung der Fahrzeuge nach den Fahrgeschwindigkeiten, mit welchen diese verkehren dürfen; Neubearbeitung der Verzeichnisse der größten zulässigen festen Radstände und Raddrücke für die einzelnen Linien der italienischen Bahnen; allgemeine Grundsätze für die Bestimmung der größten zulässigen Abnutzung der Schienen je nach Schienenart und Verkehr der einzelnen Linien.

— **Neue Bahnen in der Basilicata.** Kürzlich ist in der italienischen Abgeordnetenkammer zur Hebung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Basilicata (Süditalien) der Bau folgender Strecken mit einer Spurweite von 95 cm beschlossen worden: 1. Grumo-Matera-Ferrandina-Pisticci-Valle dell'Agri mit Anschluß und teilweiser Benutzung der bereits bestehenden Linien Bari-Taranto, Sicignano-Lagonegro und Potenza-Metaponto, welche durch Einlegung einer dritten Schiene auf den benutzten Teilstrecken für die schmalspurigen Fahrzeuge befahrbar gemacht werden; 2. Albano di Lucania-Armento-Valle del Sinni-Nova-Siri im Anschluß an die Linien Potenza-Metaponto und Metaponto-Sibari; 3. Gravina-Valle del Brodano-Acerenza-Avigliano.

Der Staat will eine Beihilfe von 7500 L. für 1 km Neubaulinie und von 2500 L. für 1 km umgebaute Linie bewilligen, ohne finanzielle Beiträge von den beteiligten Gemeinden zu verlangen. Es sind jedoch Tarife einzuführen, welche um 40 % niedriger als diejenigen der Hauptbahnen sein müssen.

Fremde Weltteile.

— **Schantung-Eisenbahn.** Nach einem bei der Schantung-Eisenbahngesellschaft eingelangten Telegramm aus Tsingtau ist am 23. d. M. der erste Bauzug auf der Schantungbahn in Tsinanfu-Ost angelangt. Damit hat die deutsche Bahn in Schantung die 388 km von Tsingtau entfernte Hauptstadt der Provinz erreicht. Tsinanfu-West, die Endstation der ganzen Bahn, welche 6 km von dem zur Erleichterung des Verkehrs eingerichteten Ostbahnhof von Tsinanfu entfernt ist und zugleich den Durchgangsverkehr der chinesischen Staatsbahnlinie Tientsin-Tschinkiang aufnehmen wird, ist in der Errichtung begriffen und wird voraussichtlich spätestens am 1. Juni d. J. dem Betrieb übergeben werden.

— **Blocksignale auf amerikanischen Bahnen.** Die Länge der mit Blocksystem versehenen Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika beträgt nach „Railr. Gaz." gegenwärtig über 39 000 engl. Meilen (= 62 790 km) oder ungefähr 9500 Meilen mehr als im Vorjahre. 4391 Meilen sind mit selbsttätigem Blocksystem und 35 007 Meilen mit mechanisch betriebenem Blocksystem ausgestattet. Diese Aufstellung bedeutet aber nicht, wie unsere Quelle sehr bezeichnend meint, daß jeder Zug auf diesen 39 000 Meilen nun auch wirklich durch Raumabstand gedeckt ist. In den Vereinigten Staaten sind, ebenso wie in England, statistisch nur die getroffenen Einrichtungen nachweisbar; in welchem Umfange hiervon wirklich Gebrauch gemacht wird, das kann sehr verschieden sein. „Wenn beispielsweise ein Personenzug täglich vor dem folgenden Zuge dadurch gedeckt ist, daß jeder Bahnhofsvorstand verpflichtet ist, den folgenden Zug so lange zurückzuhalten, bis er weiß, daß der vorangehende Personenzug eine bestimmte Entfernung zurückgelegt hat, so ist das Blocksystem in Anwendung gebracht und nichts hindert seine Anwendung für alle Züge." Die Länge der Eisenbahnen, auf welchen alle Personenzüge und mit wenigen Ausnahmen alle Güterzüge nach dem Grundsatz des Raumabstandes geblockt werden, beträgt 26 881 oder 4099 Meilen mehr als im Vorjahre. Auf diesen 26 881 Meilen gewährt das Blocksystem, obwohl ihm wichtige Eigenschaften fehlen, eine Art von Schutz. Es umfaßt fast 13 % der gesamten Eisenbahnlänge des Landes, was als ein leidlicher Anfang betrachtet werden kann.

— **Zwei Wagenladungen Schießpulver explodiert.** Auf der 8 Meilen westlich von Ogden (Utah) an einer Nebenlinie der Southern Pacific-Eisenbahn liegenden Station Jackson sind am 19. d. M. zwei Wagenladungen Schießpulver explodiert. Dabei wurden 24 meist griechische Arbeiter getötet und ungefähr ebenso viel verletzt. Das Telegraphenamt daselbst ist zerstört.

— **Panama oder Nicaragua?** Dem Senat der Vereinigten Staaten ist ein Bericht der zur Prüfung der Kanalbaupläne eingesetzten Kommission vorgelegt worden, worin die Vor- und Nachteile der beiden Kanalwege durch Panama und Nicaragua gegeneinander abgewogen werden. Wie wir der Köln. Ztg. entnehmen, hält der Bericht beide Wege für ausführbar. Auffallenderweise ist aber anscheinend die Meinung der Kommission dem Nicaraguakanal günstiger. Maßgebend scheint dabei die Frage der Kosten gewesen zu sein. Diese stellen sich für den Nicaraguakanal auf 189 864 062 D., für den Panamakanal auf 144 233 358 D.; danach würden die Baukosten des Nicaraguakanals um 45 630 704 D. höher sein. Es muß aber für den Panamakanal noch der Betrag hinzugerechnet werden, den die Panamakanalgesellschaft für die Abtretung ihrer Rechte und ihres Eigentums beansprucht. Dieser Besitz ist den Vereinigten Staaten von der Gesellschaft für 109 141 500 D. angeboten worden. Mit Einschluß dieser Summe stellt sich der Bau des Panamakanals auf 253 374 858 D., d. h. um 63 510 796 D. höher, als der des Nicaraguakanals. Die Kommission hat nun den Wert der Abtretungen für die Rechte der Kanalgesellschaft auf nur 40 000 000 D. abgeschätzt, bleibt also um rund 69 000 000 D. hinter dem Angebot der Kanalgesellschaft. Die Kommission kommt in den Schlußsätzen ihres Berichtes zu der Folgerung: „Der Panamakanal bietet gewisse physikalische Vorteile: eine kürzere Kanallinie, eine genauere Kenntnis der Gegenden, durch die er geht, und geringere Unterhaltungskosten. Aber der von der Panamakanalgesellschaft verlangte Preis für den Verkauf ihres Eigentums und ihrer Rechte ist so unverständig (unreasonable), daß die Annahme von der Kommission nicht empfohlen werden kann. In Anbetracht aller von der Kommission veranstalteten Untersuchungen und bei der augenblicklichen Lage, in Anbetracht ferner der Forderungen der Panamakanalgesellschaft ist die Kommission der Ansicht, daß die praktischste und ausführbarste Route für einen Seekanal, der unter der Kontrolle, der Leitung und der Eigentümerschaft der Vereinigten Staaten stehen soll, der Nicaraguakanal ist." Es darf einigermaßen überraschen, daß die Kommission nach allem, was unter der Mitwirkung Amerikas in Panama geschehen ist, den Plan des Nicaraguakanals wieder aufzunehmen scheint. Vielleicht verfolgt man dabei in erster Linie den Zweck, die Forderung der Panamagesellschaft herunterzudrücken. Inzwischen hat der Senat in Washington den Vertrag mit der Panamagesellschaft genehmigt.

— **Brasilianische Eisenbahnen.** In einer kürzlich veröffentlichten Denkschrift hat der brasilianische Minister der öffentlichen Arbeiten — wie „Engineering" mitteilt — auf die Bedeutung hingewiesen, welche die Herstellung einer regelmäßigen Verbindung zwischen Rio de Janeiro und den nördlichen Staaten der brasilianischen Republik sowie der Anschluß der inneren Gebiete von Pernambuco, Parahyba, Pianhy und Ceara an das bereits bestehende Eisenbahnnetz haben würde. Der Bau von Bahnen nach dem Innern, verbunden mit der Herstellung von Staubecken, würde wesentlich zur Milderung der durch anhaltende Dürre hervorgerufenen Übelstände beitragen, denen die nördlichen Staaten von Zeit zu Zeit ausgesetzt sind. Was die mittleren Staaten anbetrifft, so würde ihren Wünschen durch die Weiterführung der Zentralbahn und die Ausdehnung ihrer Zweigbahn nach St. Paolo in hohem Grade entsprochen werden. Betreffs der Südstaaten hebt der Minister hervor, daß auch die Bedürfnisse dieses Teils der Republik in Beziehung auf das Eisenbahnwesen nicht vernachlässigt werden dürfen. In Übereinstimmung mit den Vorschlägen des Ministers hat die Abgeordnetenkammer sodann einen Antrag genehmigt, welcher die Regierung ermächtigt, eine Bahn nach Rio Grande de Norte zu bauen, ferner die Baturitélinie im Staate Ceara bis nach Crato im fruchtbaren Cariry-Tale weiter zu führen und endlich die Sobrallinie bis nach Pianhy auszubauen.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 45 km lange normalspurige Strecke Eperjes-Bártfla, deren Betrieb am 1. Januar d. J. von der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn übernommen wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Am 25. Februar d. J. ist der an der Bahnlinie Leutkirch-Memmingen zwischen den Stationen Unterzeil und Aichstetten errichtete Haltepunkt Altmannshofen für den Personenverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Der an der neueröffneten Strecke Rheinhausen-Trompet-Mörs gelegene Haltepunkt Rumeln wird am 1. März d. J. auch für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Bezeichnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Die Eisenbahnstation bei dem städtischen Zentralviehhof in Berlin führt fortan die amtliche Bezeichnung, Berlin, Zentralviehhof.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 39 vom 15. Februar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag der bayerischen Staatsbahn auf Aufhebung der Bestimmungen in Artikel 10 Absatz 2 und in Artikel 15 Absatz 6 des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 18. Februar d. J.).

Nr I 56 vom 16. Februar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf Genehmigung der Übertragung des Verkaufs zusammenstellbarer Fahrscheinhefte des Vereins an die Firma Cook in Marseille (abgesandt am 22. Februar d. J.).

Nr II 67 vom 19. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Meldebogen für die Güteprobenstatistik (abgesandt am 22. Februar d. J.).

Nr III 102 vom 16. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Laufmieteberechnung (abgesandt am 18. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrpläne.

Vom 1. März d. J. ab verkehrt der Zug 6502 ab Heldrungen 4.10, Etzleben 4.20 bis 4.22, Griefstedt 4.31 bis 4.32, Leubingen 4.39 bis 4.40, Sömmerda 4.49 bis 4.54, Groß-Rudestedt 5.09 bis 5.12, Stotternheim 5.22 bis 5.25, an Erfurt Personenbahnhof 5.45.

Vom gleichen Tage ab trifft der Zug 6507 bei Abfahrt von Erfurt wie bisher um 10.50 bereits 11.05 in Stotternheim ein und fährt von dort im bisherigen Fahrplan weiter.

Erfurt, im Februar 1904. (540)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Auf Station Danzig Olivaer Tor werden fortab Tiersendungen aller Art angenommen und ausgeliefert.

In den Tiertarifen ist daher im Verzeichnis der Stationen mit beschränktem Dienst die Station Danzig Olivaer Tor überall zu streichen.

Danzig, den 23. Februar 1904. (541)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Der Umschlagsverkehr im Coseler Hafen wird am 25. d. M. wieder eröffnet.

Kattowitz, den 22. Februar 1904. (542)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Verb. Tarifheft 5 treten am 1. März 1904 neue, ermäßigte Frachtsätze für die Beförderung von Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen) sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich bis 2,5 m lang, von Tachau (K. K. St. B.) nach verschiedenen sächs. und preuß. Stationen in Kraft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Str. 4.

Dresden, den 24. Februar 1904. (543)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I B, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1904.

Das Heft C, Abschnitt I B des bayerischen Lokaltarifs wird mit Gültigkeit vom 1. April 1904 neu ausgegeben.

Gleichzeitig tritt das ab 1. April 1903 gültige gleichnamige Tarifheft mit dem hierzu erschienenen Nachtrag I außer Kraft.

Das neue Tarifheft bringt neben einer Erhöhung der Frachtsätze für Rohbenzin mehrfache Ermäßigungen und Vergünstigungen.

Das Erscheinen des neuen Tarifheftes sowie der Preis desselben wird besonders bekanntgegeben werden.

München, den 20. Februar 1904. (544)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1904 tritt ein neuer „Verbandsgütertarif Teil II, Besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr“ in Kraft, wodurch der seitherige Teil II vom 1. August 1900 für das 1., 3. und 4. Heft aufgehoben und ersetzt wird. Für das 2. Heft (elsaß-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr) behält der alte Teil II bis zur Neuausgabe dieses Tarifhefts noch Gültigkeit.

Die in dem neuen Teil II enthaltenen besonderen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Der neue Teil II ist zum Preise von 30 ₰ bei den Dienststellen erhältlich.

Stuttgart, den 22. Februar 1904. (545)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif VI, Gruppenwechseltarif IV/VI, V/VI und VI/VII.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. werden für den Bereich der obengenannten Gütertarife im Übergangsverkehr mit der in Wilhelmshöhe an die Staatsbahn angeschlossenen Kleinbahn Cassel-Naumburg für die Artikel:

1. Getreide aller Art, Mehl, Futtermittel,
2. Stroh,
3. Zement, Zement- und Betonwaren,
4. Holz der Spezialtarife II und III,
5. Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben und Rübenschnitze (wie im Rohstofftarif genannt),
6. Wegebaumaterialien, als Grand, Kies, Sand, rohe Bruchsteine, Steinschrotten, Packlagesteine, Pflastersteine, Steinschlag,
7. Steine des Spezialtarifs II und III,
8. Steinkohlen und Braunkohlen, Steinkohlen- und Braunkohlenkoks, Gaskoks, Briketts aus Stein- und Braunkohle,
9. Kalk

ermäßigte Ausnahmefrachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 19. Februar 1904. (546)
Königliche Eisenbahndirektion.

In das Heft 2 des sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbandes wird ab 1. März

1904 die Station Reifland in den Ausnahmetarif 10 (Kaolin) einbezogen. Die Frachtsätze für Reifland betragen 1 ₰ für 100 kg weniger als diejenigen für Grünhainichen.

Dresden, am 25. Februar 1904. (547)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Im Magdeburg-Halle-sächsischen Verkehre treten am 1. März d. J. Entfernungen und Frachtsätze für den Tierverkehr mit der Station Seehausen bei Wanzleben des Direktionsbezirks Magdeburg und mit der Station Stauchitz der sächs. Staatseisenbahnen in Kraft. Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Dresden, den 25. Februar 1904. (548)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. April 1901 in Kraft.

Er enthält außer der Aufhebung der Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den in den deutsch-belgischen Güterverkehr übergehenden Stationen Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels, Marxgrün, Miningen, Probstzella und Ritschenhausen und der Änderung des Verzeichnisses der bayerischen Verbandsstationen die Aufnahme der Stationen Bad Steben und Ludwigsstadt in die Stationstarife.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze bis zum 15. April d. J. bestehen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direktion.

Cöln, den 23. Februar 1904. (549)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.
Tarif vom 1. November 1900.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1904 treten im Verkehr nach den Stationen Kösching, Landau a/Isar Stadt, Lenting, Oberhaunstadt und Wildthurn Ermäßigungen der direkten Frachtsätze ein.

München, den 24. Februar 1904. (550)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Am 1. März d. J. wird die Station Friedenthal-Giesmannsdorf des Direktionsbezirks Breslau als Versandstation in den Ausnahmetarif 18 für Sprit und Spiritus usw. des Tarifhefts 4 einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 23. Februar 1904. (551)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. tritt ein direkter Frachtsatz des Ausnahmetarifs 8 für Gießerei-Roheisen von Kratzwieck nach Pankow-Schönhausen in Höhe von 0,45 ℳ für 100 kg in Kraft.

Berlin, den 22. Februar 1904. (552)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Am 1. März d. J. tritt ein neuer Verbands-Gütertarif für die belgisch-deutschen Eisenbahnverbände, Teil I, Abteilung A, in Kraft. Er enthält die reglementarischen Bestimmungen, bestehend aus dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, sowie den Ausführungsbestimmungen zu demselben, den für die internationalen Verkehre vereinbarten einheitlichen Zusatzbestimmungen der Eisenbahnverwaltungen und den besonderen Zusatzbestimmungen der belgisch-deutschen Eisenbahnverbände. Durch den Tarif werden aufgehoben der bisherige Teil I, Abteilung A vom 1. Januar 1893 nebst Nachträgen I bis VI, sowie die im Teil I des Tarifs vom 1. Mai 1894 für die Beförderung von lebenden Tieren und Eisenbahnfahrzeugen in den belgisch-deutschen Eisenbahnverbänden enthaltenen Bestimmungen für Eisenbahnfahrzeuge. Der Preis des Tarifs beträgt 50 ₰. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 19. Februar 1904. (553)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. März d. J. tritt unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Oktober 1896 ein neuer Tarif in Kraft, welcher neben vielfachen Ermäßigungen auch vereinzelte Frachterhöhungen enthält. Soweit letzteres der Fall, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 15. April 1904 in Kraft.

Der neue Tarif ist bei den beteiligten Dienststellen zu 70 ₰ das Stück zu haben.

Cöln, den 21. Februar 1904. (554)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. werden im Übergangsverkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Essen, Halle, Hannover, Kattowitz, Magdeburg, Posen und Stettin einerseits und den Stationen der Naugarder Kreisbahnen anderseits für alle Güter in Wagenladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtbezahlung für dieses Gewicht die staatsbahnseitig zur Erhebung kommenden Abfertigungsgebühren um den Betrag von 0,02 ℳ für 100 kg widerruflich ermäßigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Stettin, den 20. Februar 1904. (555)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Württembergisch-schweizerischer Güterverkehr.

Am 4. Mai 1904 tritt der württ.-schweizer. Gütertarif Teil II, Heft 4 vom 1. Oktober 1886, enthaltend Frachtsätze für Genf transit, Verrières transit und Delle transit außer Kraft.

Stuttgart, den 17. Februar 1904. (556)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen.

Die Frachtsätze im Heft 14 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn für den Verkehr mit den Stationen Derne und Preußen treten am 1. Mai 1904 ohne Ersatz außer Geltung.

Straßburg, den 18. Februar 1904. (557)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Die Gültigkeit des Tarifheftes 5 (Holz) vom 1. März 1898 samt Nachträgen I—VIII sowie die zu diesem Hefte durch Bekanntmachung eingeführten direkten Frachtsätze, ferner der Anhang, der das Verzeichnis der österreichischen Verbandsstationen enthält, wird — unter Aufhebung der Bekanntmachung vom 11. Dezember 1903 — bis 30. April 1904 verlängert. Über die Ausgabe eines neuen Tarifheftes erfolgt besondere Bekanntmachung.

Dresden, den 24. Februar 1904. (558)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.

Unter Aufhebung

1. des Teiles II (Hefte A, B und C nebst Anhängen) vom 1. Juni 1890 des rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarifs,
2. des Teiles II, Abteilung C II, des rheinisch-westfälisch-belgischen Tarifs für die Beförderung von lebenden Tieren und Eisenbahnfahrzeugen vom 1. Mai 1894,
3. des Teiles II (Hefte 1 und 2) vom 1. August 1891 des deutsch-belgischen Gütertarifs,
4. des Teiles II, Abteilung C II, des deutsch-belgischen Tarifs für die Beförderung von lebenden Tieren und Eisenbahnfahrzeugen vom 1. Mai 1894,
5. des Teiles II, Hefte 4 a vom 1. September 1885, 4 b vom 1. März 1888, 8 a und 8 b vom 1. März 1888, 9 a vom 1. September 1885 und 9 b vom 1. März 1888 des belgisch-südwestdeutschen Gütertarifs, ausgenommen die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Ladenburg, Mannheim, Mannheim-Neckarvorstadt und Weinheim,
6. des Teiles II, Hefte 2, 6 und 7 des belgisch-südwestdeutschen Tarifs für die Beförderung von lebenden Tieren und Eisenbahnfahrzeugen, Abteilung B, vom 1. Mai 1894, des Spezialtarifs für die Beförderung von Kartoffeln vom 1. März 1888 sowie des Ausnahmetarifs für Holz, Infusorienerde und Braunkohlenbriketts zwischen Stationen der vormaligen oberhessischen Eisenbahnen und belgischen Stationen, vom 1. August 1891, ausgenommen die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Ladenburg, Mannheim, Mannheim-Neckarvorstadt und Weinheim,
7. des Teiles II (Heft 1) vom 1. April 1901 des belgisch-bayerischen Gütertarifs bezüglich der aus diesem Tarife in den deutsch-belgischen Gütertarif übergehenden Stationen Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels, Marxgrün, Meiningen, Probstzella, Ritschenhausen und Stockheim in Oberfranken,
8. des Tome III des Lokaltarifs der ehemaligen Großen Belgischen Zentralbahn vom 1. Juli 1895

und der hierzu erschienenen Nachträge tritt am 1. März d. J. ein neuer deutsch-belgischer Gütertarif, Teil II, in Kraft.

Er umfaßt ein „Gemeinschaftliches Heft", enthaltend besondere Bestimmungen und 10 Tarifhefte, enthaltend Tariftabellen, und zwar

Heft 1 des Eisenbahndirektionsbezirks Cöln, einschließlich der Crefelder Eisenbahn,
„ 2 des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken,
„ 3 des Direktionsbezirks Elberfeld, einschließlich der Eisern-Siegener Eisenbahn,
„ 4 des Direktionsbezirks Essen, einschließlich einiger Stationen der Westfälischen Landes-Eisenbahn,
„ 5 des Direktionsbezirks Mainz,
„ 6 des Direktionsbezirks Frankfurt a/M.,

Heft 7 der Direktionsbezirke Altona, Hannover (einschl. der Farge-Vegesacker Bahn) und Münster i/W., der oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Georgsmarienhütten-, Lübeck-Büchener und Westfälischen Landes-Eisenbahn,

„ 8 der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Danzig, Erfurt, Halle a/S., Kattowitz, Königsberg, Magdeburg, Posen und Stettin, einschließlich der Arnstadt-Ichtershausener, der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn und der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn (ausgenommen die im Heft 10 enthaltenen Stationen),

„ 9 der Königlich sächsischen Staats- und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen (ausgenommen die im Hefte 10 enthaltenen Stationen),

„ 10 der preußisch-bayerischen, preußisch-sächsischen und bayerisch-sächsischen Mitbewerbs- und Gemeinschaftsstationen: Eger, Elsterwerda, Franzensbad, Gera (Reuß), Görlitz, Großzschocher, Hof, Kamenz, Leipzig, Lichtenfels, Marxgrün, Meiningen, Plagwitz-Lindenau, Probstzella, Ritschenhausen, Stockheim in Oberfr., Weida, Weida-Altstadt, Zeitz und Zwötzen.

Eine Anzahl deutscher Stationen ist mit direkten Frachtsätzen nicht mehr versehen.

Die Frachtsätze des neuen Tarifs weisen im allgemeinen Ermäßigungen, zum Teil aber auch Erhöhungen auf.

Weggefallen sind aus dem bisherigen rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarife die Ausnahmetarife 12 (Schwefelkies), 15 (Kaffee, Zucker usw.), 18 (Ölkuchen), 19 (Petroleum), 24 (Gasteer), 25 (Rüben), 30 (frisches Obst) und 32 (Flußspat) und aus dem bisherigen deutsch-belgischen Gütertarif die Ausnahmetarife 10 (Maschinen), 13 (Kartoffeln) und 15 (Erde, Kies) sowie der besonders herausgegebene Ausnahmetarif für Holz, Infusorienerde und der Spezialtarif für Kartoffeln (siehe Ziffer 6 der Bekanntmachung).

Neu eingerichtet ist ein Ausnahmetarif für Zement.

Soweit durch den neuen Tarif direkte Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden oder Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. April 1904 in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Cöln, den 23. Februar 1904. (559)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1904 treten im Tiertarif für den nordostdeutsch-sächsischen Verkehr direkte Sätze zwischen den Stationen Osterode i. Ostpr. und Tilsit einerseits, Greiz anderseits, sowie zwischen Lautenburg i. Westpr. einerseits, Riesa und Zwickau i. S. anderseits in Kraft.

Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 22. Februar 1904. (560)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hanseatisch-Ostdeutscher Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Übergangsverkehr zwischen Hamburg L. B. und den Stationen der Kleinbahn Neustadt Wp.-Prüssau für die Artikel Holz der Spezialtarife II und III, Düngemittel, Kartoffeln, Rüben, Rübenschnitze und Preßrückstände der Rübenzuckererzeugung, Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Briketts, Torf, Torfstreu und Torfmull, sowie Wegebaustoffe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die Frachtsätze nach und von der Übergangsstation der Kleinbahn um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzt.

Berlin, den 19. Februar 1904. (561)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Im Tarifheft 8 des Verbandsgütertarifs (Verkehr Baden-Pfalz) wird eingeführt:

1. Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1904 für Eisen und Stahl, wie im Spezialtarif II genannt, mit Herkunft von einem belgischen oder holländischen Hafen in Wagenladungen von 10 000 kg ein ermäßigter Frachtsatz von Ludwigshafen a. Rhein nach Basel Bad. Bahn. Für die Anwendung dieses Satzes gelten besondere Bestimmungen.

2. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1904 für bestimmte Eisen- und Stahlartikel des Spezialtarifs II ein ermäßigter Frachtsatz von Ludwigshafen a/Rh. nach Köndringen.

3. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 35, Abt. C. werden vom 1. April 1904 durch um 1 ₰ für 100 kg erhöhte Sätze ersetzt.

4. Die Anwendungsbestimmungen des Ausnahmetarifs 48 für Kupfervitriol und Schwefel werden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1904, jene des Ausnahmetarifs 43 für Kartoffelstärkefabrikate mit Gültigkeit vom 1. April 1904 teilweise geändert.

Nähere Auskunft über die Höhe der neu eingeführten Frachtsätze und über die Anwendungsbestimmungen erteilen die Stationen.

Karlsruhe, den 22. Februar 1904. (562)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 1. März lfd. Js. gelangen für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren aller Art bei Aufgabe als Frachtstückgut im Verkehr von Borsigwerk, Gleiwitz und Ratibor einerseits und bayerischen Stationen anderseits ermäßigte Frachtsätze zur Einführung.

Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Stationen zu erfahren.

München, den 21. Februar 1904. (563)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Verband.

Der im Tarifheft 8 (Güterverkehr Baden-Pfalz) vom 1. Februar 1896 für bestimmte Eisenartikel des Spezialtarifs II bestehende ermäßigte Frachtsatz von 0,62 ℳ für 100 kg von St. Ingbert nach Wieblingen, Station der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn, wird mit Gültigkeit vom 1. Mai 1904 aufgehoben.

Karlsruhe, den 20. Februar 1904. (564)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Im rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verband treten am 1. März 1904 Nachtrag III zum Gütertarif, Teil II (Gemeinschaftliches Heft), die Nachträge V zu den Tarifheften 1 und 2 und die Nachträge IV zu den Tarifheften 3 und 4 in Kraft. Sie enthalten außer einigen bereits veröffentlichten Neuerungen verschiedene Änderungen und Ergänzungen, u. a. Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Essen, Frankfurt a/M. und St. Johann-Saarbrücken, sowie der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft, einen neuen Ausnahmetarif 9 b für Eisen usw. nach Bodenbach und Tetschen (Ort), die Ausdehnung der Ausnahmetarife 8 für Gießerei-Roheisen und 11 für Dachschiefer auf weitere sächsische Stationen und die Berichtigung der Tarifentfernung Dremmen-Obergrüna vom 15. April 1904 ab in 630 km.

Dresden, am 25. Februar 1904. (565)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. März 1904 wird die Station Potschappel in den Berlin-Stettin-sächsischen Tiertarif aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, am 25. Februar 1904. (566)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Sämtliche im sächsisch-preussisch-südfranzösischen Gütertarife vom 1. Juni 1900, im Ergänzungsblatt und im Nachtrag I hierzu enthaltenen Frachtsätze für Chemnitz gelten vom 27. Februar d. J. an bis zu der bevorstehenden Aufhebung des Tarifes Ende April d. J. auch für die Station Chemnitz-Altendorf.

Dresden, am 25. Februar 1904. (567)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.
(Einführung direkter Frachtsätze für Wolltransporte zwischen Elberfeld und Schimitz.)

Mit Wirksamkeit vom 5. März 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904 finden die mit Nachtrag VII zum obbezeichneten Tarifhefte am 1. Februar 1904 eingeführten Frachtsätze für Wolle des Ausnahmetarifes Nr 11 im Verkehr zwischen Brünn und Elberfeld, auch im Verkehr zwischen Elberfeld und Schimitz Anwendung.

Wien, am 22. Februar 1904. (568)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Verdingung
der Lieferung von Betriebsmaterialien der Gruppen A IX, X, XI für das Etatsjahr 1904 für die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, Cassel, Erfurt, Hannover, Münster i. W., und zwar:

100 000 Stück Lampenzylinder, 16 000 Stück Aufsatzgläser, 13 500 Stück Einsatzgläser, 13 000 Stück Standgläser, 21 200 Stück Korke mit Glasröhrchen, 35 000 Stück Zinkpole, 34 000 Stück Kupferpole, 11 900 Stück Verbindungsklammern, 60 000 kg Kupfervitriol, 4600 kg Bittersalz, 203 000 Rollen Papierstreifen zu Telegraphenapparaten und 3000 Rollen Papierstreifen zu Registrierapparaten.

Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 10. März 1904, vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 28. März 1904.

Die Verdingungsunterlagen werden zum Preise von 1 ℳ — von auswärts

mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr, nicht in Briefmarken — vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben.

Hannover, den 19. Februar 1904. (569)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W. für das Rechnungsjahr 1904 und zwar:

69 750 kg Zinn in Blöcken, 9350 kg Antimon, 26 920 kg Blockblei, 16 280 kg Walzblei, 5100 kg Zink und 22 250 kg Zinkblei.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 8. März 1904, vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 11. März 1904 für Zinn und Antimon, bis 31. März 1904 für die übrigen Materialien.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 50 ₰ vom Rechnungsbureau, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben. Die Kosten sind von auswärts mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr **(nicht in Briefmarken)** einzusenden.

Hannover, den 20. Februar 1904. (570)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung der Lieferung von

a) 40 qm Drahtgewebe, 250 qm Drahtgeflecht, 3000 Stück Sprungfedern, 67 600 Stück Unterlagsscheiben, 310 Stück Heizer- und 95 Stück Arbeiterschaufeln sowie 500 Stück eisernen Schneeschaufeln,

b) 670 Mille geschmiedeten Nägeln

ist Termin am 14. März 1904, vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen postgeldfreie Einsendung von 30 ₰ zu a und 25 ₰ zu b in barem Gelde (nicht in Briefmarken) vom Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 22. Februar 1904. (571)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 30 000 cbm gesiebtem Kies und 13 000 cbm gesiebtem Steingrus. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 11. März 1904, mittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 11. März 1904 an die 50. Bahnmeisterei zu Berlin (Anhalter Bahnhof) einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. März 1904.

Berlin, den 19. Februar 1904. (572)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 202 200 Kilogramm Bleiweiß, 5550 kg Zinkweiß, 10 100 kg Bleimennige und 460 kg Bleiglätte für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar **(nicht in Briefmarken)** bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Bleifarben“ versehen bis zum 24. März 1904, vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Die Muster sind jedoch schon vorher, und zwar bis zum 10. März 1904 abends an die Königliche Eisenbahn-Werkstätteninspektion Deutzerfeld porto- und bestellgeldfrei einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 29. März 1904, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 16. Februar 1904. (573)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 15 510 m Segeltuch zu Wagendecken und 15 140 m Segeltuch zu Wagendächern in je 5 Losen, 1100 m Balgenstoff für D-Zugwagen in einem Lose, 12 780 m Hanfschläuchen in 4 Losen, 6300 m weißer Leinwand zu Bettwäsche in einem Lose, 4250 m Damast- und leinenen Handtüchern in 2 Losen, 7040 m Behäutleinwand, 5760 m grauer Polsterleinwand, 6790 m Nessel in je einem Lose, 4420 m farbiger Polsterleinwand (Drell), 4140 m grauem und farbigem Drillich in je 2 Losen, 600 m grauem Drell mit roten und grünen Streifen in einem Lose, 5700 m Wachs- und Ledertuch in 4 Losen und 11 590 qm Linoleum in 2 Losen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. sowie 64 Stück fertigen Wagendecken in einem Lose für den Direktionsbezirk Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 15. März 1904, vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 12. März 1904 an die betreffenden Werkstätteninspektionen einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 1,00 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 16. April 1904.

Berlin, den 22. Februar 1904. (574)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Telegraphen-Baumaterialien, nämlich 1660 Abspannkonsole, 1685 Ankerhaken, 23 055 kg Bronzedraht, 165 075 kg verzinkter Eisendraht, 6550 kg isolierter Leitungsdraht, 1875 kg Kupferdraht, 1250 kg Drahtseile für Läutewerke, 22 900 Isolatoren mit Stützen, 18 450 Isolatoren ohne Stützen, 7730 Schraubenstützen für Isolatoren, 420 Isolatorenträger, 612 Winkelstützen, 3040 Strebenschrauben, 300 Merkzeichen für Kabel. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 11. März 1904, nachmittags 12½ Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 11. März 1904 an die **Eisenbahn-Telegraphenwerkstätte zu Berlin** (Hamburger Bahnhof) einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 1 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 31. März 1904.

Berlin, den 19. Februar 1904. (575)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

K. württ. Staatseisenbahnen.

Verkauf von Oberbaumaterialien.

Die bei der Oberbaumaterialverwaltung Heilbronn lagernden alten Oberbaumaterialien (etwa 3600 t) sowie folgende noch brauchbare Materialien, und zwar:

100 t neue Stahlschienen Profil M (Gewicht 20 kg auf das laufende Meter) nebst zugehörigen 37 t neuen Befestigungsmitteln;
gebrauchte Unterlagsplatten aus Schweißeisen und Flußeisen;
gebrauchte Stahllaschen;
„ schweißeiserne Querschwellen Profil I;
gebrauchte Krampen, Schlußstücke und Keile aus Schweißeisen

werden dem Verkauf ausgesetzt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Sortenverzeichnis werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt.

Die Angebote sind spätestens bis 11. März d. J., vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen; anschließend hieran findet die Eröffnungsverhandlung statt.

Die Bieter bleiben bis 1. April d. J. an ihre Angebote gebunden.

Heilbronn, den 19. Febr. 1904. (576RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

---

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Die in der Zeit vom 1. April 1904 bis 31. März 1905 in den Eisenbahn-Gasanstalten zu Magdeburg H., Halberstadt, Braunschweig, Börssum und Jerxheim sich ansammelnden Nebenerzeugnisse, als Ammoniakwasser, Kohlenwasserstoff, Steinkohlen- und Gasölteer sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem **am 16. März d. J., vormittags 11 Uhr**, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufer Nr 1, stattfindenden Termin eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 28. März 1904.

Magdeburg, den 19. Februar 1904. (577)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von 31 ausgemusterten Wagen und 14 ausgemusterten Lokomotiven am Dienstag, den 8. März 1904, vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst, W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer Nr 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Wagen und Lokomotiven“ an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer Nr 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von je 50 ₰ für jedes Angebot in bar (nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 21. Februar 1904. (578)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 18. 2. März 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Der Rheinauhafen bei Mannheim.

Eine chinesische Eisenbahnkonzession.

Vorsignal mit wagerechtem Milchglasstreifen.

Entwurf eines neuen Frachtbriefformulars.

Nachrichten:

Deutschland: Beendigung der zweiten Lesung des Etats der Reichseisenbahnen. — Preußischer Eisenbahnetat. — Umleitung des Güterverkehrs. — Arztwagen und Rettungskasten bei den preuß.-hess. Staatsbahnen. — Änderung der Amtsbezeichnungen der weiblichen Bediensteten im Bereich der preuß Staatsbahnverwaltung. — Zugverbindung zwischen Berlin und Leipzig. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Freihaltung der Wegeübergänge von Staub. — Erprobung von Personenwagen, die mit selbsttätiger Janney-Kupplung ausgerüstet sind. — Beförderungsaussichten der bayerischen Staatsbahnbeamten (Kategorien A III u. A II b). — Zum Eisenbahnunfall bei Rothenkirchen i/S. — Badischer Eisenbahnrat. — Bienenzucht der Eisenbahner. — Zum Einspruch der Großen Berliner Straßenbahn gegen die Erbauung von Hoch- und Untergrundbahnen. — Personalnachrichten.

Österreich: Versammlung der Besitzer von 5 prozent. Prioritätsobligationen der Österr. Nordwestbahn. — Änderungen in der Eisenbahnstatistik. — Vintschgaubahn. — Drohender Bergsturz. — Personalnachrichten.

Ungarn: Bewegung unter den Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen.

Übrige europäische Länder: Neuer Hauptpersonenbahnhof in Kopenhagen. — Die Einnahmen der französ. E. — Über die Finanzpolitik der schweizer. Bundesbahnen. — Rückkauf der Gotthardbahn. — Schweizer. Bundesbahnen. — Materialbestellungen der schweizer. Bundesbahnen. — Anleihe für den Hafen von Genua. — Gürtelbahn um den Vesuv. — Gestohlene Wärmflaschen auf engl. Bahnen. — Einsturz in einem Tunnel in England. — Die London Traffic Commission.

Fremde Weltteile: Bahn über die Eisdecke des Baikalsees. — Usambarabahn. — Einführung des „Blocksystems“ auf den nordamerikanischen Bahnen. — Annahme des Panamakanal-Vertrags. — Entwicklung der südaustralischen Bahnen.

Allgemeines: Die Frau des Bahnwärters. — Einschienenbahn.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Der Rheinauhafen bei Mannheim.

Wer seit August des Jahres 1870, da die Rheintalbahn Mannheim - Schwetzingen - Karlsruhe dem Betrieb übergeben ward, die Strecke nicht mehr befahren hat, der würde wohl jetzt, nach etwa einem Menschenalter, vergeblich versuchen, nach Reiseeindrücken von anno dazumal zwischen Schwetzingen und Mannheim sich zurechtzufinden. Wohl begleiten ihn hinter Schwetzingen noch kurze Zeit die berühmten Spargelfelder, und wo diese aufhören, der für die dortige Gegend charakteristische Forlen-(Kiefern-)Wald. Aber bald, an der damals noch nicht vorhandenen Station Rheinau, treten diese bekannten Erscheinungen zurück, und auf der dem Rhein zugewendeten Seite, wo vor dem Bahnbau lediglich drei Dampfziegeleien standen, folgt nun Fabrik an Fabrik, während auf der anderen Seite, noch deutlich die Spuren einer etwas hastigen Neugründung tragend, die Orte Rheinau und Stengelhof emporwuchsen.

Diese Entwicklung hat wohl schon bald nach der Eröffnung der Bahn begonnen, aber ihren Hauptaufschwung doch erst in den 90 er Jahren erlebt, in dem Zeitabschnitt der Rheinaugeschichte, der mit dem Namen des Direktors Böhm aufs engste verknüpft ist. Es war ja naheliegend, daß die allmählich angesiedelten Firmen die Verbindung mit dem nahen Rhein suchten. Dahingehende Pläne scheiterten aber an den unverhältnismäßigen Kosten. Böhm, der Direktor der Aktiengesellschaft für chemische Industrie in Rheinau, wußte zu helfen. Nicht einfach eine Verbindung mit dem Rhein für die Bedürfnisse der jetzigen Ansiedelungen, sondern ein allgemeiner Hafen sollte gebaut, umfangreiche Industrieplätze hergerichtet und aus ihrem Verkauf die Kosten für die Verbindung mit dem Rhein und noch mehr gewonnen werden. Diesen Zweck verfolgte die Rheinaugesellschaft m. b. H., und sie hatte alle Aussicht auf eine glänzende Zukunft. An einem hervorragend begünstigten Platz, 9 km oberhalb Mannheim, inmitten eines weiten Gebietes, das noch zu mäßigen Preisen zu erhalten war, waren alle Voraussetzungen dafür gegeben. Offenbar besaß aber der leitende Mann doch nicht die zur Durchführung seines Gedankens erforderlichen Eigenschaften; kurzsichtige Finanzoperationen, ein blinder Eifer im Geländeerwerb, im Häuserbau und in der Schaffung kostspieliger, noch nicht verwendbarer Anlagen, eine durch die Hochkonjunktur und die bisherigen Erfolge herbeigeführte Verblendung trafen zusammen mit dem wirtschaftlichen Niedergang, um im Herbst des Jahres 1902 dem glänzend begonnenen Werk einen schweren Stoß, seinem Urheber ein klägliches Ende zu bereiten. Der Böhmsche Prozeß ist bekannt wie der der Leipziger Bank und der Trebertrocknungsgesellschaft.

Der Zusammenbruch der Gesellschaft Rheinau und ihrer Tochtergesellschaften ließ in der Presse, in Handels- und Schiffahrtskreisen, wie auch in den Kreisen der hart betroffenen Gesellschafter den Ruf nach staatlicher Hilfe laut werden, und es wurde namentlich die Übernahme des Betriebes im Hafen durch den Staat gewünscht. Eine Hilfsaktion im rein privaten Interesse war natürlich ausgeschlossen und es konnte sich nur darum handeln, ob ein öffentliches Interesse an der Verhinderung eines gänzlichen Ruins bestehe. Hiernach stand auch soviel alsbald fest, daß nur die Erhaltung des Hafens und seines Betriebes in Betracht komme. Um dessen gegenwärtige und künftige Bedeutung zu ermessen, mögen die folgenden Zahlen dienen.

Das für Hafen und Industrieplätze bestimmte Gelände der Rheinaugesellschaften umfaßt 420 ha, das für etwa 5 750 000 ℳ erworben ist. Der Hafen, aus 3 Becken mit 36 ha Wasserfläche bestehend, erforderte einen Bauaufwand von 6 000 000 ℳ ohne die Geländekosten. An den Hafenbecken und am freien Rhein mit

einer nutzbaren Uferlänge von zusammen 12 km liegen 97 ha hergerichtete Plätze; weitere Uferplätze können gewonnen werden. An Ladevorrichtungen waren 22 Kranen, ein Getreideelevator und ein Aufzug erstellt. Ein eigenes, ziemlich großes und noch erweiterungsfähiges Elektrizitätswerk liefert Kraft und Licht. An Gleisanlagen für den Hafen und die Verbindung mit den Bahnhöfen Rheinau und Neckarau hatte die Betriebsgesellschaft für den Rheinauhafen mit einem Aufwand von etwa 1 100 000 ℳ (ohne Gelände) 34,3 km erstellt; auch für sonstige Betriebseinrichtungen war reichlich, wenn auch oft planlos, gesorgt. Etwa 25 Firmen hatten sich im Hafen angesiedelt und zum Teil sehr erhebliche Kapitalien dort festgelegt im Vertrauen auf die Betriebsfähigkeit des Hafens. Neben der Zweigniederlassung der großen Chemischen Fabrik Rhenania aus Aachen mit einem jährlichen Verkehr von etwa 6000 Wagen ist besonders der 75 000 qm umfassende Kohlenlagerplatz des Rheinisch-westfälischen Kohlensyndikats mit seinen auf etwa 1 000 000 ℳ gewerteten Einrichtungen zu erwähnen. Diese Zahlen geben ein Bild zunächst davon, welche Steuerkapitalien zugrunde gingen und weiter auf dem Spiele standen. Bei der Mittel- und Kreditlosigkeit der Rheinau war an eine Fortführung des noch Zuschüsse erfordernden Betriebs nicht zu denken. Was aber die Einstellung für die Ansiedelungen bedeutete, zeigen folgende Zahlen. Im Jahre 1901 betrug die Zahl der auf den Gleisen der Betriebsgesellschaft rangierten Wagen 59 533; die Zahl der im Hafen verkehrenden Schiffe betrug 2465 mit 562 148 t. Für die Mehrzahl der vorhandenen Industrien wäre ein Weiterbetrieb ohne Bedienung der Hafenanlagen eine Unmöglichkeit gewesen; manche wären eingegangen, andere wären abgezogen und das ganze große, noch unbebaute Gelände wäre auf lange hinaus entwertet worden. Einen ganz erheblichen Einfluß hätte das Brachliegen der Rheinauindustrien aber auch für den Staatsbahnverkehr haben können. Auf den wesentlich vom Verkehr des Rheinauhafengebiets genährten Bahnhöfen Rheinau und Neckarau kamen mit der Staatsbahn zur Beförderung:

im Jahre 1901	. . .	537 379 t
„ „ 1902	. . .	622 034 „

Bei der natürlichen Entwicklungsfähigkeit der ganzen Anlage darf trotz der zur Zeit verminderten Unternehmungslust auch noch eine wesentliche Steigerung des Verkehrs erwartet werden, und es erscheint schon durch die wenigen Züge hinreichend gekennzeichnet, in welchen Beziehungen das staatliche Interesse an der Aufrechterhaltung der Böhmschen Schöpfung beteiligt ist. In ganz besonderem Maße lag ein Interesse der Eisenbahnverwaltung vor, und da bei der gegebenen Sachlage nicht zu erwarten war, daß sich ein anderer Unternehmer finden werde, so trat sie ein.

Nach eingehender Prüfung der Verhältnisse wurde am 1. Mai 1903 der Betrieb im Hafen vorläufig übernommen und am 31. Dezember 1903 ein Abkommen getroffen, das allerdings noch der Genehmigung des Ministeriums bedarf und wegen der Bewilligung der erforderlichen Mittel demnächst den Landtag beschäftigen wird. Das Abkommen beruht auf dem Gedanken, daß der Rheinauhafen mit seinen Anlagen Staatshafen und demgemäß nach den gleichen Grundsätzen wie die anderen staatlichen Rheinhäfen (Mannheim und Kehl) behandelt werden soll, daß der Staat sich dagegen mit der Abwicklung der Geländespekulation nicht befassen will. Nach diesen Grundsätzen wurden nur solche Teile zur Übernahme vorgesehen, die entweder zum Hafen- oder zum Eisenbahnbetrieb in den Grenzen erforderlich sind, wie er in den beiden anderen Häfen geführt wird. Die Hafenbecken, soweit sie von Wasser bedeckt sind, sind kraft Gesetzes Staatseigentum, neu erworben wird daher bei ihnen nicht das Eigentum, sondern das Betriebsrecht. Das Gelände für die dem allgemeinen Verkehr im Hafen dienenden Gleise, die Betriebsgleise und Hafenböschungen sollen unentgeltlich an die Eisenbahnverwaltung übertragen werden, während die Zufahrts- und Rangiergleise, Kranen und Brückenwagen bezahlt werden. Der Erwerb der Eisenbahnverwaltung soll nach dem Vertrag umfassen: 716 769 qm Gelände mit Gleisen, 79 385 qm Böschung, ein massives Lagerhaus mit angebauter Nothalle, eine eingerichtete Werkstätte, einen Lagerplatz von 13 000 qm, ein Schleppboot, mehrere Kranen, Brückenwagen und Oberbaumaterialien. Als Gegenleistung soll die Eisenbahnverwaltung die runde Summe von 1 300 000 ℳ bezahlen und die Verpflichtung übernehmen, den Hafen und seine Bahnanlagen nach Maßgabe ihrer allgemeinen Grundsätze zu betreiben.

Bis diese Einigung erzielt worden war, hat es langwieriger Verhandlungen — seit Oktober 1902 — bedurft. Die Verhältnisse waren für eine rasche Abwicklung, wie sie eigentlich im Interesse der Gesellschaften gelegen war, sehr ungünstig. Der Mann, der die Seele des Unternehmens gewesen war, kam für die Verhandlungen nicht mehr in Betracht. Die Nachfolger in der Geschäftsführung waren ratlos. Die rechtliche Gestaltung der beiden Vertragsgegner schwebte monatelang in der Luft, da man nicht wußte, ob ein Konkurs ausbrechen oder ob es gelingen werde, die Gläubiger zu einem Liquidationsvertrag zu bewegen. Als endlich die Frage vernünftigerweise in letzterem Sinne entschieden war, traten wieder neue Geschäftsführer ein, die längere Zeit zur Einarbeitung in die Verhältnisse brauchten. Diese selbst waren so verwirrt, wie nur möglich. Hinsichtlich der Zugehörigkeit der einzelnen Vermögenswerte herrschte zwischen Rheinau und Betriebsgesellschaft ein chaotisches Durcheinander, was sich ganz besonders empfindlich für den Grunderwerb geltend machte. Die Rechtsbeziehungen zu den Mietern und Käufern von Plätzen waren in durchaus unzulänglicher Weise geregelt. Um eine schleunige Veräußerung des Geländes zu erzielen, hatte Böhm alle möglichen Vergünstigungen gewährt, und nicht einmal die allgemeinen Verkehrslinien wurden von verkehrsstörenden privatrechtlichen Belastungen verschont, deren Ablösung zu verlangen bei der mißlichen Lage der Gesellschaften aussichtslos war. Dabei wurden — zu Anfang wenigstens — allzu hohe Erwartungen hinsichtlich der Höhe der Geldentschädigung gehegt. Man rechnete mit einem vollständigen Ersatz der baren Aufwendungen, ohne sich der Grundlage des ganzen Unternehmens bewußt zu werden, daß nämlich die Bahn- und Hafenkosten aus dem Gewinn der Geländespekulation bezahlt werden sollten, ohne zu bedenken, daß der Staat keine Hafengebühren verlangt und der Betrieb der ganzen Anlage bei dem derzeitigen Stand der Besiedlung noch jährliche Zuschüsse erheischt, und daß gerade das Eingreifen des Staates werterhaltend und werterzeugend auf die Deckungsmittel der Hafenkosten, das Gelände, wirken sollte.

Dieser Zweck wurde auch erreicht. Die Bereitwilligkeit des Staates zur Übernahme des Betriebs hat zunächst nicht unwesentlich dazu beigetragen, den Konkurs der beiden mehrerwähnten Gesellschaften zu verhindern und in einer allmählichen Liquidation die planmäßige Veräußerung des großen Grundbesitzes zu ermöglichen. Die erhöhte Sicherheit für die Aufrechterhaltung des Betriebs hat auch bereits eine stärkere Nachfrage nach Industrieplätzen gezeitigt.

Damit sind aber, wie man hoffen darf, die guten Wirkungen des staatlichen Eingreifens noch nicht erschöpft; man darf vielmehr erwarten, daß es den Ausgangspunkt einer neuen, dauernderen Entwicklung des Rheinaugebiets bildet.

Eine chinesische Eisenbahnkonzession.

Die Konzession für eine recht wichtige Eisenbahnstrecke Chinas ist vor kurzem endgültig in die Hände der Engländer gelangt, eine Strecke, für welche seinerzeit ein Deutscher, der jetzige Betriebsdirektor der Schantung-Eisenbahn, Herr Baurat Hildebrand in Tsingtau, die ersten Vorarbeiten gemacht hat und deren erste Konzession sich im

Besitze der Deutschen befand, ohne daß diese jedoch, bei dem damaligen Mangel an Interesse deutscher Finanzkreise, in die Lage kamen, davon Gebrauch zu machen.

Es handelt sich um die Strecke von Schanghai über Suchow und Chinkiang am Yangtsekiang nach Nanking, und es gehört dazu das bereits früher und für sich fertiggestellte und im Betriebe stehende Stück von Wusung (der Mündungsstelle des Yangtsekiang in das Meer) nach Schanghai von etwa 15 km Länge. Die Linie bewegt sich durch ein Netz lebhaft betriebener Wasserstraßen; sie läuft auf etwa ein Drittel ihrer Länge dem Kaiserkanal entlang, und auf ein anderes Drittel läuft sie im Tale des Yangtsekiang selbst, so daß sie eine Linie ist, die ausgesprochenermaßen mit dem Wasserwege in Wettbewerb treten will. Von Chinkiang aus ist eine spätere Fortsetzung nach Norden zum Anschluß an die Schantungbahn und von Nanking aus eine solche nach Nordwesten zum Anschluß an die Nord-Südbahn Peking-Hankau geplant. Die Stammlinie Wusung-Nanking dürfte etwa 400 km lang werden; über die Führung der Linie im besonderen ist hier noch nichts bekannt geworden.

Bemerkenswert ist die Form, in welcher die Konzession zustande gekommen ist. In Frage standen dafür in erster Linie zwei verschiedenen Arten: erstens die Konzession für eine reine Privatbahn, bei welcher die Unternehmer der Bahn auf eigene Gefahr für die Beschaffung des Kapitals und dessen Verzinsung zu sorgen gehabt hätten; zweitens die Schaffung einer Kaiserlich chinesischen Staatsbahn, für welche die Unternehmer den Bau und Betrieb gegen Bezahlung durch die chinesische Regierung zu besorgen gehabt hätten. In Wirklichkeit wurde keine dieser beiden Arten gewählt. Von der Konzession von Privatbahnen will nämlich die chinesische Regierung nicht mehr so recht etwas wissen, weil sie nicht immer mehr fremde private Interessen in ihrem Lande aufkommen lassen möchte; zu der zweiten Form aber fehlte ihr durchaus das nötige Kapital.

Es ist deshalb nach sehr langwierigen Verhandlungen, die bis weit in die 90er Jahre zurückgehen, und nachdem bereits am 13. Mai 1898 ein vorläufiges Abkommen getroffen worden war, schließlich eine neue eigenartige Form für die Konzession gefunden und beiderseits angenommen worden. Der Sinn geht im großen und ganzen darauf hinaus, daß die Unternehmer der chinesischen Regierung eine Anleihe in etwa der Höhe der nötigen Baukosten besorgen — insgesamt 3 250 000 £ —, worauf sie mit dem sich ergebenden Betrage, der aber der Regierung noch vor Beginn der Arbeiten auf einem Brett heimzuzahlen ist, die Ausführung zu bewirken haben. Diese Ausführung geschieht unter Aufsicht der chinesischen Regierung; die Rechnungen werden von ihr geprüft und angewiesen. Den Gelddarleihern gegenüber haftet die Regierung für eine Verzinsung der Anleihe mit 5 %, zahlbar mit je der Hälfte am 1. Juni und 1. Dezember jeden Jahres; als Sicherheit gibt sie aber nichts anderes, als die Eisenbahn selbst mit allem, was zu ihr gehört. Für den Fall, daß sie mit der Verzinsung in Verzug gerät, wird die Eisenbahn den Unternehmern so lange überwiesen, bis die Rückstände bezahlt sind.

Die Firma, die das Abkommen getroffen hat, ist in Ostasien sehr bekannt, nämlich Jardine, Matthеson & Cie zu Schanghai, die sich bisher aber mehr mit Schiffahrts- und Agenturgeschäften abgegeben hat; es stehen ihr die Hongkong and Shanghai Banking Corporation sowie die British and Chinese Corporation als Geldgeber zur Seite. Das Abkommen datiert vom 9. Juli 1903; seitens Chinas ist es von dem bekannten chinesischen Staatsmann Sheng-Hsuan-huai zu Schanghai unterzeichnet, später aber durch Kaiserliches Edikt noch besonders bestätigt worden. Sheng hat die Stellung des Handelsministers inne und ist zugleich Generaldirektor der chinesischen Staatseisenbahnen; als solcher steht ihm auch die Aufsicht über die Ausführung der neuen Eisenbahn Schanghai-Nanking zu. In dem Abkommen ist vereinbart, daß von ihm in Schanghai ein besonderes Bureau unter dem Namen Tsung Kwanglisu (zu Deutsch etwa Generalinspektion) errichtet werden soll, in dem drei Mitglieder Chinesen sein sollen, von denen zwei durch den Generaldirektor Sheng, der dritte aber durch den beteiligten Vizekönig in Nanking und die beiden Gouverneure, durch deren Gebiet die Eisenbahn gehen soll, bestellt wird, während weitere drei Mitglieder Europäer sein sollen. Unter letzteren befindet sich der Chefingenieur der Eisenbahn. Bei Uneinigkeit dieses Bureaus in sich fällt dem Generaldirektor Sheng die Entscheidung zu. Außerdem ist wörtlich ausgemacht, „daß die Befehle des Vizekönigs und der beiden Gouverneure an den Chefingenieur allezeit befolgt werden müssen; die Macht, die diesem gegeben ist, beschränkt sich auf die Überwachung der Ausführung und des Betriebes der Eisenbahn". Die oberste Leitung des Unternehmens bleibt somit in den Händen der Chinesen, insbesondere des Generaldirektors Sheng, der natürlich noch seinen besonderen, in der Hauptsache aus Europäern bestehenden Stab hat, der ihm die Sache macht.

Die chinesische Regierung besorgt auch die Verhandlungen mit den Grundeigentümern wegen der Landabtretung; sie kauft und bezahlt das Land und überweist es der Bauverwaltung, und zwar wird gleich für eine zweigleisige Strecke Land erworben. Die Schonung der Gräber beim Bau ist besonders vorgesehen. Damit aber der Ankauf des Landes möglichst bald geschehen kann, haben die Unternehmer sofort den Geldbetrag dafür einzuzahlen, nämlich noch bevor die vorgesehene Anleihe begeben ist. Diesen Betrag verzinst die Regierung mit 6 % und haftet dafür mit dem Eigentum der bereits bestehenden Teilstrecke Wusung-Schanghai. Unklar ist dabei allerdings, daß diese selbe Strecke durch das Abkommen in das Eigentum der englischen Unternehmer bereits übergegangen ist. Die Unternehmer haben nämlich eine volle Million Taels, d. i. rund 2 400 000 ℳ, bar dafür bezahlt, worüber im Vertrage selbst Quittung geleistet wird.

Daß es der chinesischen Regierung sehr ernstlich um ihren Einfluß auf die Tarife der neuen Bahn zu tun ist, geht aus den eingehenden Bestimmungen hervor, welche darüber im Vertrage stehen. Die Tarife für den Fracht- und Personenverkehr sollen danach allerdings von der Betriebsverwaltung selbst, aber erst nach stattgefundenem Übereinkommen mit dem chinesischen Generaldirektor festgesetzt werden. Sie sollen von vornherein jedenfalls nicht höher, als bei den bereits im Betrieb befindlichen chinesischen Eisenbahnen und so niedrig als möglich sein; auch Durchgangstarife sind vom Generaldirektor erst zu genehmigen. Die Betriebsverwaltung muß im Falle von Unruhen oder eines feindlichen Eindringens die chinesischen Truppen mit allem Kriegsmaterial und einschließlich des Sanitätsmaterials befördern, und zwar zur Hälfte der sonstigen Frachtsätze. Keinesfalls darf die Eisenbahn zum Nachteil Chinas benutzt werden. (Wie dehnbar eine Bestimmung, wie die letztere, ausgelegt werden könnte, hat sich nach Beendigung des Burenkrieges an der Transvaal-Eisenbahn deutlich gezeigt.)

Das berüchtigte Likin, der Zwischenzoll, ist nach dem Abkommen durchaus nicht abgeschafft, wie man wohl hätte annehmen können; es wird darüber vielmehr folgende Bestimmung getroffen: Die Taxen, die auf Frachten und für beförderte Personen in jeder Provinz, welche die Bahn durchschneidet, zu erheben sind, sollen nach Benehmen des Generaldirektors mit der Zentralinstanz für Eisenbahnen und Bergwerke und dem Finanzministerium in Peking durch den Generaldirektor bestimmt werden.

Gegen jede ungerechtfertigte Behandlung der Waren oder Fahrgäste bei der Erhebung dieser Gebühren soll entsprechend vorgegangen werden. Wenn sich herausstellt, daß auf anderen Eisenbahnen Chinas diese Gebühren niedriger sind, als hier vorläufig bestimmt wurde, so sollen auch auf der neuen Linie die Gebühren entsprechend ermäßigt werden. (Sie bleiben aber tatsächlich bestehen, wenigstens nach diesem Abkommen, während ihr Fortfall in den neuen Handelsverträgen mit

verschiedenen fremdländischen Mächten bereits ausgesprochen worden ist.)

Die Regierung macht es sich ferner aus, daß möglichst viele Chinesen, sofern sie dazu geeignet sind, sowohl für den Bau, als auch für den künftigen Betrieb herangezogen werden, namentlich bezüglich der Erdarbeiten. Die Unternehmer haben erforderlichenfalls eine Eisenbahnschule einzurichten, in welcher Chinesen entsprechend vorgebildet werden sollen.

Sehr genaue Bestimmungen werden auch über die äußere Form der Anleihe, die Bezahlung der Zinsen, die Rückzahlung usw. getroffen, welche hier weniger interessieren, aber sämtlich darauf hinausgehen, von vornherein die Geschäfte möglichst zu gunsten der chinesischen Regierung zu gestalten.

Man wird sich nun fragen, was eigentlich bei so erschwerenden Bestimmungen für die Unternehmer übrig bleibt? Es ist darüber im Vertrage folgendes festgesetzt: Erstens sollen sie bei der Ausgabe der Anleihe, ferner bei Ausführung des Baues und endlich beim Betriebe entsprechend verdienen. Die Anleihe soll der chinesischen Regierung nur mit 90 % ausbezahlt werden; was die Unternehmer mehr dafür bekommen, soll in ihre Tasche fließen. (Unter Umständen könnten sie aber auch genötigt sein, sie billiger als mit 90 % abzugeben, in welchem Falle sie allerdings allein den Unterschied zu tragen haben.) Von allen Baumaterialien sollen sie ferner eine Kommission von 5 % beziehen; es soll dabei alles durch Verdingung „zum möglichst niedrigen Preise bei bester Beschaffenheit" vergeben werden, und die Kaiserlich chinesische Generaldirektion behält sich die Prüfung aller Unterlagen vor; im übrigen sollen die Stahl- und Eisenwerke in Wuchang (Hunan) möglichst dazu herangezogen werden. Was endlich den Betrieb betrifft, so sollen die Unternehmer 20 % der Reinüberschüsse auf die Dauer der Abmachung, nämlich auf 50 Jahre erhalten. Es sollen dazu gleich bei der Anleihe besondere Genußscheine für dieses Fünftel ausgegeben werden, über deren Einlösung eingehende Bestimmungen in dem Vertrage getroffen worden sind.

Es verlautete nun kürzlich, dieses Abkommen und damit der ganze Plan wäre gescheitert, weil die Unternehmer das nötige Kapital nicht zu beschaffen vermochten. Die Nachricht dürfte mindestens verfrüht sein, denn die Unternehmer haben laut Vertrag acht Monate Zeit für die Begebung der Anleihe erhalten, und diese Zeit ist bei weitem noch nicht abgelaufen. Immerhin wird es nicht gerade leicht sein, die Anleihe herauszubringen, da die Bedingungen für das Unternehmen recht schwierige sind. Es ist für den Fall, daß die Unternehmer nicht innerhalb 12 Monaten mit dem Bau begonnen haben, vereinbart, daß das gesamte Abkommen nichtig wird; darüber jedoch, was dann aus der Strecke Wusung-Schanghai wird, ist nichts gesagt. Voraussichtlich dürfte sie in den Händen der Unternehmer bleiben, die sie alsdann aber viel zu hoch bezahlt haben würden.

Eine besondere Bestimmung des Vertrages ist schließlich die, nach der China zugibt, daß es sich bei allen Streitigkeiten in Sachen der Anleihe und der Pfandbestellung unter englisches Gesetz stellt. Die chinesische Regierung kann somit unter Umständen in London verklagt werden.

Es dürfte angezeigt sein, den weiteren Verlauf des Unternehmens im Auge zu behalten; ich werde bei Gelegenheit darüber weiter berichten.

Schanghai, Weihnachten 1903. Franz Woas.

Vorsignal mit wagerechtem Milchglasstreifen.

Wie allgemein bekannt, besteht die Absicht, das jetzige Vorsignal der deutschen Signalordnung, welches in der Dunkelheit bei freier Fahrt offenes (farbloses) Laternenlicht, bei Warnungsstellung aber grünes Licht zeigt, abzuändern, um einerseits die verschiedene Bedeutung des grünen Lichtes (am Hauptsignal bedeutet grünes Licht bekanntlich freie Fahrt) und anderseits die nicht zu unterschätzende Betriebsgefahr zu beseitigen, die besteht, wenn die grüne Scheibe durch irgend einen Umstand fehlerhaft geworden oder womöglich ganz aus der Vorsignalscheibe herausgefallen war, wie das immerhin vorkommen kann. In einem solchen Falle würde das auf Warnung stehende Vorsignal offenes Licht, also freie Fahrt zeigen. Bei sehr langen Signalleitungen kann es auch vorkommen, daß die Vorsignalscheibe bei auf Halt stehendem Hauptsignal eine schräge (nicht senkrechte) Lage einnimmt, so daß die meist seitlich angeordnete Laterne mit offenem Licht zu sehen ist. Der Lokomotivführer glaubt dann freie Fahrt zu haben. Selbstverständlich sind auch Verwechslungen mit irgend einer am Bahnkörper befindlichen Laterne möglich.

Zur Erhöhung der Betriebssicherheit erscheint es daher nötig, von dem offenen (farblosen) Laternenlicht als Signal freie Fahrt für alle Fälle Abstand zu nehmen und statt dessen auch am Vorsignal das grüne Licht für freie Fahrt einzuführen. Es liegt damit die Aufgabe vor, für die Warnungsstellung des Vorsignals eine neue Signalform zu schaffen.

Es liegt nahe, bei dieser Aufgabe die Frage zu stellen, ob denn die jetzige Form des Vorsignals auch am Tage allen Anforderungen entspricht, und ob nicht eine Form zu finden sei, die auch am Tage bei trübem Wetter und vor allen Dingen bei Nebel besser zu erkennen sei, als die jetzige Form. Das jetzige Vorsignal ist nicht hervorstechend genug, um nicht bei Nebel leicht übersehen werden zu können. Wenn also bei Lösung der vorliegenden Aufgabe auch zugleich das Tagessignal verbessert werden könnte, um so besser.

Jeder aufmerksame Beobachter wird bestätigen, daß die Weichensignale mit Milchglasscheiben nicht nur bei klarem Wetter, sondern auch bei Nebel sowohl am Tage, als auch in der Dunkelheit bei Laternenbeleuchtung recht gut zu sehen sind. Das Milchglas hebt sich selbst bei dichtem Nebel vor allen anderen Gegenständen klar und deutlich hervor, besser als alles andere, und gerade aus diesem Grunde dürfte das Milchglas für die Weichensignale gewählt sein. Selbst am Tage tritt das Milchglas bei Nebel wesentlich besser und schärfer hervor, als z. B. weißer Ölfarbenanstrich, der überdies bald verschmutzt, was bei senkrecht stehenden Milchglasscheiben nicht der Fall ist.

Dieser Umstand hat neuerdings Veranlassung gegeben, für die Warnungsstellung des Vorsignals auch die Verwendung von Milchglas vorzuschlagen. Die runde Scheibe bleibt bestehen, erhält aber quer durch den Mittelpunkt einen möglichst langen, wagerechten Milchglasstreifen, der bei Dunkelheit von hinten durch eine Laterne mit entsprechendem Reflektor beleuchtet wird (vergl. Abb.). Das ist namentlich bei Tage ein außerordentlich hervorstechendes Signalbild, wie eine durch die Signalbauanstalt von Max Jüdel & Cie bereits erfolgte Probeausführung zeigt. Bei freier Fahrt steht die Vorsignalscheibe wie bisher wagerecht, so daß also der Milchglasstreifen nicht zu sehen ist, und die Laterne zeigt dann grün abgeblendetes Licht.

Für das Streckensignal 5 a könnte dementsprechend eine Laterne mit wagerechtem Milchglasstreifen gewählt werden.

Im Hinblick auf die gute Bewährung der Milchglasscheiben an den Weichensignalen dürfte der Vorschlag beachtenswert sein. Sf.

Entwurf eines neuen Frachtbriefformulars.

Ein solcher ist unter Berücksichtigung des neuen vereinfachten Abfertigungsverfahrens vom Güterexpedienten Singhof in Bebra ausgearbeitet worden. Wir halten die Wiedergabe des Entwurfs selbst zum Verständnis nicht für notwendig, lassen aber nachstehend die Erläuterungen des Herrn Verfassers folgen, aus denen der Leser sich selbst leicht ein Bild der vorgeschlagenen Änderungen wird machen können. Herr Singhof schreibt:

„Durch die Einführung des vereinfachten Abfertigungsverfahrens für den Eil-, Frachtgut- und Tierverkehr im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen, wodurch die Frachtkarte wegfällt, muß ein Teil der Angaben, welche diese Frachtkarte enthalten hat, auf den Frachtbrief übertragen werden. Hierzu gehört in erster Linie die Angabe der Empfangsstation nebst Wegeleitung, die Angabe einer etwaigen Umkartierungsstation sowie die Angabe der Station zur Steuererledigung. Da das vereinfachte Abfertigungsverfahren vorläufig noch als ein Versuch zu betrachten ist, und es erst von den Erfahrungen und Erfolgen abhängt, ob dasselbe dauernd zur Einführung gelangt, so hat man jedenfalls von der Einführung eines neuen Frachtbriefes noch abgesehen. Der alte Frachtbrief wird deshalb bei dem neuen Verfahren noch weiter verwendet, indem die Empfangsstation sowie die Wegeleitung, die etwaige Umkartierungsstation und Steuererledigung auf dem oberen linken Rand des Frachtbriefes vermerkt werden. Da der Platz hierzu sehr beschränkt ist, welches bei den Eilfrachtbriefen noch mehr hervortritt, auch die erforderliche Anbringung der Umladestempel sowie der Versandzettel und anderer Notizen die Übersichtlichkeit des Frachtbriefes beeinträchtigen, so ist wohl sicher anzunehmen, daß die Einführung eines neuen Frachtbriefformulars in nächster Zeit in Erwägung gezogen wird. Hierbei wird Rücksicht darauf zu nehmen sein, daß alle notwendigen Angaben, welche durch das vereinfachte Abfertigungsverfahren bedingt sind, übersichtlich und praktisch angebracht werden können, ohne daß der Frachtbrief in seiner jetzigen Gestalt verändert wird. In der Anlage wird nun ein Entwurf eines neuen Frachtbriefes zur Vorlage gebracht, welcher den gestellten Anforderungen nach Möglichkeit Rechnung trägt, ohne von den Bestimmungen der Verkehrsordnung abzuweichen. Gleichzeitig ist auch versucht worden, einige Mängel, welche dem alten Frachtbrief anhafteten, zu beseitigen. Der neue Frachtbrief zeigt deshalb ein ganz verändertes Bild, ohne in seinen Grundzügen und seinem Format von dem alten abzuweichen. Letzteres dürfte auch nicht zu empfehlen sein, da sich der Frachtbrief in seiner jetzigen Gestalt eingebürgert hat und eine erhebliche Änderung daher (wie bei den ersten Versuchen mit der Güterbegleitkarte) beim Publikum keinen Anklang finden würde.

In dem neuen Frachtbriefe ist unter der Empfangsstation ein Raum für die Angabe des tarifmäßigen Bestimmungsbahnhofs, eventuell der Umbehandlungsstation sowie der Wegeleitung und der Angabe zur Steuererledigung vorgesehen, analog wie dies in der Frachtkarte enthalten war. Die Bestimmungsstation muß bei dem jetzigen Frachtbrief von dem abfertigenden Beamten jedesmal auf dem oberen Rand handschriftlich zugesetzt werden. Dies würde für die Folge wegfallen und nur dann handschriftlich zuzusetzen sein, wenn durch die Ladevorschrift die Güter nach einem bestimmten Bahnhof geleitet werden, welcher dem Absender nicht bekannt ist. In diesem Falle würde aber schon der Zusatz: ‚Hauptbahnhof, Ostbahnhof oder West — Süd‘ genügen, um die richtige Verladung zu gewährleisten. Beispielsweise würde bei einer Sendung nach Hanau ohne Bahnhofsvorschrift, welche tarifmäßig auf Hanau-Ostbahnhof abzufertigen ist, unter der vom Versender angegebenen Station der Zusatz ‚Ost‘ genügen. Es bedeutet dies gegen das jetzige Verfahren daher eine bedeutende Erleichterung. Bei etwaiger Umkartierung würde dieser Raum für die Umbehandlungsstation zu benutzen sein.

Die Wegeleitung oder Ladevorschrift ist unmittelbar unter der Empfangsstation vorgesehen und ist in der üblichen Weise einzutragen.

Der bei dem alten Frachtbrief auf der Vorderseite befindliche schraffierte Raum zur Eintragung der Nachnahmen ist bei dem neuen Frachtbrief weggefallen und befindet sich jetzt auf der Rechnungsseite des Frachtbriefes unmittelbar über der Frachtrechnung. Hierin liegt wohl die wichtigste Veränderung des neuen Frachtbriefformulars, jedoch wird diese sowohl von den Interessenten wie auch von den Abfertigungsbeamten mit Freuden begrüßt werden. Durch die Anordnung des jetzigen Frachtbriefes muß bei Eintragungen von Nachnahmen mit der größten Vorsicht verfahren werden, daß dieselbe nicht als Lieferzeitversicherung erscheint; anderseits sind auch sehr häufig Lieferzeitversicherungen als Nachnahmen aufgeführt worden. Auch wurde häufig die Übertragung der Nachnahme in die Überweisungsspalten von dem Beamten übersehen, was dann zu Unstimmigkeiten und Schreibereien, häufig auch zu Reklamationen führte. Dies wird bei dem neuen Frachtbriefe nach Möglichkeit verhütet, weil die Nachnahme nunmehr durch den Absender in die Geldrechnung des Frachtbriefes eingetragen wird. Die Änderung beseitigt einen alten Übelstand und kann daher unbedingt als zweckmäßige Erleichterung in der Bearbeitung der Frachtbriefe angesehen werden.

Der Raum zum Frankaturvermerk des Absenders ist etwas erweitert und daher mehr in die Augen fallend. Dies erschien wünschenswert, weil das weniger bewanderte Publikum in den meisten Fällen nicht wußte, wo der Frankaturvermerk anzubringen war.

Der untere Rand des Frachtbriefes ist für die Umladestempel freigelassen, während sie bei dem jetzigen Frachtbriefe auf der Rechnungsseite aufgedrückt werden. Letzteres Verfahren ist umständlich und zeitraubend, da die Frachtbriefe jedesmal umgedreht werden müssen. Die Änderung wird deshalb von den Umladestationen wohltuend empfunden werden und wesentlich zur schnelleren Bearbeitung beitragen, da in dem Umladestempel auch noch die Wagennummern zu vermerken sind, was ein jedesmaliges Umdrehen des Frachtbriefes erfordert.

Links neben der Spalte für die Frankaturbeträge ist ein Raum zum Aufkleben der Frankierungsmarken geschaffen worden. Hierdurch wird besonders beim Publikum jeder Zweifel über die Anbringung der Marken behoben. Auch hat sich dies im dienstlichen Interesse als wünschenswert erwiesen, weil bei dem jetzigen Verfahren die anderen Angaben leicht überklebt werden.

Durch den Entwurf ist versucht worden, ein Formular herzustellen, welches sich dem vereinfachten Abfertigungsverfahren anpaßt, durch seine praktische Anordnung dem Publikum und den Beamten die Bearbeitung erleichtert und den veränderten Verkehrsverhältnissen gerecht wird. Die baldige Einführung wäre im Interesse des Dienstes erwünscht und würde von den Abfertigungsbeamten freudig begrüßt werden.“

Wir geben nachstehend noch eine uns zugehende sehr anerkennende Besprechung des neuen Formulars wieder, die von einem in der Praxis stehenden Beamten herrührt. Dieser schreibt:

„In sehr geschickter Weise hat es der Verfasser verstanden, ohne das Format des Frachtbriefes umzugestalten, das Formular dem neuen Abfertigungsverfahren anzupassen. Auf den ersten Blick wird man kaum gewahr, daß hier einschneidende Änderungen vorgenommen worden sind, und doch ist dem so. Neben und unter dem Verwaltungsstempel sind zwei Räume für ‚Versandbuch Nr . . .‘ und für den Versandzettel vorgesehen. Diese Stelle, gewissermaßen an der Spitze des Frachtbriefes, ist in Hinsicht darauf gut gewählt, daß auch im Versandbuch diese Angaben an erster Stelle stehen. Die bisherige Angabe ‚Frachtbrief $\frac{\text{Nr } \ldots}{\text{Pos. } \ldots}$‘ soll wegfallen, da diese sehr wohl bei ‚Versandbuch Nr . . .‘ gemacht werden kann. Um eine Wiederholung der Empfangsstation zu vermeiden, läßt der Verfasser unter dem Vordruck ‚Station‘ die Angaben ‚Tarifmäßiger Bestimmungsbahnhof‘ und ‚Steuerabfertigung auf Station . . . . .‘ folgen. Auch diese Anordnung ist praktisch, nur wird hier Raum und entsprechender Vordruck für die etwaige Angabe des Transportweges durch den Absender vermißt, da doch im Geltungsbereich der Verkehrsordnung für Eilgut die Wahl des Transportweges dem Absender zugestanden ist. Allerdings wird ja erfahrungsgemäß von diesem Rechte höchst selten Gebrauch gemacht. Zweckmäßig erscheint ferner, daß für ‚Frankaturvermerk des Absenders‘ ein größerer Raum vorgesehen ist sowie desgl. ein größerer Raum für ‚Frankierungsmarken‘, und zwar dieser letztere links neben der Frankaturfracht. Während sich jetzt die Angaben für ‚Interesse an der rechtzeitigen Lieferung‘ sowie für ‚Nachnahmen‘ auf der linken Frachtbriefhälfte untereinander befinden, was oft zu Verwechslungen Anlaß bietet und die Gefahr in sich birgt, daß beim Expedieren die Nachnahme übersehen wird, sind nach dem Entwurfe diese Angaben derart getrennt, daß die erstere an der alten Stelle verbleibt, wodurch sie auch, da alleinstehend, den bei der Beförderung des Gutes tätigen Beamten leichter in die Augen fällt, während die Angabe der Nachnahmen auf der rechten Frachtbriefhälfte über der ‚Rechnung‘ erscheint. Diese Änderung ist besonders praktisch und dürfte zur Folge haben, daß dann Nachnahmedifferenzen so gut wie ausgeschlossen sein werden. In der Frachtbriefrechnung wäre wohl bei ‚Nachnahme‘ die jetzt bestehende Trennung nach ‚Barvorschuß‘ und ‚nach Eingang‘ beizubehalten. Alles in allem genommen enthält der Entwurf wertvolle Vorschläge, welche gewiß die Beachtung, welche sie verdienen, zur gegebenen Zeit finden werden.“

Nachrichten.

Deutschland.

— **Beendigung der zweiten Lesung des Etats der Reichseisenbahnen im Reichstag.** Am 25. Februar wurde in die Beratung des sogen. Extraordinariums eingetreten. Die Budgetkommission, deren Berichterstatter der Abg. Bebel war, hatte bei den Ratenforderungen für die Anlage eines Rangierbahnhofs Straßburg, den viergleisigen Ausbau der Strecke Straßburg-Vendenheim, die Erweiterung des Bahnhofs Colmar und den Bau einer zweigleisigen Bahn von Metz über Vichy nach Anzelingen erhebliche Abstriche gemacht. Obgleich der Abg. Schlumberger (natlib.) die Bewilligung befürwortete und auf die Möglichkeit hinwies, daß die Nichtbewilligung eine zeitweilige Arbeitseinstellung zur Folge haben könnte, und obgleich Staatsminister Budde auf Grund nochmaligen Berichts der Generaldirektion Straßburg feststellte, daß die Streichung für die Fertigstellung des für den Verkehr so dringend nötigen Rangierbahnhofs Straßburg eine Verzögerung zur Folge haben müsse, wurde dieser Abstrich in Höhe von 400 000 ℳ doch vom Reichstag bestätigt. Ebenso der für den Bahnhof Colmar, obgleich der Minister als wahrscheinliche Folge die Verzögerung der Fertigstellung des neuen Stationsgebäudes und damit in Zusammenhang der von der Stadt Colmar so dringend gewünschten Überführung bezeichnete. Auch die weiteren Abstriche wurden trotz des Widerspruchs des Ministers dem Antrag der Budgetkommission gemäß bestätigt. Nach Erörterung einiger örtlicher Wünsche und nachdem der Abg. Höffel (Reichsp.) ausgesprochen, man sollte im allgemeinen bei den Reichseisenbahnen die wirtschaftlichen Gesichtspunkte nicht hinter die strategischen zurückstellen, wurde das „Extraordinarium" der Reichseisenbahnen mit den erwähnten Abstrichen bewilligt.

— **Preußischer Eisenbahnetat.** Die Budgetkommission des Abgeordnetenhauses setzte am 26. Februar d. J. die Beratung des Etats der Eisenbahnverwaltung fort. Es wurde darauf hingewiesen, daß Nebenämter stets der Genehmigung bedürfen. Es handelt sich übrigens nur um 300 Beamte unter 130 000, die Nebeneinnahmen beziehen. Die Beförderungsverhältnisse der höheren technischen Beamten haben sich verbessert. Die Regierungsbaumeister finden Anstellung nach etwa sechs Jahren, doch erreichen sie das 50. Lebensjahr, ehe sie Mitglieder der Direktion werden, während die administrativ vorgebildeten Beamten schon mit dem 37. bis 38. Jahre das Ziel erreichen. Die vereinfachte Verwaltungsordnung vom Jahre 1895 hat sich ausgezeichnet eingelebt. Auch die Verkehrswelt ist mit den kleineren Direktionsbezirken sehr zufrieden. Trotz der Vermehrung des Netzes um 7000 km hat sich seit 1894 die Zahl der Beamten um 2564 verringert. Staatsminister Budde erklärte sich bereit, dahin zu wirken, daß die Beamten mehr als bisher freie Sonntage haben. Der Wegfall der Frachtkarten beim Abfertigungsdienst werde voraussichtlich eine Ersparnis von zwei Millionen zur Folge haben. Auch die Buchführung soll erheblich vereinfacht werden. Die Bezüge der Bahn- und Kassenärzte sind wesentlich erhöht worden. Völlig freie Arztwahl wird nicht zugestanden, dagegen bedingte. Überall ist eine Einigung mit den Ärzten erzielt worden, bis auf Düsseldorf, wo dies bisher nicht gelungen ist. Für den Kauf der Kohlen, Briketts usw. hat der Fiskus auf zwei Jahre zu mäßigen Preisen abgeschlossen. Das Syndikat ist darauf eingegangen. Hölzerne Schwellen, besonders von inländischem Material, sind in stets erhöhtem Maße verwertet worden. Mit besserer und billigerer Tränkung von Buchenholz werden Versuche gemacht. Es werden 56,7 % hölzerne und 43,3 % eiserne Schwellen gebraucht. Die Einrichtung von schwerem Oberbau, d. h. mit Schienen von 41—43 kg Schwere auf das Meter, wird fortgesetzt. Man hofft, im Jahre 1908 alle bevorzugten Strecken damit ausgerüstet zu haben. Der Verbrauch von Spiritus hat sich sehr vermehrt. Die Versuche mit elektrischer Beleuchtung werden fortgesetzt; sie ist eingerichtet bei den sogenannten Schwedenzügen von Berlin nach Saßnitz, ferner von Altona nach Berlin, am 27. Februar zum erstenmal von Frankfurt über Straßburg nach Basel. Anfang März d. J. gedenkt man sie auf den Zügen von Berlin über Essen nach Cöln einzuführen. Bei Gasbeleuchtung wird eine Mischung von drei Teilen Fettgas und einem Teil Acetylen genommen. Daß die Heizung noch nicht vollkommen ist, wird zugestanden. Wenn auch noch mancherlei Wünsche unbefriedigt bleiben, so wird doch anerkannt, daß unsere Einrichtungen sich mit denen anderer Länder, auch Amerikas, durchaus messen können. Die Einführung selbsttätiger Kupplung würde sehr teuer werden. Mit selbsttätigen Bremsen werden Versuche gemacht. Gerügt wurde, daß die Zahl der Wagen sich nicht im Verhältnis zum Verkehr vermehre. Über die Erhöhung der Tragfähigkeit der Wagen wurden eingehende Mitteilungen gemacht. Eine längere Debatte entspann sich schließlich noch über die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft. Es wurde betont, daß auch Preußen ganz erhebliche Vorteile von der Gemeinschaft hat. Ein hessischer Regierungskommissar bestätigte, daß Nachteile in politischer Beziehung durch die Gemeinschaft für Hessen nicht erfolgt seien. Das Ordinarium wurde bewilligt, der Betriebsbericht durch Kenntnisnahme erledigt.

— **Umleitung des Güterverkehrs.** In der Sitzung der Budgetkommission des preußischen Abgeordnetenhauses vom 27. Februar hat sich Staatsminister Budde auf eine an ihn gerichtete Anfrage über das Ergebnis der schon erwähnten Konferenz folgendermaßen geäußert:

Über die viel erörterte Frage der Umleitungen des Güterverkehrs haben in den letzten Tagen eingehende Beratungen mit Vertretern der süddeutschen Staatsregierungen und der Königlich sächsischen Regierung stattgefunden. Zur Begegnung unrichtiger Anschauungen muß vorab betont werden, daß durch die Umleitungen das Publikum und der allgemeine Verkehr in keiner Richtung geschädigt worden sind. Die Frachtsätze sind überall über die kürzeste Schienenverbindung berechnet; auch wenn die Eisenbahn einen längeren Weg fährt, werden die Frachten nur für den kürzesten Weg bezahlt. Auch die Lieferfristen werden nicht nach dem Umweg berechnet und tatsächlich auch bei Befahrung eines solchen nicht verlängert. Früher, besonders zu Privatbahnzeiten, galt es als feststehender, allgemein geübter Grundsatz, daß jede Eisenbahn die ihr übergebenen Transporte, solange sie konnte, auf ihren eigenen Linien hielt. Anfangs der 80 er Jahre, nach Verstaatlichung der großen mittel- und westdeutschen Privatbahnen, wurde diese Angelegenheit preußischerseits mit den benachbarten Staatsbahnverwaltungen in Süddeutschland und Sachsen in gegenseitigem Einvernehmen neu geregelt und ist hiernach im wesentlichen — von späteren unerheblichen Änderungen abgesehen — bis jetzt verfahren. Preußen ist dabei über die allgemein als zulässig gehaltene Grenze von 20 % Umweg gegen die kürzeste Route nicht hinausgegangen, soweit nicht, was vielfach geschehen, noch weitere Beschränkungen vereinbart waren. Wie ich schon früher erklärt habe, ist indes von mir die Anregung gegeben, in eine Nachprüfung einzutreten, ob nicht durch eine Einschränkung der Umleitungen des Güterverkehrs durch Zusammenfassung des jetzt vielfach zersplitterten Verkehrs auf den wirtschaftlich vorteilhaftesten Linien sich eine Betriebsweise erzielen läßt, die für alle Beteiligten Ersparnisse bringt und wenigstens zum Teil Ersatz für entgehende Gewinne bietet. Von diesen Gesichtspunkten ist die Angelegenheit in den Konferenzen auf das eingehendste untersucht worden. Von sämtlichen Vertretern wurden die in der Presse und den parlamentarischen Verhandlungen gegen Preußen erhobenen Vorwürfe als unberechtigt bezeichnet und es wurde anerkannt, daß Preußen die Vereinbarungen auf das loyalste beobachtet hat, wie dies auch seitens der Regierungen selbst von zuständiger Seite wiederholt in den Einzellandtagen und im Reichstage hervorgehoben worden ist. Ferner haben sich die Kommissare, selbstverständlich vorbehaltlich der Genehmigung ihrer Regierungen, über folgende diesseits vorgeschlagene Leitsätze verständigt, wobei nur bezüglich des Wechselverkehrs zwischen Baden, Württemberg und Bayern noch eine besondere Prüfung vorbehalten werden mußte: 1. Es wird anerkannt, daß grundsätzlich der wirtschaftlich beste Weg im Güterverkehr zu wählen ist, der nicht immer der kürzeste sein kann. 2. Man ist einig, daß Umwege von mehr als 20 % im Wechselverkehr der deutschen Bahnen als unwirtschaftlich und dem Verhältnis der deutschen Bahnen zueinander nicht entsprechend ohne Entschädigung alsbald zu beseitigen sind. 3. Wie unter Beachtung der Grundsätze zu 1 und 2 der Verkehr zusammenzufassen und über die wirtschaftlich vorteilhaftesten Linien zu leiten ist, wird unter den Verwaltungen unter billiger Berücksichtigung der Interessen der Einzelverwaltungen vereinbart. 4. Die erforderlichen Vorarbeiten sind alsbald einzuleiten und derart zu beschleunigen, daß im Laufe des Juni eine Beschlußfassung zu 3 in einer neuen Konferenz zu Berlin erfolgen kann.

Wenn auch von süddeutscher Seite zum zweiten Punkt hinsichtlich des Zeitpunkts der Ausführung noch Vorbehalte gemacht sind, so ist doch das Ergebnis der Besprechung als erfreulich zu bezeichnen. Für die Verkehrsleitung soll also in Zukunft der wirtschaftlich vorteilhafteste Weg gewählt werden. Für die Auswahl ist aber als äußerste Grenze des Umwegs gegen den kürzesten Weg 20 % festgesetzt worden. Durch eine angemessene, diesen Gesichtspunkten Rechnung tragende Beteiligung der leistungsfähigen Wege und dadurch ermöglichte wirtschaftliche Betriebsführung wird es sich voraussichtlich erzielen lassen, die Interessen der einzelnen Verwaltungen, wie es billig ist, angemessen zu berücksichtigen.

— **Arztwagen und Rettungskasten bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Nach § 1 des Gesetzes zum Schutze des Genfer Neutralitätszeichens vom 22. März 1902 (R.-G.-Bl. S. 125) und der Bekanntmachung des Bundesrats vom 7. Mai 1903, betreffend die Grundsätze für die Erteilung der Erlaubnis zum Gebrauch des Roten Kreuzes (R.-G.-Bl. S. 215) dürfen die Arztwagen und die Rettungskasten der Staatseisenbahnen mit dem in der Genfer Konvention zum Neutralitätszeichen erklärten „Roten Kreuz auf weißem Grunde“ sowie mit den Worten „Rotes Kreuz“ nicht versehen werden.

Um diese Einrichtungen jedoch äußerlich als zu Heilungszwecken bestimmt auch fernerhin zu kennzeichnen, hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten gleichzeitig in Abänderung eines früheren Erlasses angeordnet, daß die Arztwagen und sämtliche großen und kleinen Rettungskasten an Stelle des Roten Kreuzes mit einem weißen Kreuz auf kreisförmigem roten Grunde alsbald versehen werden, und zwar auch die Rettungskasten, die ein Abzeichen bisher nicht trugen. Um eine einheitliche Größe und Ausführung zu sichern, sind von der Eisenbahndirektion in Berlin auf Grund von Probeausführungen alsbald Musterzeichnungen zu verteilen.

— **Änderung der Amtsbezeichnungen der weiblichen Bediensteten im Bereich der preußischen Staatsbahnverwaltung.** Auf Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten werden vom 1. April ab die Amtsbezeichnungen wie folgt geändert: etatsmäßige Fahrkartenausgeberin in (etatsmäßige) Eisenbahngehilfin; diätarische Fahrkartenausgeberin, Telegraphistin oder Abfertigungsbeamtin in Eisenbahnanwärterin; Fahrkartenausgeberin, Telegraphistin oder Abfertigungsbeamtin im Probedienst in Gehilfin im Probedienst; Hilfsfahrkartenausgeberin, Hilfstelegraphistin oder Abfertigungsgehilfin in Aushelferin.

— **Zugverbindung zwischen Berlin und Leipzig.** Die Handelskammer zu Berlin hatte im November 1903 an zuständiger Stelle beantragt, die Zugverbindung zwischen Berlin und Leipzig zu verbessern. Es werden nun nach Mitteilung der Königlichen Eisenbahndirektion Halle a/S. vom 1. Mai d. J. ab im Fahrplan zwischen den beiden Städten eine Anzahl wichtiger Änderungen durchgeführt: a) Richtung Berlin-Leipzig. 1. Der um 8 Uhr 25 Min. vorm. vom Anhalter Bahnhof abgehende Schnellzug I.—III. Klasse trifft in Leipzig bereits 10 Uhr 52 Min. vorm. ein, also 34 Min. früher als jetzt; der Zug führt, wie bisher, Durchgangswagen nach Leipzig. 2. Der um 10 Uhr 30 Min. vorm. abfahrende D-Zug I.—II. Klasse erhält künftig über Halle Anschluß nach Leipzig; Ankunft dort 1 Uhr 25 Min. nachm.; in Halle findet Wagenwechsel bei 7 Min. Aufenthalt statt. 3. Der Schnellzug I.—III. Klasse Nr 8, der jetzt Berlin 5 Uhr 10 Min. nachm. verläßt, fährt künftig 5 Min. früher ab und trifft bereits 7 Uhr 37 Min. abends in Leipzig ein; er erhält Durchgangswagen I.—III. Klasse. Bisher konnte Leipzig mit diesem Zuge erst um 8 Uhr 10 Min. abends mit Umsteigen in Halle erreicht werden. 4. Der in Berlin jetzt um 9 Uhr abends abfahrende Schnellzug I.—III. Klasse geht 15 Min. früher ab und erhält von Halle aus Anschluß nach Leipzig; Ankunft dort 11 Uhr 24 Min. abends; in Halle Wagenwechsel bei 7 Min. Aufenthalt. b) Richtung Leipzig Berlin. 1. Der um 5 Uhr 35 Min. früh von Leipzig abfahrende Personenzug erhält in Halle Anschluß an den Schnellzug I.—III. Klasse, der in Berlin 8 Uhr 26 Min. vorm. eintrifft; Wagenwechsel in Halle bei 9 Min. Aufenthalt. 2. Der in Berlin 9 Uhr 5 Min. vorm. ankommende D-Zug I.—II. Klasse, ab Leipzig 6 Uhr 41 Min. vorm., erhält direkte Durchgangswagen Leipzig-Berlin; bisher war Umsteigen in Bitterfeld erforderlich. 3. In den 8 Uhr 15 Min. nachm. in Berlin eintreffenden Schnellzug I.—III. Klasse werden direkte Durchgangswagen Leipzig-Berlin eingestellt; Abfahrt in Leipzig 5 Uhr 26 Min. nachm. über Bitterfeld. Bisher konnte der Anschluß an diesen Zug nur über Halle, ab Leipzig 4 Uhr 40 Min. nachm., erreicht werden.

Die bestehenden Fahrgelegenheiten werden hierdurch erheblich verbessert.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. Februar d. J. in 6 Arbeitstagen 111 619 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 18 603 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 109 362 und auf den Arbeitstag 18 227 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. Februar d. J. auf den Arbeitstag 376 und im ganzen 2257 Doppelwagen oder 2,1 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte entfiel auf den 19. Februar d. J. und betrug 18 709 Wagen gegen 18 168 am 21. Februar im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. Februar d. J. 15 786 Doppelwagen zu 10 t gegen 19 829 Doppelwagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 13 sowie von anderen Gütern 7 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. Februar d. J. 19 390 offene Wagen gegen 17 450 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 1940 oder 11,1 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Freihaltung der Wegeübergänge von Staub.** Zum Zwecke möglichster Hintanhaltung der lästigen Staubplage, welche bei der Fahrt schneller und längerer Eisenbahnzüge über sehr verkehrsreiche Hauptbahn-Wegeübergänge sich in besonderem Maße lästig macht, hat die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen eine besondere Weisung an ihre Betriebsdirektionen ergehen lassen. Von der Erwägung ausgehend, daß die Bespritzung gedachter Wegeübergänge mit Wasser zur Fernhaltung dieser Staubplage sich nicht unter allen Umständen und an allen Orten in ausreichendem Maße durchführen läßt, entweder weil es in der Nähe der Überfahrt an Wasser mangelt oder die Überfahrt vom Wärterposten zu entlegen ist usw., ist in Aussicht genommen, im kommenden Sommer versuchsweise solche Überfahrten bis auf einen Abstand von 3 m von der Achse des äußersten Gleises ab mit staubbindendem Teeröle behandeln zu lassen. Dies ist durch Bahnunterhaltungsarbeiter in der Weise vorzunehmen, daß nach vollständiger Abtrocknung der Straßenoberfläche diese sorgfältig von Staub usw. gereinigt und dann die befestigte Fahrbahnfläche mit einem zweimaligen kalten Aufstrich des Teeröles getränkt wird, was jedoch nur bei warmer, vollständig trockner Witterung geschehen darf. Nach Aufsaugung der Teerölaufstriche ist die Straßendecke — ebenfalls bei warmer, trockner Witterung — mit einem Schutzaufstrich von bis auf 70° C. erwärmtem Steinkohlenteer zu versehen, der durch aufgestreuten feinen Quarzsand gebunden wird. Des weiteren ist in dem Erlasse bemerkt, daß neuhergestellte Straßenflächen sich für die vorbeschriebene Behandlung nicht eignen, vielmehr nur vollständig festgefahrene, in gutem Zustande befindliche Überfahrten zu den Versuchen zu benutzen seien, und daß hierbei sowohl mit Hartsteinschlag, als auch mit Kalksteinschlag befestigte Überfahrten, namentlich letztere, ausgewählt werden können. Über das Ergebnis der Versuche haben die hiermit beauftragten Eisenbahnbetriebsdirektionen sich gegen Ende d. J. gutachtlich zu äußern.

— **Erprobung von Personenwagen mit selbsttätiger Janney-Kupplung.** Die Eisenbahnbetriebsdirektion München läßt demnächst behufs weiterer Erprobung fünf mit selbsttätiger Janney-Kupplung versehene Personenwagen der Serie C i als geschlossene Wagengruppe im Vorortverkehr der Strecke München-Dachau in Verwendung nehmen. An den drei mittleren Wagen dieser Gruppe sind die Seitenpuffer durch kurze Notpuffer ersetzt; die Schraubenkupplungen sind abgenommen. Die Abänderung der Zug- und Stoßvorrichtungen hat sich bei den bisher vorgenommenen Probefahrten bewährt.

— **Beförderungsaussichten der bayerischen Staatseisenbahnbeamten (Kategorien A III und A II b).** Hinsichtlich der Beförderungsaussichten dieser Beamten, welche aus dem früheren Assistentenstande hervorgegangen sind, wurden kürzlich in der Augsburger Abendzeitung verschiedene hierauf abzielende Wünsche niedergelegt; hieran war die Hoffnung geknüpft, es möchten diese bei der bevorstehenden Neuorganisation vom Verkehrsministerium soweit als tunlich Berücksichtigung finden. Ein anderer Aufsatz derselben Zeitung befaßt sich des weiteren mit dieser Frage, aus welchem wir das wesentlichste in nachstehendem folgen lassen: „In der gleichen Weise wie der Königliche Verkehrsminister einer Deputation juristisch vorgebildeter Beamten gegenüber, welche die höheren Stellen der Post- und Telegraphenverwaltung ausschließlich für sich reserviert wissen wollte, hierüber seine Absicht, niemand zurückzusetzen, unverhohlen aussprach, so ist er auch nicht gesonnen, die höheren Stellen im Dienste der Staatseisenbahnverwaltung ausschließlich den Juristen und Technikern zu reservieren; vielmehr wird er im Sinne seines Vorgängers im Amte wohl auch fernerhin einen Teil der aus dem Assistentenstande hervorgegangenen Beamten in höhere Stellen des Referatdienstes aufrücken lassen, wenn einmal die finanziellen Verhältnisse bessere sind und Stellenmehrungen wieder in das Budget eingesetzt werden können. Zur Zeit sind die Aussichten hierfür

allerdings nicht günstig; denn mit der Einführung der Neuorganisation der Staatsbahnen wird, da die Generaldirektion und fünf Eisenbahnbetriebsdirektionen aufgelöst werden, eine größe Anzahl höherer Beamten entbehrlich und wird also mit dem Beginn der Neugestaltung des Verkehrswesens eine Stellenminderung eintreten. Dafür eröffnen sich jedoch gerade für die aus dem Stande der Assistenten hervorgegangenen Beamten der Kategorie A III und A II b (Inspektoren und Oberinspektoren) insofern bessere Aussichten, als das Ministerium Betriebsinspektionen schafft und deren Vorstände hauptsächlich die im äußeren Dienste erfahrenen Beamten, also Vorstände von Stationen I. Klasse und von Güterstationen I. Ranges, dann Vorstände von Bureaus der Eisenbahnbetriebsdirektionen und der Generaldirektion in Aussicht genommen sind, unter diesen natürlich nur die bestqualifizierten und seit Jahren erprobten, wie dies bei der verantwortungsvollen und vielseitigen Aufgabe der Betriebsinspektionen auch nicht anders denkbar ist. Außerdem werden Beamte der Kategorie A III und A II b auch bei den künftigen fünf Eisenbahndirektionen und den dem Ministerium anzufügenden zentralen Ämtern, wie Tarifamt, Wagenamt usw., eine ihren Kenntnissen und Erfahrungen entsprechende Verwendung und bei tüchtiger Leistung auch Beförderung finden, so daß die Aussichten auf das Erreichen einer höheren Stellung trotz der bevorstehenden Einsparung von Stellen doch nicht ganz trostlose sein werden."

— **Zum Eisenbahnunfall bei Rothenkirchen i/S.** Vor dem Landgericht in Zwickau fand vor einigen Tagen die Verhandlung wegen des Eisenbahnunfalls auf der schmalspurigen Sekundärbahn bei Rothenkirchen i/S. statt (vergl. Nr 64 u. Nr 65 Jahrg. 1903 d. Ztg.). Der Lokomotivführer Lohse stand unter der Anklage, durch übermäßig schnelles Fahren den Unfall verursacht zu haben. Diese Annahme fand durch die Zeugenaussagen Bestätigung, auch erklärte der Sachverständige, Baurat Mehr in Zwickau, er erblicke die Ursache des Unglücks lediglich in der übertriebenen Fahrgeschwindigkeit, die zuletzt mehr als 60 km (normal 25 km) betragen habe. Der Angeklagte wurde nach 1½ stündiger Beratung zu 2 Jahren 6 Monaten Gefängnis verurteilt. Der Materialschaden ist mit 5000 ℳ beziffert, während an Entschädigungen von der sächsischen Staatsbahn bereits über 100 000 ℳ gezahlt worden sind.

— **Badischer Eisenbahnrat.** Die 47. Sitzung hat am 20. Februar d. J. zu Karlsruhe unter dem Vorsitze des Generaldirektors der badischen Staatseisenbahnen, Geheimen Oberregierungsrats Roth, mit folgender Tagesordnung stattgefunden: 1. Mitteilung der Generaldirektion über den V. Nachtrag zum Verzeichnis der Ausnahmetarife. Der Gegenstand gab zu Erörterungen keinen Anlaß. II. Beratung des Entwurfs zum Sommerfahrplan 1904. Die Generaldirektion führte einleitend aus, daß nach den eingegangenen Fahrplangesuchen an vielen Orten die Auffassung zu bestehen scheine, die im laufenden Winterdienst durchgeführte Einschränkung der Züge sei nur für diesen vorgesehen worden und vom Sommerdienst ab dürfe die Wiedereinführung des früheren Fahrplans erwartet werden. Dies treffe jedoch nicht zu; wenn auch das Jahr 1903 besser als seine letzten Vorgänger abgeschlossen habe, so sei die Finanzlage noch keineswegs günstig zu nennen. Die Verhältnisse, die die Einschränkung veranlaßt haben, dauerten auch jetzt noch fort, und es sei aller Grund vorhanden, mit der Ausgestaltung des Fahrplans zurückhaltend zu sein. Züge seien daher nur insoweit wiederhergestellt, als es die Bewältigung des Verkehrs oder besonders dringende Verhältnisse erfordern; wo die Bedürfnisse nicht so dringend, müsse es bei dem jetzigen Zustand verbleiben. Im Verlauf der darauffolgenden Einzelberatung wurde bei einer Reihe der zahlreichen Anträge und Wünsche erneute eingehende Prüfung zugesagt.

— **Bienenzucht der Eisenbahner.** Die Königlichen Eisenbahndirektionen sind seinerzeit durch den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten auf die Bedeutung der Anpflanzungen der Böschungen usw. für die Förderung der Bienenzucht aufmerksam gemacht worden. Auf die gegebene Anregung hin hat sich die Eisenbahndirektion Stettin mit den Bienenzuchtvereinen innerhalb ihres Verwaltungsbezirks in Verbindung gesetzt, um deren Vorschläge zur Belehrung derjenigen Beamten, die an der Bienenzucht Gefallen zu finden glauben, zu erfahren. Das Ergebnis hat die genannte Direktion, wie nachstehend angegeben, durch Amtsblatt an ihre Angestellten veröffentlicht:

„Aus den fast übereinstimmenden Antworten (der Bienenzuchtvereine) ersehen wir mit Befriedigung, daß Bienenzucht von Vereinsmitgliedern, besonders von Lehrern, mit sehr gutem Erfolge als gewinnbringende Nebenbeschäftigung betrieben worden ist. Was letzteren möglich ist, wird auch den Beamten an der Eisenbahnstrecke möglich sein, da für die Nahrung der Bienen unterschiedliche Verhältnisse kaum obwalten und die Pflege der Bienen, die allerdings genaue Sachkenntnis erfordert, sich die Beamten ebenso gut zu eigen machen können. Wir würden es deshalb mit Freuden und Anerkennung begrüßen, wenn auch die Eisenbahnbeamten, soweit sie an den von uns verwalteten Strecken wohnen, in ihrem wohlverstandenen eigenen Interesse sich der Bienenzucht mehr als bisher widmen wollten, und würden gern bereit sein, solchen Beamten, die sich in bedrängter Lage befinden, zu den ersten Anschaffungskosten auf Vorschlag der Betriebsinspektion Beihilfen zu gewähren.

Fast übereinstimmend wird empfohlen, klein anzufangen. Ist der Anfang gemacht, so sorgt die Bienenzucht für den Fortgang. Nahrung ist überall vorhanden, wenn nur das Wetter den Ausflug erlaubt; doch soll auf die Bepflanzung der Böschungen und Nebenanlagen mit honigtragenden Pflanzen nach Möglichkeit Bedacht genommen werden.

Bezüglich der Anschaffungskosten weichen die Mitteilungen der Bienenzuchtvereine voneinander ab. Von einer Seite wird als Anfang Korbzucht in Verbindung mit Auf- und Untersätzen empfohlen. Eine solche Korbwohnung kostet bis 3 ℳ und ist mit einem Schwarm von 3—6 ℳ zu besetzen. Korbvölker sind von einem zuverlässigen Imker für je 10—15 ℳ im Herbst oder Frühjahr zu kaufen. Was wirtschaftlich richtig ist, ob Völker zur Frühjahrszeit oder im Herbst oder zur Schwarmzeit zu kaufen sind, darüber werden die Bienenzuchtvereine bereitwilligst Auskunft geben, falls in der Nähe nicht ein erfahrener Imker (Lehrer auf dem Lande) wohnt, der sich zur Unterweisung der Beamten bereit findet.

Am zweckmäßigsten wird der Beitritt zu einem — meist nur geringe Mitgliederbeiträge erhebenden — Bienenzuchtverein sein, den wir besonders den Stationsvorstehern und Bahnmeistern empfehlen, um sich dort gehörig zu unterrichten und den unterstellten Beamten mit Rat zur Seite zu stehen.

Die Betriebsinspektionen wollen sich durch Anregung und Belehrung für die Angelegenheit interessieren und namentlich auch, wo das Bedürfnis vorliegt, nach den verfügbaren Mitteln für die Bepflanzung der Böschungen und Nebenanlagen mit geeigneten Bäumen, Sträuchern und Kräutern sorgen.

Empfohlen werden an Bäumen: Akazien, Silberlinde, Krimlinde, Götterbaum, alle Sorten Ahorn; an Sträuchern: die Schneebeere, Junibeere, der Faulbaum, die Saalweide, Himbeere, Brombeere, Johannis- und Stachelbeere und an Kräutern: Riesenhonigklee, Phacelia, Natternkopf, Boretsch, Salbei, Weidenröschen, Alpengänsekraut, Seradella, Esparsette, Weißklee, Bocharaklee, Disteln, Internatklee, von denen einige auch vorzügliches Viehfutter geben. Phacelia und Boretsch einmal ausgesät, kommen immer wieder. Die Beamten werden auch in der Bepflanzung ihrer Dienstgärten mit Stachelbeer-, Johannis- und Himbeersträuchern durch Beschaffung von Stecklingen zu unterstützen sein."

Dieser Schritt der Verwaltung zur Hebung der wirtschaftlichen Lage ihrer Beamten ist jedenfalls lebhaft zu begrüßen.

— **Zum Einspruch der Großen Berliner Straßenbahn gegen die Erbauung von Hoch- und Untergrundbahnen.** Magistrat und Stadtverordnete von Charlottenburg haben beschlossen, in die neuen Verträge mit der Großen Berliner Straßenbahn den Satz aufzunehmen, daß diese gegen den Bau von Untergrundbahnen in ihrem Interessengebiet weder jetzt noch künftig Einspruch erheben darf.

— **Personalnachrichten.** Dem außerordentlichen Mitglied des württembergischen Geheimen Rats, Präsidenten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen Staatsrat v. Balz ist der Rang auf der zweiten Stufe der Rangordnung (mit dem Prädikat Exzellenz) verliehen worden. Dem Finanzrat Knapp bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde der Titel und Rang eines Oberfinanzrats, dem Baurat Zügel daselbst der Titel und Rang eines Oberbaurats, dem Eisenbahn-Betriebsinspektor Möst in Crailsheim der Titel und Rang eines Finanzrats, dem Eisenbahn-Bauinspektor Ackermann in Mühlacker und dem Eisenbahn-Maschineninspektor Strasser, Vorstand der Eisenbahn-Werkstätteninspektion Eßlingen, je der Titel eines Baurats verliehen. Die Abteilungsingenieure bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen Mesmer und Vetter erhielten den Titel und Rang eines Eisenbahn-Bauinspektors, der Maschineningenieur Ackermann den eines Eisenbahn-Maschineninspektors. Der Titel eines Rechnungsrats wurde verliehen dem Kanzleirat Finckh bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, der eines Hofrats dem Ministerialregistrator Kanzleirat Stumpp bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, der Titel und Rang eines Rechnungsrats dem Oberbahnsekretär, tit. Inspektor Stockmayer bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, der Titel und Rang eines Kanzleirats dem Eisenbahn-Hauptkassenbuchhalter, tit. Kontrolleur Engelbrecht in Stuttgart und dem Oberrevisor Himpel bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen. Den Oberbahnsekretären Banzhaf, Schwarzkopf, Fischötter bei der Generaldirektion der

Staatseisenbahnen und Binder, Vorsitzenden des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebskrankenkasse in Stuttgart, wurde je der Titel eines Inspektors verliehen.

Österreich.

— **Versammlung der Besitzer von 5prozentigen Prioritätsobligationen der Oesterreichischen Nordwestbahn.** Wie seinerzeit mitgeteilt wurde, hat das Wiener Handelsgericht auf Grund des Kuratorengesetzes für die Besitzer der 5prozentigen Prioritätsobligationen der Österreichischen Nordwestbahn (Emissionen A, B, C) in der Person des Advokaten Dr Mathias einen Kurator zur Wahrung der Rechte der Prioritätenbesitzer mit Rücksicht auf den Umstand bestellt, daß die Verwaltung der Österreichischen Nordwestbahn bei den nach Durchführung der Konvertierung der 5 proz. Obligationen in 3½ prozentige vorgenommenen Verlosungen insofern vom Tilgungsplan abgewichen ist, als sie die der Konvertierung unterzogenen Stücke aus der Urne herausgenommen hat und demnach die tilgungsplanmäßige Anzahl von Obligationen aus jenen Stücken ausgelost wurde, deren Besitzer sich der Konvertierung nicht unterworfen hatten. Auf Antrag des Prioritätenkurators wurde vom Wiener Handelsgericht für den 20. Februar d. J. eine Versammlung der Besitzer der 5 proz. Prioritätsobligationen der Nordwestbahn zum Zwecke der Einvernahme derselben hinsichtlich des erwähnten Vorganges bei der Verlosung sowie zur Wahl der dem Kurator beizugebenden Vertrauensmänner und Ersatzmänner einberufen. Zu der Versammlung erschienen gegen 40 Prioritätenbesitzer, welche Prioritätsobligationen von etwa 15 500 000 Kr. erlegt hatten.

Nach Eröffnung der Versammlung und Erledigung einer Legitimationsfrage erstattete der Prioritätenkurator den Bericht über die Sach- und Rechtslage. Der Wortlaut der Obligationen Lit. A, B und C führe mit geringen Abweichungen, die aus dem Mangel der Staatsgarantie für die Obligationen Lit. B und C und aus den verschiedenen Couponterminen entspringen, an, daß die Tilgung binnen 78 Jahren nach Maßgabe des beigeschlossenen Tilgungsplanes erfolge und daß in jedem Jahre am festgesetzten Tage die Verlosung mit der im Tilgungsplan angegebenen Zahl stattfinde. Im Tilgungsplan sei für jedes Jahr die Anzahl der zu verlosenden Obligationen ziffermäßig angegeben, die von Jahr zu Jahr ansteige. Von den Prioritäten Lit. A, ursprünglich 220 885 Stück, waren bis 1903 verlost 16 460 Stück, von dem Rest von 204 425 waren bis 1. September 1903 konvertiert 157 090 Stück. Es verblieb sonach ein Rest von 47 335 Stück im Gesamtnennbetrage von 18 934 000 Kr. Dies ergebe, daß von den zur Konversion gestandenen Stücken Lit. A 76,84 % konvertiert wurden, der Rest von 23,16 % der Konversion nicht unterzogen worden ist.

Von den ursprünglichen 149 000 Stück Lit. B waren bis vor der Verlosung vom 2. November 1903 verlost 8088 Stück. Von dem für die Verlosung nach dem Tilgungsplan in Betracht kommenden Rest von 140 912 Stück wurden 92 452 konvertiert, so daß 48 460 Stück verblieben. Dies würde einem Prozentsatz von 65,61 % konvertierter gegenüber 34,39 % nichtkonvertierter Stücke entsprechen. Von den ursprünglich ausgegebenen 149 000 Obligationen Lit. B wurden indessen im Jahre 1874: 26 061 Stück eingezogen und vernichtet, so daß tatsächlich nur 122 939 Stück ausgegeben wurden, wobei der Kurator als bezeichnend hervorhob, daß trotz dieses Umstandes sämtliche Nummern, also auch jene der nicht ausgegebenen Stücken der Obligationen Lit. B, bei den folgenden Verlosungen in der Urne belassen wurden.

Berücksichtige man bei Lit. B die eingezogenen Stücke, so steige das Verhältnis der konvertierten zu den umlaufenden Stücken auf 79,55 %. Von den ursprünglichen 46 660 Stück Obligationen Lit. C waren bis 1. Dezember 1903 verlost: 2200 Stück, von dem Rest von 44 466 Stück wurden 34 762 Stück konvertiert, so daß als Rest 9704 Stück verblieben. Der Prozentsatz stelle sich also hier auf 78,15 % gegenüber 21.85 %. Die Nennbeträge der bis zu der Verlosung von 1903 weder verlosten noch konvertierten Stücke stellen sich sonach wie folgt:

Prioritäten	Lit. A	18 934 000 Kr.
„	Lit. B	8 959 600 „
„	Lit. C	6 812 208 „
	zusammen	34 705 808 Kr.

Die Rechtsfrage sei für den Juristen bezüglich aller drei Emissionen dieselbe. Die Tatsache, daß durch die Weglassung der konvertierten Stücke aus den Verlosungen die Wahrscheinlichkeit, verlost zu werden, für den Besitzer jeder nicht konvertierten Obligation namhaft gestiegen ist, stehe fest.

Wenn nach dem bei der Verlosung am 1. September 1903 seitens der Nordwestbahn geübten Vorgange weiter verlost wird, so ende die Verlosung bei A im Jahre 1925 statt im Jahre 1951; die Spielzeit betrage 21 Jahre statt 47. Bei den Prioritäten B ende die Verlosung 1936 statt 1955; die Spielzeit dauere 33 Jahre und nicht 52 Jahre. Bei der Emission C ende die Verlosung 1929 statt 1957; die Spielzeit sei von 53 auf 25 Jahre herabgesetzt. Unter solchen Umständen könne von einer Einhaltung des Tilgungsplanes keine Rede sein, denn diese Einhaltung sei heute durch die Auslosung der für das betreffende Jahr festgesetzten Stückzahl möglich, werde aber bei jeder Emission in einem bestimmten Augenblicke unmöglich, für welchen der Tilgungsplan ebenso gelte, wie für die Gegenwart. Diese Steigerung der Verlosungswahrscheinlichkeit bedeute für den Prioritär eine empfindliche Schädigung. Daß dies der Fall sei, beweise nicht nur der Kursrückgang der nichtkonvertierten Stücke seit dem Auftauchen der Konversion, der bei so schwer beweglichen und hochklassierten Papieren besonders ins Gewicht falle, ein weiterer äußerer Beweis dafür sei die auf das zwei- bis dreifache gestiegene Prämie für die Versicherung gegen Verlosungsverlust.

Der Kurator besprach zum Schlusse die anläßlich eines gleichartigen Vorganges der Buschtêhrader Eisenbahn ergangene Entscheidung des Obersten Gerichtshofes, aus welcher die Verwaltung der Österreichischen Nordwestbahn die Statthaftigkeit des von ihr geübten Verlosungsvorganges ableiten zu können glaube, und gab seiner Überzeugung Ausdruck, daß diese Berufung nicht stichhaltig sei, da die Verhältnisse in beiden Fällen wesentlich verschieden seien.

In dem Falle der Buschtêhrader Eisenbahn sei dem Kurator seitens des Obersten Gerichtshofes die Legitimation zur Klageführung gegen die Bahn wegen Ausscheidung der konvertierten Stücke aus der Verlosungsurne aus zwei Gründen nicht erteilt worden, und zwar einerseits wegen der geringen Beteiligung der Prioritätenbesitzer an der abgehaltenen Versammlung, in welcher sich die Mehrheit für die Prozeßführung aussprach, zweitens wegen eines Passus im Prioritätentext, der dem Gläubiger gestattet, im Falle der Zinsenstockung sofortige Rückzahlung zu verlangen. Diese Momente dürften im vorliegenden Falle wohl fehlen.

Nach dem Vortrage des Kurators gelangten die Prioritätsbesitzer hinsichtlich des gegenüber der Nordwestbahn einzuschlagenden Vorganges zum Wort. Hierbei wurde von mehreren Seiten dringend empfohlen, einen Prozeß nur im alleräußersten Falle zu führen und zunächst einen Ausgleich anzustreben.

Ein Prioritär stellte diesbezüglich folgende Anträge:

„Die heute erschienenen Prioritätsgläubiger sprechen sich dahin aus: erstens, daß ein Prozeß mit der Nordwestbahn nach Möglichkeit vermieden werde. Zweitens, daß der Kurator und die Vertrauensmänner mit der Nordwestbahn über einen gütlichen Vergleich Verhandlungen pflegen, insbesondere in der Richtung, daß den Besitzern der 5 prozentigen Prioritätsobligationen trotz des versäumten Termins die ursprünglich angebotene Konversion wieder ermöglicht werde."

Die Anregung eines Ausgleichs fand in der Versammlung lebhaften Anklang, indessen wurde von mehreren Prioritätenbesitzern und auch vom Kurator hervorgehoben, daß die nachträgliche Ermöglichung der Konvertierung für die Besitzer der nicht zur Konvertierung gelangten Stücke durchaus nicht als ein genügendes Zugeständnis für die Besitzer der nicht konvertierten Stücke anerkannt werden könnte und daher ein Vergleich auf dieser Grundlage zurückgewiesen werden müßte.

Nach mehrstündiger Beratung wurde zur Abstimmung geschritten, bei welcher die besprochenen, auf einen Ausgleich abzielenden Anträge mit großer Mehrheit angenommen wurden. Mit der Wahl von je drei Vertrauensmännern und Ersatzmännern schloß die Versammlung, bei welcher es übrigens an stürmischen Zwischenfällen nicht fehlte. Unter anderem glaubte ein Prioritätenbesitzer in wenig maßvoller Weise gegen die Aufsichtsbehörde und den bei der Versammlung erschienenen landesfürstlichen Kommissar der Österreichischen Nordwestbahn, Ministerialrat Dr Röll, den Vorwurf erheben zu sollen, daß die Prioritätenbesitzer bei der Aufsichtsbehörde und diesem Kommissar hinsichtlich der in Frage stehenden Angelegenheit keinen genügenden Schutz gefunden hätten. Diese Anklage gab dem Kommissar Anlaß, in der Versammlung die Erklärung abzugeben, daß es sich im vorliegenden Falle um eine zwischen den Parteien strittige Rechtsfrage handle, daß die Austragung dieser Frage der Einflußnahme der Aufsichtsbehörde bezw. des landesfürstlichen Kommissars entrückt sei; er wies demnach den Vorwurf auf das allerentschiedenste zurück, daß in der fraglichen Beziehung irgend ein Versäumnis der Aufsichtsbehörde oder seinerseits vorliege.

Am 23. Februar d. J. hat bereits bei dem Kurator der 5 prozentigen Prioritäten der Nordwestbahn Dr Mathias die erste Besprechung mit den Vertrauensmännern stattgefunden. Wie verlautet, ist hierbei noch nicht die Frage erörtert worden, auf welcher Grundlage Vergleichsverhandlungen einzuleiten seien. Es ist zunächst die allgemeine Rechtslage besprochen worden, und es liegt in der Natur der Sache, daß im Anschlusse daran die dringendste Angelegenheit den Gegenstand der Erörterung gebildet hat, nämlich die Maßnahmen wegen der Einlösung der am 1. d. M. fälligen Prioritäten, die am 1. September

(unter Ausscheidung der konvertierten Stücke) verlost worden sind. Da schon in wenigen Tagen die Einlösung erfolgen würde, muß unabhängig von den übrigen in Betracht kommenden Fragen ein Beschluß wegen der Einlösung dieser Prioritäten gefaßt werden.

— **Änderungen in der Eisenbahnstatistik.** Die beiden vom Eisenbahnministerium fortlaufend herausgegebenen eisenbahnstatistischen Jahrbücher werden, wie das Österreichische Eisenbahnblatt meldet, fortan einige grundlegende Abänderungen erfahren. Es werden im ersten Teil der Veröffentlichung die Haupt- und Lokalbahnen und im zweiten die Kleinbahnen und diesen gleichzustellende Bahnen zur Darstellung gelangen, während gleichzeitig die Schleppbahnen aus der bisherigen Statistik der Lokomotivbahnen ausgeschieden und am Schlusse der Kleinbahnstatistik behandelt werden sollen. Im Zusammenhange hiermit werden auch die bisherigen Titel der beiden Verlautbarungen abgeändert werden und diese die Bezeichnung „Österreichische Eisenbahnstatistik, I. Teil, Haupt- und Lokalbahnen" bezw. „II. Teil, Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen sowie Schleppbahnen" erhalten. Durch diese Neuerung wird nicht allein eine zweckmäßigere, systematische Einteilung der Eisenbahnen bewirkt, sondern auch eine wesentliche Einschränkung des Umfanges der bisherigen Statistik der Lokomotivbahnen erzielt werden.

— **Vintschgaubahn.** Der Bau des im Zuge der Vintschgaubahn liegenden 670 m langen Tölltunnels ist kürzlich vergeben worden. Die Vergebung ist vor jener der übrigen Bauarbeiten erfolgt, weil dieser Bau geraume Zeit erfordert und es daher im Interesse der programmgemäßen Vollendung der Bahn geboten erschien, für die rechtzeitige Herstellung des Tunnels Vorsorge zu treffen. Die Vergebung des genannten Tunnelbaues geschah jedoch mit dem Vorbehalte, daß der seinerzeitige Ersteher des Bahnbaues die Fortsetzung des Tunnelbaues übernimmt und die bis dahin geleisteten Tunnelarbeiten ablöst. Der zweite Tunnel, der 584 m lange Marlingertunnel, konnte bisher wegen Schwierigkeiten bezüglich des Grunderwerbs noch nicht zur Vergebung gelangen.

— **Drohender Bergsturz.** Die andauernden Regengüsse der letzten Zeit haben den Boden derartig durchweicht, daß bei Hudajuzna an der Baca an einer steilen Berglehne oberhalb eines Felseinschnittes für die neue Wocheinerbahn in einer Höhe von etwa 100 m über der Bahn Risse entstanden, welche den Absturz einer Erdmasse von etwa 20 000 cbm gewärtigen ließen. Die Gefahr einer plötzlichen Abrutschung ist seitdem wohl geschwunden, aber es wird außer einer entsprechenden Verbauung der Rutschstelle auch noch eine Verlegung der Bahnlinie gegen den Fluß hin um etwa 20 m nötig werden.

— **Personalnachrichten.** Dem Vorstand der kommerziellen Sektion des Eisenbahnministeriums, Sektionschef Dr Liharzik, wurde die Würde eines Geheimen Rats verliehen, mit welcher die Führung des Titels „Exzellenz" verbunden ist. Die hohe Auszeichnung, welche diesem hervorragenden Fachmanne zuteil geworden ist, hat in den weitesten Kreisen lebhafte Befriedigung hervorgerufen. Sektionschef Liharzik wurde im Jahre 1879 nach mehrjähriger Dienstzeit bei der niederösterreichischen Statthalterei, der Donauregulierungs-Kommission und dem Handelsministerium zum Generalsekretär der seither verstaatlichten Erzherzog Albrechtbahn ernannt. Bei Verstaatlichung der Albrechtbahn wurde er mit der Stellvertretung in der Direktion für den Staatseisenbahnbau betraut. Als im Jahre 1884 die Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen errichtet wurde, kam Liharzik zu dieser Behörde und wurde deren Abteilungsvorstand. Er übernahm zunächst die Leitung der Personalabteilung, 1886 jene der Abteilung für den Transport- und Reklamationsdienst. 1887 wurde Liharzik nach dem Tode des Hofrats Steingraber an die Spitze der Tarifabteilung der österreichischen Staatsbahnen gestellt. In letzterer Stellung eröffnete sich ihm ein reiches Feld der Tätigkeit. Er leitete die Tarifangelegenheiten nach jenen Grundsätzen, die er vor wenigen Monaten in einem Vortrage dahin zusammenfaßte, daß zwar bei der Preisbildung sowohl auf Staatsbahnen als auf Privatbahnen der Ertrag nicht außer acht gelassen werden dürfe, daß aber hierbei auch auf die Unterstützung der Industrie und des Handels besonderes Gewicht gelegt werden müsse, da ein voller Erfolg auf dem Gebiete des Tarifwesens nur erzielt werden könne, wenn alle beteiligten Organe von der Überzeugung durchdrungen seien, daß die Eisenbahnen ein modernes Mittel seien, um die Produktion zu fördern.

Bei Errichtung des Eisenbahnministeriums im Jahre 1896 wurde Liharzik, dem schon im Jahre 1890 der Hofratstitel verliehen worden war, zum Vorstande der kommerziellen Sektion ernannt, in welcher Stellung er noch heute wirkt. Sektionschef Liharzik hat auch die Eisenbahnliteratur durch wertvolle Beiträge bereichert. Nicht unerwähnt darf bleiben, daß er sich um die Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte große Verdienste erworben und auch in der Eigenschaft als Präsident des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten, zu welcher Ehrenstelle er wiederholt durch das Vertrauen der Beamtenschaft berufen wurde, eine dankenswerte Tätigkeit im Interesse des Eisenbahnbeamtenstandes entwickelt hat.

Ungarn.

— **Bewegung unter den Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen.** Unter Führung eines Reichstagsabgeordneten erschien dieser Tage beim Direktionspräsidenten der ungarischen Staatsbahnen eine Abordnung und unterbreitete ihm eine mit 500 Unterschriften versehene Erklärung von Staatsbahnbediensteten, welche wegen der Verzögerung der Gehaltsregelung sich beklagten. Der Führer der Abordnung legte dar, er habe sich persönlich davon überzeugt, daß die zum Ausstand aufreizenden Aufrufe nicht aus dem Kreise der Staatsbahnangestellten stammen, da selbst die Erbittertsten den Wunsch hegen, sich im Rahmen strengster Gesetzmäßigkeit zu bewegen, und die ganze Bewegung keine gegen die Disziplin gerichtete Spitze besitze. Der Direktionspräsident erklärte, daß er mit ganzer Kraft dahin wirke, daß die Lage der Eisenbahnorgane nach allen Richtungen so rasch als möglich verbessert werde.

Wie die „Budapester Korrespondenz" meldet, sind die zwischen den beteiligten Ministerien über die Gehaltsregelung der ungarischen Staatsbahnbediensteten schwebenden Verhandlungen schon seit einigen Tagen so weit gediehen, daß ihr Abschluß in der allernächsten Zeit erwartet werden kann. Es ist daher alle Aussicht vorhanden, daß die Staatsbahnangestellten ihre gerechten Wünsche in Bälde erfüllt sehen werden.

Übrige europäische Länder.

— **Neuer Hauptpersonenbahnhof in Kopenhagen.** Wie die Köln. Ztg. mitteilt, haben sich die Verhandlungen über die Anlage eines neuen Hauptpersonenbahnhofes in Kopenhagen, die man in einem Ausschusse auf unabsehbare Zeit begraben glaubte, kürzlich überraschender- und höchst erfreulicherweise als in bester Entwicklung befindlich erwiesen. Daß die jetzigen Bahnhofsverhältnisse der dänischen Hauptstadt, soweit sie den Personenverkehr betreffen, völlig unzureichend sind, das weiß jeder Kopenhagener und jeder Fremde, der sich einmal durch die schmutzigen, engen, häßlichen Räume durchzwängen mußte. Aber Hindernisse mancherlei Art, nicht zum wenigsten pekuniäre Rücksichten, schoben den langgeplanten Neubau immer wieder in nebelhafte Ferne. Die Mehrzahl des Folkethings, die hier ja ein entscheidendes Wort mitzusprechen hat, besteht fast ausschließlich aus Vertretern von Landbezirken; Bauern und Kätner haben aber — und wer will es ihnen schließlich verdenken — kaum das richtige Verständnis für die Bedeutung dieser Frage für die Hauptstadt nicht nur, sondern für das Land überhaupt. Ihnen ist eine Zweigbahn oben in Jütland, die den Hof in bessere Verbindung mit der übrigen Welt bringt, eine neue Vorlage über Schweineausfuhr oder Viehzucht naturgemäß von weit größerer Bedeutung, und jedenfalls, so behaupten sie, wollen die Kopenhagener sich einen neuen Bahnhof bauen, dann mögen sie ihn auch selbst bezahlen. Dieser vernünftigen Schlußfolgerung verdankt die neueste Übereinkunft zwischen dem Finanzminister Hage und dem sozialdemokrarischen Finanz-Bürgermeister Jensen ihr Entstehen. Als Herr Hage im vorigen Jahre dem Reichstage seine Bahnhofsvorlage unterbreitete, betrugen die berechneten Anlagekosten etwa 23 000 000 Kr., von denen der Stadt Kopenhagen etwa 4 000 000 Kr. zugeschoben würden, „als passender Beitrag der Gemeinde". Dieses Jahr sind die Gesamtkosten nun auf gut 19 000 000 Kr. heruntergedrückt worden, wesentlich durch Streichung einer geplanten Ringbahn, die die verschiedenen Stadtbahnhöfe mit dem Zentralbahnhofe verbinden sollte. Zur großen und nicht gerade angenehmen Überraschung aber der Kopenhagener ward der Gemeindebeitrag nun auf 15 000 000 Kronen festgesetzt, wozu noch eine ganze Reihe von anderen bedeutenden Ausgaben, Enteignung zweier großer Gebäude, Überlassung wertvoller Gebiete im Mittelpunkte der Stadt usw., kommen; im ganzen dürften es leicht 22 000 000 Kr. werden. Dafür überläßt der Staat allerdings der Gemeinde die Grundstücke, auf denen der jetzige Bahnhof liegt, sowie eine Anzahl anderer Grundstücke, die für ihn kein Interesse mehr haben. Die Gemeinde bezahlt also für diese Grundstücke, auf die sie übrigens zum größten Teil zu einem für jetzige Verhältnisse ganz lächerlich billigen Preise — 8 Öre für die Quadratelle — das Vorkaufsrecht hatte, 22 000 000 Kr. Eine gewagte Spekulation des Finanz-Bürgermeisters, da niemand wissen kann,

welche Richtung die Entwicklung der Hauptstadt und damit der Bodenpreis nehmen wird, und da außerdem die Kosten, die mit der Umwandlung der Liegenschaften in brauchbare Verkaufsobjekte verbunden sind, sehr bedeutend werden dürften.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen** sind zum Jahresbeginn nicht günstig. In der Zeit vom 1. Januar bis 4. Februar d. J. hatten sämtliche Bahnnetze ein Mindererträgnis gegen die gleiche Zeit im Vorjahr, das durchschnittlich auf das Kilometer 1,5 bis 2 % beträgt und bei der Orléansbahn bis 4,65 % steigt.

— **Über die Finanzpolitik der schweizerischen Bundesbahnen** hielt der Präsident des Verwaltungsrats v. Arx vor der Kaufmännischen Gesellschaft zu Zürich einen bemerkenswerten Vortrag. Er betonte darin, wie das von der schweizerischen Regierung schon wiederholt eindringlich geschehen, daß die Verstaatlichung dem Bahnbetrieb neue große Lasten auferlegt habe, daß man deswegen sehr vorsichtig wirtschaften müsse und alle diejenigen, welche etwas von der Bundesbahnverwaltung begehren, ihre Erwartungen auf das niedrigste Maß zurückführen sollten. Wie sehr die Ausgaben bei nicht erhöhten oder verminderten Einnahmen gestiegen sind, haben namentlich die letzten Monatsausweise gezeigt. Im Januar betrugen die Betriebseinnahmen 6 795 000 Fr., d. i. beinahe 100 000 Franken weniger als im gleichen Monat des Vorjahres; die Betriebsausgaben 5 320 000 Fr., d. i. rund 570 000 Fr. mehr. Herr v. Arx betonte übrigens, das Werk der Verstaatlichung sei mit fester und kundiger Hand durchgeführt worden und habe bereits wesentliche Erleichterungen gebracht. Er sieht trotz der erwähnten Mahnung ziemlich hoffnungsvoll in die Zukunft. Bei der Erörterung wurden wieder aus Finanzkreisen die Klagen laut, daß das schweizerische Kapital zu wenig berücksichtigt und zu viel ausländisches — französisches — herangezogen würde. Wohl im Hinblick auf die jüngst in Frankreich erfolgte Zurückweisung der Verstaatlichung schloß Herr v. Arx: Es gelte den Beweis zu erbringen, daß auch ein freier Volksstaat, die Demokratie, eine Aufgabe von dieser Tragweite in die Hand nehmen könne mit der nötigen Rücksichtnahme auf das Ganze.

— **Rückkauf der Gotthardbahn.** Während der Schwierigkeiten und des Streits mit Italien wegen des Simplons war in der Schweiz eine Bewegung entstanden, welche die Verstaatlichung der Gotthardbahn aufgeschoben wissen und den bevorstehenden Kündigungstermin unbenutzt verstreichen lassen wollte. Darauf ist jedoch, wie vorauszusehen war, die schweizerische Regierung nicht eingegangen. Der Bundesrat hat nunmehr in Ausführung des Bundesgesetzes betreffs Verstaatlichung vom 15. Oktober 1897 der Direktion der Gotthardbahn den Rückkauf angekündigt, der sämtliche Linien des Netzes umfassen wird. Bekanntlich läuft die Konzession erst im Jahre 1909 ab, doch dürfte die Eidgenossenschaft vorher den Ankauf durch gegenseitige Verständigung anstreben.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Der Verwaltungsrat genehmigte die Anträge der Generaldirektion betreffend den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn auf dem Stadtgebiet Zürich sowie den Bahnhof Basel und die Überführung der St. Jacobstraße daselbst. Ferner genehmigte der Verwaltungsrat die Verträge wegen Lieferung von 69 Lokomotiven und 80 Personenwagen durch zwei schweizerische Fabriken, über die Bestellung von Schienen und Eisenschwellen, über den Betrieb von Schlaf- und Speisewagen usw.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten die freie Arztwahl grundsätzlich zugestanden, ferner zugesichert, daß mehr als bisher Streckenarbeiter auch während des Winters beschäftigt werden sollen.

— **Materialbestellungen der schweizerischen Bundesbahnen.** Aus Bern wird gemeldet: Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen hat die Verträge mit inländischen Firmen über die Lieferung von 69 Lokomotiven und 80 Personenwagen sowie die Verträge mit deutschen Eisenwerken über die Lieferung von Schienen und Eisenschwellen für die Jahre 1906 bis 1908 im Betrage von im ganzen etwa 7 000 000 Fr. genehmigt.

— **Anleihe für den Hafen von Genua.** Vom „autonomen Konsortium“ für den Hafen von Genua wurde der Regierung das Projekt für eine Anleihe von 60 000 000 L. unterbreitet, welche zum Ausbau des Hafens und seiner Anlagen bestimmt würde. Die Lasten dieser Anleihe würden aus den gewöhnlichen Einkünften des Hafens gedeckt werden können, ohne daß zu einer Erhöhung der Hafengebühren geschritten werden braucht. Der Staat hätte die Garantie für die Anleihe zu übernehmen, wie dies im Gesetze für die Bildung des Konsortiums vorgesehen ist.

— **Gürtelbahn um den Vesuv.** Die Regierung hat die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Neapel-Valle di Pompei der Gürtelbahn um den Vesuv genehmigt.

— **Gestohlene Wärmflaschen auf englischen Bahnen.** Auf der South Eastern and Chatham Railway wurde die unangenehme Entdeckung gemacht, daß während der letzten 12 Monate mehr als 700 kupferne Fußwärmer, also etwa zwei Stück täglich, deren Wert mit je 15 sh angegeben ist, abhanden kamen. Ein Streckenarbeiter wurde im Besitz einer solchen Flasche gefunden und vom Polizeigericht wegen Diebstahls zu einem Monat Haft verurteilt. Im Garten eines Hauses fand man zwei Stück verborgen, die ein Knabe „in der angeblichen Meinung, sie wären zurückgelassene Reiseeffekten“, aus dem Abteil genommen hatte — so wenigstens stellte dessen Vater die Sache vor Gericht dar. Weitere Verfolgungen wurden eingeleitet. Vielleicht veranlaßt dieses Vorkommnis die Gesellschaft, mit der doch recht veralteten Heizmethode zu brechen.

Bei dem Verhör sagte u. a. der einvernommene Bahnbeamte, daß das anständige Reisepublikum erstaunt sein müsse über die große Zahl der täglich abhanden kommenden Gegenstände. So werden in den Abteilen die Glastafeln zerbrochen, um zu den darunter befindlichen schönen Landschaftsbildern zu gelangen, die jedoch oft beschädigt und zerrissen im Rahmen stecken, wenn es nicht möglich war, sie zu entfernen; Fensterriemen werden abgeschnitten, weil sie sich als Abziehriemen für Rasiermesser oder zu Sohlen für Kinderschuhe sehr gut verwenden lassen. Flaschen und Gläser werden mitgenommen und einmal sogar auch die Betriebsordnung samt Rahmen und Glas. Es habe den Anschein, daß Bahneigentum als Freigut betrachtet werde.

— **Einsturz in einem Tunnel in England.** Der am Nordende des 4,8 km langen Dovebolestunnels (zwischen den Stationen Peak Forest und Chapel-en-le-Frith der Liverpool-London-Midland Hauptlinie) den Dienst versehende Wächter wollte am 7. Februar d. J. um 1 Uhr nachts einen annahenden Zug signalisieren und war überrascht, daß die Drahtzüge nicht bewegt werden konnten. Er veranlaßte sofort einen Gehilfen, nach der Ursache zu forschen, der bald darauf mit der Meldung zurückkehrte, daß ein Teil der Tunneldecke eingebrochen war, worauf sogleich das Haltsignal nach beiden Richtungen gegeben wurde. Bei näherer Untersuchung ergab sich, daß nebst der Tunneldecke auch ein Luftschacht eingefallen war und den Tunnel auf 20–30 m mit Trümmern füllte. Es ist geradezu wunderbar, daß der um 11 Uhr abends von Manchester nach London abgelassene Schnellzug um 11 Uhr 50 Minuten sowie um etwa 12 Uhr 50 Minuten der Postzug mit Schlafwagen den Tunnel noch unversehrt passierten und der großen Gefahr entrannen. Die Ursache des Einsturzes wird dem ungewöhnlich regenreichen Winter zugeschrieben. Der Verkehr wurde durch ungefähr fünf Tage, bis nach Beendigung der Herstellungsarbeiten, über eine Hilfslinie geleitet.

— **Die London Traffic Commission** (vgl. Nr 12 S. 187 d. Ztg.) geht mit der Einvernahme von Sachverständigen gründlich zu Werke; dabei werden behufs Entlastung der Londoner Straßen ganz eigentümliche Vorschläge gemacht. Mr. Meik empfiehlt nämlich die Anlage zweier großer, ungefähr 6 englische Meilen langer Straßenzüge, und zwar eines, der in südnördlicher, und eines, der in ost-westlicher Richtung verläuft, welche die Bahnhöfe Londons und alle Verkehrsknotenpunkte zu berühren hätten. Diese Straßen werden zu Doppelstraßen gemacht, d. h. sie erhalten gewissermaßen ein oberes Stockwerk, das nur für den Durchgangs- und Schnellverkehr, also für schnell laufende Fahrzeuge bestimmt ist, während der schwere und langsamere Verkehr auf der unteren Straße sich abwickelt. Die Zugänge zu dieser höheren Straßenfläche sind von Nebenstraßen aus herzustellen. In der Mitte der oberen Straße wird eine Schwebebahn, unterhalb dieser ein Weg für Selbstfahrer angelegt, während beiderseits reichlicher Raum für elektrische Straßenbahnen vorhanden ist. Die Anlagekosten einer Meile Schwebebahn stellen sich auf 75 000 £, für eine Unterpflasterbahn auf 250 000 £ und für eine Tiefbahn gar auf 350 000 £. Die Kosten für die Anlage einer Meile der Doppelstraße werden ohne Grundeinlösung mit 605 000 £ und für die beiden Straßenzüge mit etwas über 71 000 000 £ veranschlagt, wobei der Wiederverkauf von Grund und Boden so viel eintragen würde, daß sich die wirklichen Kosten auf 21 300 000 £ ermäßigten. Die Reineinnahmen aus der Schwebebahn und den Straßenbahnen werden mit 1 625 000 £ berechnet.

Der Vorschlag ist immerhin interessant; wie steht es aber mit seiner praktischen Durchführung? Wesentliche Schwierigkeiten bestehen in der Art und Weise, wie der Zugang zur höher liegenden Straße vermittelt, wie dem unteren Straßenzuge Luft und Licht zugeführt, wie von ihm Lärm und Staub abgehalten werden sollen. Newyork machte in dieser Richtung bei seinen Hochbahnen ziemlich unangenehme Erfahrungen.

Andere, einfachere und weniger kostspielige Vorschläge gehen dahin, die Straßenpolizei anzuweisen, daß die Fahrzeuge sich so nahe als tunlich an den Randsteinen der Straße halten, weil bei der heutigen Abwicklung des Verkehrs fast ein Drittel der Straßenbreite verloren geht, daß ferner die Verwendung von gedeckten Planwagen, welche die freie Aussicht auf die Straße behindern, zu untersagen und die den Verkehr regelnde Armbewegung des Constablers durch Signalmaste an den Straßenkreuzungen zu ersetzen sei.

Eine weitere Verbesserung des Londoner Verkehrs soll durch die Errichtung eines Stauwerkes an der Themsemündung erzielt werden, dessen Anlagekosten 3 600 000 £ betragen sollen. Zwischen Gravesend und Tilbury wird ein solider Steindamm eingebaut, über den eine Fahrstraße zur Verbindung von Kent und Essex und unterhalb dessen ein Tunnel zur Verbindung von Mittelengland und der Südküste bei Umgehung Londons geführt wird, während für den Schiffsverkehr eine gewaltige Schleuse angelegt wird.

Die Vorteile wären zweifellos sehr bedeutende, indem hierdurch der von den Gezeiten unabhängige Wasserspiegel auf einer bestimmten Höhe gehalten werden, die Docks und Werften anstatt wie jetzt nur durch wenige Stunden den ganzen Tag über benutzt werden können, wobei die Gesellschaften einen Betrag von mindestens 50 000 £ jährlich ersparen; der Zeitverlust durch das Abwarten der Ebbe fällt weg; das Durchlassen eines Schiffes würde nicht mehr als 15 Minuten in Anspruch nehmen; das Schiff hätte für seine Fahrt frisches, klares Wasser zur Verfügung, der unveränderliche Wasserspiegel könnte ununterbrochen von kleinen Personendampfern befahren werden, die Schiffszusammenstöße auf der Themse würden erheblich vermindert und die Themseufer nicht mehr überflutet. Der Manchesterkanal ist auch nichts anderes, als ein Dock von 35 Meilen Länge. Die Entrichtung von $^3/_4$ d. für jede durchschleuste Tonne würde die Interessen des Anlagekapitals decken. K—a.

Fremde Weltteile.

— **Bahn über die Eisdecke des Baikalsees.** Einem Telegramm aus Irkutsk zufolge wurde am Sonnabend, den 27. Februar, abends, die Schienenlegung auf dem Eise des Baikalsees, die vom Ost- und vom Westufer her in Angriff genommen war, beendet, somit einen Tag vor dem festgesetzten Termin (vergl. Nr 13 S. 204 d. Ztg). Der Verkehr mit von Pferden gezogenen Wagen sollte am Dienstag, den 1. d. M., beginnen.

— **Usambarabahn.** Wie der Schlesischen Zeitung aus Dar-es-Salaam, Mitte Januar, geschrieben wird, schreitet der im Oktober 1903 in Angriff genommene Weiterbau der Usambarabahn von Korogwe nach Mombo, dessen Ausführung der Firma Lenz & Cie übertragen ist, flott vorwärts. Es ist bereits ein erheblicher Teil der Erdarbeiten sowie der steinernen Brückenbauten fertiggestellt. Auch sind schon bedeutende Mengen Oberbaumaterial und eiserne Brückenüberbauten unterwegs. Ende Dezember 1903 waren auf der Neubaustrecke 37 Europäer, deren Gesundheitszustand gut war, und 2500 Farbige beschäftigt.

Die Einnahmen der im Betrieb befindlichen Strecke der Bahn betrugen Juli bis September 1903: 21 656 Rupien gegen 19 398 Rupien im vorhergehenden und 21 686 Rupien im entsprechenden Vierteljahr des Vorjahres. Die Einnahmen des letzteren sind also trotz der auf die dringlichen Vorstellungen der Deutschen Kolonialgesellschaft erfolgten Herabsetzung des Tarifs wieder erreicht worden, so daß die Verbilligung der Tarifsätze eine bedeutende Verkehrszunahme zur Folge gehabt hat. Dies Ergebnis ist erreicht worden, obwohl infolge des schlechten Ausfalls der Ernte in Bondei die erwarteten größeren Mengen von Mais, Mtama und anderen Feldfrüchten nicht zur Beförderung gekommen sind. Dagegen ist der starke Personenverkehr geblieben und die Einfuhr von Nahrungsmitteln, Gebrauchsgegenständen und Baumaterialien weiter gewachsen.

— **Einführung des „Blocksystems" auf den nordamerikanischen Bahnen.** In einem längeren Aufsatze weist das englische Fachblatt „Engineering" auf das große Verdienst hin, welches sich die von den Vereinigten Staaten im Jahre 1889 eingesetzte „Interstate Commerce Commission" dadurch erworben hat, daß sie beim Kongreß ein Gesetz durchzusetzen wußte, welches die Einführung selbsttätiger Kupplungen und die Anbringung von Luftdruckbremsen für alle Eisenbahnfahrzeuge im durchgehenden Verkehr vorschrieb. „Dieses Gesetz", so schreibt der Verfasser, „hat zur Folge gehabt, daß jetzt in Amerika nicht nur die Personenwagen, sondern auch die Güterwagen durchweg mit jenen beiden Vorrichtungen versehen sind, während bei uns in England zur Zeit noch die überwiegende Mehrzahl der Güterwagen Handbremsen und Kettenkupplung besitzt." — „Einen weiteren wichtigen Schritt vorwärts", so fährt er fort, „hat aber die gedachte Kommission dadurch getan, daß sie Ende vorigen Jahres dem Kongreß den Entwurf eines Gesetzes einreichte, das für alle Eisenbahnen, welche die Gebiete mehrerer Staaten berühren (doing an interstate trade), die Einführung des ‚Blocksystems' vorschreibt." Den Ausdruck „Blocksystem" erklärt die Kommission selbst dahin, daß darunter diejenige Betriebsweise zu verstehen ist, bei welcher kein Zug in einen bestimmten Bahnabschnitt einfahren darf, bevor nicht der unmittelbar vorhergehende Zug diesen Abschnitt verlassen hat. Es handelt sich also um die Einführung des „Fahrens in Raumabstand", während bis jetzt in den Vereinigten Staaten namentlich auf den verkehrsschwächeren Strecken vielfach noch in „Zeitabstand" gefahren wird. Daß die erstere Betriebsweise einen ungleich höheren Grad von Sicherheit gewährleistet als die letztere, darüber kann keinerlei Zweifel aufkommen, und es wäre daher zu wünschen, daß das eingangs gedachte Gesetz angenommen und tatkräftig durchgeführt würde. Ob dies aber möglich sein wird, darüber spricht der Verfasser im weiteren Verlauf seiner Ausführungen Bedenken aus. Selbstredend würden, so meint er, die Eisenbahnen, denen durch die notwendige Umgestaltung ihrer Einrichtungen Kosten erwüchsen, sich der Neuerung nach Kräften widersetzen, und es sei nach der Ansicht rechtskundiger Männer durchaus nicht gewiß, ob dem Kongreß das verfassungsmäßige Recht zustehe, ein derartiges Gesetz zu erlassen, und ob die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht etwa einen Übergriff in die Befugnisse der Einzelstaaten enthalten. Die Rechtslage sei doch wesentlich anders, als bei der gesetzlichen Einführung der Luftdruckbremsen und der selbsttätigen Kupplung; denn damals schrieb die Bundesgewalt vor, daß kein Wagen die Grenzen eines Einzelstaates überschreiten dürfe, der nicht mit jenen beiden Einrichtungen ausgerüstet sei. Da sich die Fahrten der Eisenbahnwagen nicht auf das Gebiet eines Einzelstaates beschränken lassen, so habe sich diese Vorschrift als durchaus wirksam erwiesen. Eine andere Frage aber sei es, ob nicht die Betriebsweise einer Bahn, soweit diese innerhalb der örtlichen Grenzen eines Einzelstaates liegt, auch der Gesetzgebung dieses Staates unterworfen und der Bundesgesetzgebung entzogen sei. Selbst wenn daher auch das Gesetz im Kongreß zustande komme, so sei es immer noch möglich, daß es durch eine Entscheidung des höchsten Gerichtshofs wieder außer Kraft gesetzt werde.

— **Die Annahme des Panamakanal-Vertrages** im Senat der Vereinigten Staaten, die wir in voriger Nummer dieser Zeitung meldeten, erfolgte mit 66 gegen 14 Stimmen. Eine im Senat eingebrachte Bill sieht die zeitweilige Regierung über das Gebiet des Panamakanals und den Schutz der Kanalbauten vor. Ein Teil der in Panama abgelösten nordamerikanischen Truppen ist nach den Philippinen bestimmt und soll sich den 600 Mann anschließen, die bereits von San Francisco aus abzusegeln beordert sind. Bis zur Erbauung ständiger Kasernen für die in Panama verbleibenden und dorthin noch abgesandten amerikanischen Truppen dürfen Familienangehörige der letzteren nicht dorthin kommen. Der Vertrag ist inzwischen von beiden Regierungen vollzogen.

— **Über die Entwicklung der südaustralischen Bahnen** gibt „Engineering" auf Grund des den Zeitraum vom 1. Juli 1902 bis dahin 1903 umfassenden neuesten Jahresberichts nähere Angaben, denen wir unter Bezugnahme auf die von uns in Nr 36 S. 571 und Nr 80 S. 1214 Jahrg. 1903 über den gleichen Gegenstand gebrachten Mitteilungen folgendes entnehmen. In der Kolonie Südaustralien stehen die Bahnen seit Jahren unter der Oberleitung des Staatskommissars Pendleton. Von der Hauptstadt Adelaide ausgehend dehnt sich das im ganzen 1643 engl. Meilen (2630 km) umfassende Netz nordwestwärts 688 Meilen (1100 km) weit bis Oodnadatta aus. In nordöstlicher Richtung erreicht es die Grenze der Kolonie Viktoria bei der 318 Meilen (520 km) von Adelaide belegenen Stadt Broken Hill. Die von Adelaide in südöstlicher Richtung ausgehende Linie hat eine Länge von 196 Meilen (320 km) und schließt an die Bahnen der Kolonie Viktoria an. Von den Bahnstrecken sind 570 Meilen (910 km) vollspurig, 1073 Meilen (1720 km) besitzen 1,067 m Spurweite. Im Verlaufe der letzten 10 Jahre hat dieses Schienennetz lediglich 71 Meilen (114 km) Zuwachs erfahren; auch ist der Güterverkehr während dieses Zeitraums nur um jährlich 3,75 % gestiegen. Dagegen erhöhte sich die Zahl der beförderten Personen in den letzten neun Jahren von 5 250 000 auf 9 000 000, also um 60 %. Da aber diese immerhin starke Zunahme fast ausschließlich auf den Nahverkehr entfiel, so wuchs die daraus erzielte Einnahme nur um 25 %. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind nicht gestiegen, und die 703 000 £ (14 000 000 ℳ) betragenden Frachteinnahmen des Berichtsjahres haben den Durchschnitt der zurückliegenden 10 Jahre (730 000 £ oder 14 600 000 ℳ) nicht einmal erreicht. Dieses ungünstige Ergebnis hat übrigens seinen Grund in der anhaltenden Dürre, unter der Südaustralien ebenso wie andere benachbarte Kolonien zu leiden hatte und die den Verkehr in nachteiligster Weise beeinflußte. Der vom Staatskommissar Pendleton ver-

faßte Jahresbericht weist nach, daß den Notstandsbezirken für die Zufuhr von Lebensmitteln, Viehfutter und Saatgut Frachtnachlässe von nicht weniger als 9000 £ (180 000 ℳ) gewährt worden sind. Freilich ist dieser Betrag immer noch gering gegen die in Neusüdwales für die gleichen Zwecke gewährten Ermäßigungen, wo den Bahnen dadurch ein Einnahmeausfall von nicht weniger als 221 000 £ (4 420 000 ℳ) entstanden ist. Der gesamte Reinertrag des letzten Berichtsjahres beziffert sich hiernach nicht höher als auf 452 000 £ (9 004 000 ℳ). Das Anlagekapital von 13 400 000 £ (270 000 000 ℳ) verzinste sich dadurch mit 3,37 %, während es im Vorjahre, wo allerdings die Einnahmen niedriger gewesen sind, als seit langer Zeit, nur 2,98 % erbracht hatte.

Diese wenig vorteilhaften Ergebnisse, die zur Deckung der zu zahlenden Schuldzinsen knapp ausreichten, haben nun vielfache Angriffe gegen die vom Staatskommissar Pendleton geleitete Betriebsführung heraufbeschworen, gegen die dieser sich in seinem Berichte durch den Nachweis verteidigt, daß im Laufe der Jahre verhältnismäßig viele und erhebliche Tarifherabsetzungen gewährt worden sind. Es sei eine der mit dem Staatsbahnbetriebe verbundenen Gefahren, daß die leitenden Stellen in guten Jahren nur allzu geneigt seien, aus politischen oder allgemeinwirtschaftlichen Rücksichten ausgiebige Tarifermäßigungen einzuführen, und daraus entstehe dann früher oder später, sobald ein Rückschlag eintrete, die Schwierigkeit, das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben aufrecht zu erhalten. Weit besser würde es sein, ein festes System einzuhalten, indem man die reichlichen Überschüsse günstiger Jahre benutzte, um etwaige größere Bedürfnisse der Bahnunterhaltung damit zu bestreiten oder aber daraus einen sicheren Rückhalt für kommende „magere Jahre“ zu bilden. Das hauptsächlichste Bestreben einer Staatsbahnverwaltung müsse darauf gerichtet sein, eine möglichst gesicherte und gleichmäßige Bilanz zu erzielen, damit man schließlich nicht genötigt würde, zu Tariferhöhungen zu schreiten, um die entstehenden Ausfälle zu decken.

Diese Ausführungen erscheinen uns namentlich auch deshalb beachtenswert, weil aus ihnen hervorgeht, daß dieselben Erfahrungen, welche im vorigen Jahre bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung zur Einrichtung eines Ausgleichsfonds führten, fast zur gleichen Zeit auch bei unseren Gegenfüßlern zu ganz ähnlichen Erwägungen und Vorschlägen Veranlassung gegeben haben.

Allgemeines.

— **Die Frau des Bahnwärters.** Von geschätzter Seite wird uns geschrieben: „Aus naheliegenden Gründen wird es neuerdings in verschiedenen größeren Zeitschriften im Interesse der allgemeinen Wohlfahrt für die Eheschließung als wünschenswert bezeichnet, daß von der Behörde verlangt werde, daß beide Teile ein ärztliches Gesundheitszeugnis vorlegen, bevor die Erlaubnis zur Heirat erteilt wird. In nicht zu unterschätzender Weise übt tatsächlich der Gesundheitszustand der Frau eines Bahnwärters (Weichenwärters) oft einen erheblichen Einfluß auf die Tätigkeit des Wärters aus, und davon wird die Frage der Betriebssicherheit unmittelbar berührt.

Leider wurde die Erfahrung gemacht, daß ein erheblicher Teil unserer Bahn-(Weichen-)wärter erheblich darunter zu leiden hat, daß ihre Frauen krank sind, oft monate-, jahrelang. Die Ursache dieser unerfreulichen Tatsache dürfte durch die Bahnärzte zu untersuchen sein; aller Wahrscheinlichkeit nach wird in den meisten Fällen der körperliche Zustand der Frau von vornherein nicht ein solcher gewesen sein, daß sie dem Beruf als Frau und Mutter gewachsen war, so daß nach kurzer Zeit Schwäche, Siechtum oder langes Krankenlager die Folge wurde.

Die unpünktliche Bedienung der Schranken, Unterlassung von Streckenbegang usw. wird von den zur Verantwortung gezogenen Wärtern sehr oft durch Krankheit oder notwendige Pflege der Frau und die dadurch gestörte Nachtruhe entschuldigt; die Untersuchung bestätigt oft diese Angaben. Es kann daher nur geraten werden, durch allgemeine Belehrung des in Betracht kommenden Eisenbahnpersonals dahin zu wirken, daß dieses in Anbetracht seines verantwortlichen Dienstes vorkommendenfalls bestrebt ist, sich nur eine tüchtige und durchaus gesunde Frau zu wählen, welche imstande ist, dem Hausstande in einer Weise vorzustehen, die dem Manne gestattet, seinem Dienst ohne Sorgen obzuliegen, und ihn nicht zwingt, die Ruhestunden vorschriftswidrig ganz oder teilweise der Familie zu opfern.“

— **Einschienenbahn.** In der Umgegend von Paris finden zur Zeit Versuche mit einer Einschienenbahn statt, die ausschließlich für die Beförderung von Briefen, Zeitungen und Postpaketen bestimmt sein soll. Man gedenkt zunächst eine Linie Paris-Marseille herzustellen, auf der man Sendungen von der Hauptstadt nach dem Mittelmeerhafen und umgekehrt in sieben bis acht Stunden befördern zu können hofft. Man verspricht sich von dieser Anlage eine völlige Umwälzung im Geschäftsverkehr und in der Zufuhr von Blumen, Frühgemüsen, Frühobst usw.

Bücherschau.

— **Berliner Jahrbuch für Handel und Industrie. Bericht der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin. Jahrgang 1903. I. Band. Berlin, Verlag von Georg Reimer, 1904.**

Die periodische Berichterstattung über die jeweilig jüngsten Vorgänge im wirtschaftlichen Leben hat in den letzten Jahren sowohl nach ihrem Inhalt, als nach ihrer Form bedeutsame Fortschritte gemacht. Der alljährlich erscheinenden, beachtenswerten Darstellung von Raffalovich, die unter dem Titel „Marché Financier“ einen Überblick über die wirtschaftlichen und finanziellen Vorgänge in den größeren Kulturstaaten bildet, sind die tiefer ausgreifenden und wichtige Probleme der Volkswirtschaft in ihren Wurzeln erfassenden Schriften von Calwer gefolgt, der sich bemüht, von Jahr zu Jahr die sich selbst gesteckten Aufgaben zu erweitern. Je größer der Kreis derjenigen wird, die die Wichtigkeit wissenschaftlicher Erforschung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse nicht nur für die theoretische Nationalökonomie, sondern auch für den Praktiker anerkennen, um so höher wird der Wert der periodischen Berichterstattung geschätzt werden, wie sie Raffalovich und Calwer leisten, und wie sie neuerdings in dem „Berliner Jahrbuch für Handel und Industrie“ der Öffentlichkeit geboten wird. Man darf von diesem Werk getrost sagen, daß es sowohl durch die Zusammenfassung und sachlich ruhige Beurteilung politischer und wirtschaftlicher Verhältnisse des In- und Auslandes während eines bestimmten Jahres, als auch durch die Fülle und praktische Auswahl wichtiger Tatsachen auf dem Gebiete des Verkehrs, des Zollwesens, durch die Wiedergabe gerichtlicher Entscheidungen in Sachen des Handels- und Gewerberechts, durch statistisches Material zur Preisbewegung, zur Streikfrage, zum Geldmarkt, durch umfangreiche, bis in das Jahr 1895 zurückreichende Kurstabellen ein zuverlässiges Nachschlagebuch bildet, das jedem größeren Betriebe im täglichen Gebrauch vorteilhafte Dienste zu leisten vermag.

Aus der Fülle des Gebotenen erwähnen wir besonders den ersten Teil, welcher die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung behandelt, und in welchem die Ausführungen beachtenswert sind, die aus den drei Momenten: dem Bedarf an Kapitalien, dem Bedarf an Verkehrsmitteln und dem Bedarf an menschlichen Arbeitskräften, die Maßstäbe der Beurteilung über den Charakter des Wirtschaftsjahres 1903, gewonnen worden sind. Aus dem Inhalt des zweiten Kapitels „Auswärtige Politik“ sind die Ausführungen über den englischen Imperialismus, über den Stand der imperialistischen Schutzzollpolitik in England sowie über ihre Bedeutung für Deutschland interessant, da diese Fragen wohl in den nächsten Jahren nicht aus der Erörterung der Zeitungen und aus den Verhandlungen der Parlamente verschwinden dürften. Recht belehrend ist der Abschnitt des dritten Kapitels, der die Bedeutung Berlins als Stapelplatz für Getreide, Eier, Felle, Häute, Wolle, Kolonialwaren, Petroleum und Holz behandelt.

Für den Kreis unserer Leser sei besonders auf die wichtigen Mitteilungen über das Verkehrswesen, über die Bestimmungen von Güter- und Zolltarifen hingewiesen. Das Werk enthält eine Zusammenstellung der wichtigen Neuerungen, Erleichterungen und Ergänzungen auf dem Gebiete der Eisenbahntarife, soweit sie von allgemeinem oder für den Berliner Platz von besonderem Interesse sind. Es macht den Eindruck, als wenn das große Material, über welches das Verkehrsbureau der Ältesten der Kaufmannschaft verfügt, und aus dem es seit Jahren jedem Anfragenden bereitwilligst Auskunft erteilt, für das vorliegende Jahrbuch zum Vorteil der Gesamtheit ausgiebiger als in früheren Jahren benutzt worden sei. Im vergangenen Jahre haben die Ältesten der Kaufmannschaft den Privatdozenten Dr J. Jastrow zu ihrem volkswirtschaftlichen Beirat gewählt. In seinen Händen lag die Bearbeitung und Redaktion des hier besprochenen Werkes. Da durch letzteres der wissenschaftlichen Darstellung wirtschaftlicher Vorgänge neue Bahnen gewiesen und neue Methoden gezeigt werden, so geziemt es sich wohl, den Namen jenes Mannes zu erwähnen.

M. F.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationsnamen:

1. Beiersdorf (Haltepunkt für Personenverkehr an der Strecke Falkenberg-Elsterwerda)
   in Beiersdorf (Bez. Halle),
2. Clasdorf (Haltestelle an der Strecke Berlin-Elsterwerda)
   in Klasdorf,
3. Rothes Haus (Haltepunkt für Personenverkehr an der Strecke Eilenburg-Pretzsch)
   in Rotes Haus,
4. Schönewalde (Haltepunkt für Personen- und Güterverkehr an der Strecke Berlin-Cottbus)
   in Schönwalde (Spreewald),
5. Schönwalde (Haltestelle an der Strecke Cottbus-Sorau)
   in Schönwalde (Kreis Sorau)

abgeändert.

Halle a/S., den 25. Februar 1904. (579)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Ladefristen.

Westfälische Landes-Eisenbahn.

Zu unserem Binnen-Gütertarife vom 1. September 1902 wird mit Gültigkeit vom 15. April d. J. der Nachtrag III herausgegeben.

Derselbe enthält neben verschiedenen Änderungen der Abschnitte II B, C, D und F insbesondere eine Ergänzung der besonderen Bestimmungen zu §§ 56, 68 und 69 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Abschnitt II A), wodurch die Ent- bezw. Beladefrist von Wagen, deren Ent- und Beladung den Empfängern bezw. Versendern obliegt, für die Stationen Albersloh, Angelmodde, Münster W. L. E., Sendenhorst und Wolbeck auf neun Tagesstunden festgesetzt wird.

Näheres ist bei den beteiligten Güterabfertigungen zu erfahren. (580)
Die Direktion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. März d. J. wird die zwischen den Stationen Moschin und Czempin an der Bahnstrecke Posen-Breslau gelegene Haltestelle Petzen, die bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen und Gütern in Wagenladungen eingerichtet ist, auch für die Abfertigung von Stückgut eröffnet. Lebende Tiere, Fahrzeuge und Sprengstoffe sind bis auf weiteres von der Abfertigung ausgeschlossen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, im Februar 1904. (581)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrswiederaufnahme.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Der Verkehr nach der diesseitigen Station Schönpriesen-Umschlagplatz ist am 15. Februar l. J. wieder aufgenommen worden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 3 — Inser.-Nr 74 — d. Ztg.)

Wien, am 23. Februar 1904. (582)

5. Güterverkehr.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 15. März d. J. tritt im Tarifheft 2 ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr 9 (Holz des Spezialtarifs III) von Kienberg-Gaming k. k. St. B. nach Schwarza bei Rudolstadt (Thüringen) K. E. D. Erfurt in Höhe von 131 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 1. März 1904. (583)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Getreide- etc. Ausnahmetarife Teil III, Heft 3 vom 1. II. 1898.)

Ab 15. März 1904 gelangen zwischen der Station Neratovic der k. k. priv. böhmischen Nordbahngesellschaft einerseits und den Stationen Bietigheim in Württemberg, Plochingen und Ulm der K. württembergischen Staatseisenbahnen anderseits direkte Frachtsätze zur Einführung, welche für Bietigheim 2,56, für Plochingen 2,66 und für Ulm 2,40 ℳ für 100 kg betragen. Die Frachtsätze gelten auch zur Bildung direkter Sätze für die auf Seite 10—12 des Tarifs verzeichneten württembergischen Anstoßstationen.

München, den 27. Februar 1904. (584)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.

Zum vorbezeichneten Tarife vom 1. März 1904 ist ein Berichtigungsblatt herausgegeben worden. Abzüge desselben sind auf den Verbandsstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 24. Februar 1904. (585)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländisch-deutsch-russischer Grenzverkehr, Heft 1 und 2.

Mit dem 1. März n. St. 1904 wird für Holz des Spezialtarifs III in ganzen Wagenladungen von Sosnowice nach Schwenningen bei Rottweil (Heft 1) ein Ausnahmefrachtsatz von 2,34 ℳ für 100 kg eingeführt.

Ferner werden mit demselben Tage die Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau Lauban in das Heft 2 und Heide-Gersdorf in das Heft 1 und 2 des oben bezeichneten Verkehrs einbezogen. Das Nähere ist bei den beteiligten Verwaltungen zu erfahren.

Im Verkehr mit der Station Crefeld Nord der Crefelder Eisenbahn (Heft 1) wird, wie die Direktion dieser Bahn unter dem 12. Januar 1904 bekannt gemacht hat, der zur Berechnung kommende Frachtzuschlag von 1,00 ℳ für jeden verwendeten Wagen bis zum 31. März 1907 einschließlich weiter erhoben.

Bromberg, den 26. Februar 1904. (586)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.

Am 1. März d. J. wird die Station Pankow-Schönhausen des Direktionsbezirks Berlin als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 für Gießerei-Roheisen einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Güterabfertigungs- sowie bei den Auskunftsstellen zu erfragen.

Breslau, am 26. Februar 1904. (587)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eisenerze usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe.

Vom 1. März d. J. ab wird die Station Remscheid-Güldenwerth in den vorbezeichneten Ausnahmetarif für die Direktionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Januar 1903 als Versandstation einbezogen.

Näheres bei den amtlichen Auskunftsstellen.

Kattowitz, den 24. Februar 1904. (588)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Station Themar in den Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 27. Februar 1904. (589)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und eisenhaltigen Schlacken von diesseitigen nach belgischen Stationen vom 1. November 1898 tritt am 1. März d. J. ein Nachtrag III in Geltung. Durch denselben wird der Ausnahmetarif auf Herdfrischschlacken und Walzenschlacken ausgedehnt. Die Station Groß-Hettingen wird in den Ausnahmetarif neu aufgenommen. Für die Stationen Aumetz, Bollingen und Fentsch enthält der Nachtrag neue ermäßigte Sätze. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Straßburg, den 24. Februar 1904. (590)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1904 an werden zum Ausnahmetarif 11 für Eisenerze zum Hochofenbetrieb im Heft 1 des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs ermäßigte Frachtsätze für den Versand von unserer Station Groß-Hettingen eingeführt. Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau.

Straßburg, den 23. Februar 1904. (591)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr.

Tarif Teil II, Heft 6 vom 1. April 1895.

Auf Seite 4 ist unter b der 2. Absatz zu streichen und dafür zu setzen:

„Frachtbeträge von 5 hl und darüber werden auf 10 hl aufgerundet, Beträge unter 5 hl fallen gelassen.

Die Schleppbahngebühren werden stets auf 10 hl aufgerundet."

München, 22. Februar 1904. (592)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elsaß-Lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1904 werden die Stationen Kedingen und Metzerwiese der Reichseisenbahnen in den Tarif für den obenbezeichneten Güterverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

München, den 24. Februar 1904. (593)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung der Generaldirektion zu Dresden vom 17. Februar 1904, nach welcher der Tarif für den sächsisch-preußisch-südfranzösischen Güterverkehr vom 1. Juni 1900 nebst Ergänzungsblatt und Nachtrag I am 4. Mai 1904 außer Kraft tritt, wird mitgeteilt, daß mit dem gleichen Tage auch die Rückvergütungen aufgehoben werden, die gemäß unserer Bekanntmachungen vom 29./10. 02, 2./1., 26./6., 3./9. und 7./12. 03 auf die Frachtsätze für Alt-Münsterol des genannten Tarifs gewährt worden sind.

Wegen Einführung eines neuen deutsch-südfranzösischen Tarifs, durch den teilweise Frachterhöhungen eintreten werden, erfolgt weitere Bekanntmachung.

Inzwischen erteilt unser Abrechnungsbureau hier nähere Auskunft.

Straßburg, den 25. Februar 1904. (594)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen,
zugleich namens der beteiligten
Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Ausnahmetarif für Holz und Rinde, Teil IV, Heft Nr 1 vom 1. Mai 1903.)

Ab 15. März 1904 werden die sämtlichen Stationen der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft in die Abteilung für Schleifholz (Seite 248–253) aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den betreffenden Stationen zu erfragen.

München, den 23. Februar 1904. (595)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. März d. J. wird die Station Pankow-Schönhausen als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 für Gießerei-Roheisen aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 27. Febr. 1904. (596)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Wirkung wird die Station Genua Piazza Brignole der italienischen Mittelmeerbahnen in den italienischen Ausnahmetarif Nr 1 für Getreide mit nachstehenden Schnittsätzen einbezogen:

Genua P. Brignole { Pino 1,03 Frcs. / Peri 1,29 „ }
für 100 kg.

Straßburg, den 25. Februar 1904. (597)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Bezugnehmend auf unsere Bekanntmachung vom 5. Januar d. J. bringen wir hiermit zur Kenntnis, daß die Einführung der neuen Hefte 1, 2 und 3 des belgisch-südwestdeutschen Viehtarifs für den Verkehr mit der Reichsbahn, Pfalz und Baden sowie der den Eisenbahnfahrzeugtarif enthaltenden Nachträge zu den Heften 2a und 2b (Basel), 3a und 3b (Reichsbahn), 5a und 5b (Pfalz) und 6a und 6b (Baden) des belgisch-südwestdeutschen Gütertarifs auf den 1. April d. J. verschoben worden ist. Die Nachträge zu den bezeichneten Heften des Gütertarifs enthalten neben dem Eisenbahnfahrzeugtarif verschiedentlich auch noch Ergänzungen und Änderungen, über welche die Tarifbureaus (Verkehrsbureaus) der beteiligten Verwaltungen Auskunft erteilen.

Straßburg, den 25. Februar 1904. (598)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Am 10. März d. J. wird die Haltestelle Creidlitz des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt in den direkten Verkehr einbezogen.

Näheres ist bei den beteiligten Abfertigungsstellen zu erfragen.

Erfurt, den 26. Februar 1904. (599)
Königliche Eisenbahndirektion.
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Heft 5 des Ausnahmetarifs 6 — Kohlenverkehr nach Württemberg — der Frachtsatz von Kalscheuren nach Winnenden b. Waiblingen von 0,99 ℳ auf 0,89 ℳ für 100 kg berichtigt.

Essen, den 26. Februar 1904. (600)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.

Am 1. März d. J. treten folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 S für Schiffsbaueisen nach Station Neuhaus a. d. Oste des Direktionsbezirks Altona in Kraft, nämlich von Station

	in Klasse I	II
Grevenbrück	1,23 ℳ	0,68 ℳ
Mülheim a. d. Ruhr .	1,12 „	0,67 „
Niederschelden . . .	1,32 „	0,73 „

für 100 kg.

Essen, den 26. Februar 1904. (601)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburg-nordwestdeutscher Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmefrachtsatz für Abfallsteine von Piesberg nach Wilhelmshaven von 0,35 ℳ auf 0,32 ℳ für 100 kg ermäßigt.

Münster, den 25. Februar 1904. (602)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbands-Gütertarif.

Zum 1. März d. J. wird Nachtrag 10 ausgegeben, welcher außer bereits bekannt gemachten Ergänzungen und Änderungen des weiteren enthält: Änderungen bezüglich des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der besonderen Tarifvorschriften, Änderung in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen und Bestimmungen über die Güterabfertigung nach Orten mit räumlich getrennten Bahnhöfen, Aufnahme neuer Stationen, Änderung bestehender Tarifentfernungen und Sätze, Ergänzung, Änderung und Neu-Zusammenstellung verschiedener Ausnahmetarife, Änderung von Stationsnamen. — Die zusätzlichen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I 3 genehmigt. — Durch den Nachtrag werden die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Ahaus, Coesfeld D. G. E., Dülmen D. G. E. (jetzige Bezeichnung: Dülmen Ost), Epe i. Westf., Gronau D. G. E., Legden der ehemaligen Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn im rheinisch-westfälisch-bayerischen Gütertarif vom 1. Oktober 1896 und für die Stationen Ennigerloh, Freckenhorst, Westkirchen der Westfälischen Landeseisenbahn im thüringisch-hessisch-bayerischen Verbands-Gütertarif vom 1. Januar 1896 aufgehoben bezw. ersetzt.

Der Nachtrag kann voraussichtlich vom 29. d. M. ab auf den Verbandsstationen eingesehen und käuflich bezogen werden.

Hannover, den 26. Februar 1904. (603)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

1. Heft. Saarbrücken-württembergischer Güterverkehr.

Auf Seite 52 des vom 1. März d. J. ab gültigen Tarifs für den obenbezeichneten Verkehr wird die Entfernung Neef-Stuttgart Hptbhf. von 247 auf 347 berichtigt.

Stuttgart, den 26. Februar 1904. (604)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Zum 1. März d. J. werden im Verkehr mit Heimersheim, Station des Eisenbahndirektionsbezirks Cöln, auch Frachtsätze für Wagenladungen eingeführt.

Am 10. März d. J. werden die Stationen Utrecht Zentralbahnhof der Niederländischen Staatsbahn und Utrecht Zentralbahnhof sowie Maliebaan und Zaandam der Holländischen Eisenbahn in den Ausnahmetarif 11 (a und b) für Eisen und Stahl im Verkehr mit Stationen der Bezirke Cöln und St. Johann-Saarbrücken sowie der Crefelder Eisenbahn aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Elberfeld, den 23. Februar 1904. (605)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn-pfälzischer Gütertarif.

Am 1. März d. J. werden die Stationen Kirkel-Neuhäusel und Limbach-Altstadt der Pfälzischen Eisenbahnen in den obengenannten Tarif einbezogen. Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen und das Verkehrsbureau.

Mainz, den 25. Februar 1904. (606)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

(Klassengüterverkehr Österreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 10. März l. J. gelangen für die Beförderung von Schwefelsäure von Heufeld nach Aßling, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, ferner für die Beförderung von Eisenschlacken von Concordiahütte nach Nürnberg Z. B. direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 22. Februar 1904. (607)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Mit dem 15. März d. J. wird die Station Traun der k. k. österreichischen Staatsbahnen (Kremsthalbahn) in den Ausnahmetarif 16 für Baumwolle einbezogen. Für diese Station gelten die um 14 ₰ erhöhten Frachtsätze der Station Linz.

Altona, den 23. Februar 1904. (608)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterr.

Für Papier aller Art zur Ausfuhr aus dem österr.-ung. Zollgebiete des A.-T. Nr 7 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5000 kg für den Frachtbrief	10 000 kg und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Hochofen	71 ₰	53 ₰
Nach Aussig-Landungsplatz von Hochofen	69 „	53 „
Nach Schönpriesen-Umschlag von Hochofen	69 „	53 „
Nach Dresden-Elbkai von Hochofen	111 „	82 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 24. Februar 1904. (609)

Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898, Tarif Teil II, Heft 3 vom 1. Februar 1898.

Änderung des Ausnahmetarifes Nr 13 (Graphit).

Mit Gültigkeit vom 5. März 1904 wird die Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr 13 (Graphit) in den obbezeichneten Tarifheften wie folgt abgeändert:

„Graphit, roh, auch gemahlen sowie geschlemmt oder in Tafeln, Kugeln oder Blocks geformt, auch Graphiterde."

Gleichzeitig entfällt die Unterteilung dieses Ausnahmetarifes in Abteilung a) und Abteilung b) und werden sämtliche Frachtsätze der bisherigen Abteilung a) gegenstandslos.

In Wirksamkeit verbleiben demnach nur die Frachtsätze der bisherigen Abteilung b).

Wien, am 20. Februar 1904. (610)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.

Am 1. März d. J. wird zum diesseitigen Binnentarife der Nachtrag 1 herausgegeben.

Derselbe enthält Änderungen und Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung", der „Besonderen Tarifvorschriften" sowie Änderungen der „Besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif" und der Preistafeln.

Die in diesen Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Näheres bei der Betriebsverwaltung in Bodenwerder a/W. und den diesseitigen Stationen. (611)

Eschershausen, den 26. Februar 1904.

Die Direktion.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover.

Am 1. Mai d. J. erhöhen sich die Preise der bestehenden Fahrkarten und die Gepäckfrachtsätze zwischen Bremen und Friedrichroda.

Näheres hierüber ist in unserem Verkehrsbureau zu erfahren.

Hannover, den 23. Februar 1904. (612)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von 1750 Stück Schaufeln (Kohlen-, Schnee- und Heizerschaufeln) und 4700 Stück Lampenbrennern.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Schaufeln und Lampenbrennern" versehen bis zum **17. März 1904, vormittags 10½ Uhr**, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist 15. April 1904, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 23. Februar 1904. (613)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 2900 qm Granitpflaster- und 400 lfd. m Granitbordsteinen zur Ausführung von Pflasterarbeiten auf der Südseite des umzubauenden Oberschlesischen Bahnhofes in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 14. März d. J., mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabteilung einzureichen. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ ebendaher bezogen werden.

Breslau, den 26. Februar 1904. (614)

(Brüderstraße 36).

Königliche Eisenbahn-Bauabteilung.

Es sollen vergeben werden die Lieferungen von:

Los I. 1 250 000 kg Baustückkalk,
„ II. 860 000 „ Zement.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Baustückkalk bezw. Zement" bis zum Freitag, den 11. März d. J., vormittags 11½ Uhr, postfrei an uns einzusenden. Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen sind von unserem Rechnungsbureau hier, Louisenstraße Nr 10, Zimmer 76 a, gegen portofreie Einsendung von 40 ₰ für Los I und 50 ₰ für Los II in bar zu beziehen.

Posen, den 26. Februar 1904. (615)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung und Anlieferung von Muffenröhren, Flanschenröhren, Formstücken und Wasserschiebern im ungefähren Gesamtgewichte von 53 300 kg für eine Wasserleitung auf Bahnhof Güsten soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotformular liegen im technischen Bureau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (bar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Muffenröhren etc. für Bahnhof Güsten"

versehen zu dem auf

Mittwoch, den 9. März 1904, vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb drei Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Februar 1904. (616)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verdingung

der Lieferung von 550 000 **Bekleidungs- und Achsbuchsbügelschrauben**, 2 004 400 **Schrauben und Muttern**, 766 000 **Schraubenmuttern** für das Rechnungsjahr 1904 für die Königlichen Eisenbahndirektionen in **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W.**

Eröffnung der Angebote am **Freitag, den 18. März 1904, vormittags 11 Uhr.**

Zuschlagsfrist bis 9. April 1904.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 70 ₰ (von auswärts mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr) — nicht in Briefmarken — vom Rechnungsbureau, hier, Thielenplatz Nr 4, Zimmer 129, abgegeben.

Hannover, den 29. Februar 1904. (617)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

K. württ. Staatseisenbahnen.

Verkauf von Oberbaumaterialien.

Die bei der Oberbaumaterialverwaltung Heilbronn lagernden alten Oberbaumaterialien (etwa 3600 t) sowie folgende noch brauchbare Materialien, und zwar:

100 t neue Stahlschienen Profil M (Gewicht 20 kg auf das laufende Meter) nebst zugehörigen 37 t neuen Befestigungsmitteln;
gebrauchte Unterlagsplatten aus Schweißeisen und Flußeisen;
gebrauchte Stahllaschen;
„ schweißeiserne Querschwellen Profil I;
gebrauchte Krampen, Schlußstücke und Keile aus Schweißeisen

werden dem Verkauf ausgesetzt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Sortenverzeichnis werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt.

Die Angebote sind spätestens bis 11. März d. J., vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen; anschließend hieran findet die Eröffnungsverhandlung statt.

Die Bieter bleiben bis 1. April d. J. an ihre Angebote gebunden.

Heilbronn, den 19. Febr. 1904. (618RM)

K. Oberbaumaterialverwaltung.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 19. 5. März 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Der Fischverkehr auf der Großen Zentralbahn in England.
Fahrgeschwindigkeit amerikanischer und europäischer Schnellzüge.
Aus der Rede des Staatsministers Budde vom 24. Februar zum Etat der Reichseisenbahnen.
Nachrichten:
Deutschland: Der preuß. Eisenbahnetat in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses. — Gehalts- und Titelverhältnisse einiger Klassen der preuß. Staatsbahnbeamten. — Einnahmen der preuß.-hess. Staatsbahnen. — Schutz der Telegraphen- und Fernsprechanlagen gegenüber elektr. Kleinbahnen. — Preuß. Eisenbahnabgabe. — Elektr. Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin. — Studiengesellschaft für elektr. Schnellbahnen. — Lieferung von Eisenbahnmotorwagen für die bayer. Staatsbahnen. — Beirat der württemberg. Verkehrsanstalten. — Beamtenvereine bei den württemb. Verkehrsanstalten. — Kaiser-Geburtstagsfeier in den Eisenbahnvereinen. — Erweiterung des Deutschen Vereins enthaltsamer Eisenbahner. — Prämiierung von Preisausschreiben. — Personalnachrichten.
Österreich: Betriebseinnahmen der österr. Staatsbahnen. — Konzession für die Nebenbahn Sudomer-Skalsko-Alt-Paka. — Die gewölbten Eisenbahnbrücken im Zuge der neuen Alpenbahnen. — Zum Unfall auf der Bahnlinie Spalato-Sinj. — Lokalbahn von Polna-Stecken zur Stadt Polna. — Vereinfachung des Stückgutabfertigungsverfahrens. — Neue Beförderungsart von lebenden Fischen. — Tarifermäßigung für Düngemittel. — Frachtermäßigung für lebende Fische, Fischbrut und Fischeier. — Weltausstellung in St. Louis.
Ungarn: Die ungar. Investitionsvorlage.
Übrige europäische Länder: Erörterung des belgischen Eisenbahnbudgets. — Schweizer. Nebenbahnen. — Die englische Schnellzuglokomotive „La France". — Eisenbahnfrevel und -Unfälle in England. — Änderungen im Fahrkartenwesen. — Die Great Northern & City-Röhrenbahn. — Eisenbahnen und Wetter in England.
Fremde Weltteile: Eisenbahntruppentransporte nach Sibirien. — Truppentransport über das Eis des Baikalsees auf der fertiggestellten Bahn. — Die algerischen Eisenbahnen.
Allgemeines: Technolexikon. — Der Selbstfahrerzug mit verteilter Triebkraft vom Oberst Ch. Renard.
Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.
Amtliche Bekanntmachungen

Dieser Nummer liegt Nr 7 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Der Fischverkehr auf der Großen Zentralbahn in England.

Vom Eisenbahn-Bau- und -Betriebsinspektor Frahm in London.

Der als unerschöpflich zu bezeichnende Fischreichtum der Meere, die Großbritannien und Irland umgeben, und das stetige Zurückweichen der englischen Landwirtschaft vor der Industrie haben wesentlich dazu beigetragen, die englische Hochseefischerei und die Einrichtungen der Eisenbahnen für die Beförderung von Fischen zu vervollkommnen, um weiten Kreisen der englischen Bevölkerung an Stelle der teuren Fleischkost gute Fischnahrung bieten zu können. Alle größeren Eisenbahngesellschaften Großbritanniens, deren Bahnnetze an passenden Stellen die Küste berühren, haben einen mehr oder minder großen Fischverkehr von der Küste nach den größeren Binnenplätzen und Industriebezirken des Landes. So die Große Westbahn von Milford, Weymouth, Penzance, die London und Nordwestbahn von Holyhead nach London, die Große Ostbahn von Lowestoft nach London und anderen Orten. Den bedeutendsten, von einem einzigen Hafenort ausgehenden Fischverkehr hat die Große Zentralbahn von Great Grimsby nach London, Sheffield, Manchester, Liverpool und anderen größeren Städten. Sie widmet diesem Verkehr besondere Sorgfalt und hat beispielsweise neuerdings Wagen von 15 t Tragfähigkeit für den Fischverkehr von Great Grimsby nach London eingestellt, die einzig in ihrer Art in England sind und, wenn sie auch in ihrer jetzigen Bauart noch nicht als zweckmäßig bezeichnet werden können, doch wegen ihrer Neuheit Beachtung verdienen. Andere Maßregeln, wie die Einstellung schwerer Lokomotiven für den Fischverkehr und die stetige Verbesserung der Dockanlagen in Great Grimsby, erscheinen geeignet, die Beförderung der Fische für die Eisenbahnverwaltung nicht nur im einzelnen noch lohnender als bisher zu gestalten, sondern auch den Absatz zu steigern, weil die Fische infolge der besseren Beförderung in einem besonders guten Zustand auf den Markt gebracht werden.

Der an der Ostküste Englands belegene Hafenort Great Grimsby, dessen Lage zu dem Schienennetz der Großen Zentralbahn und ihrer Anschlußlinien aus der Übersichtskarte (Abbildung 1) hervorgeht, verdankt seinen lebhaften Aufschwung in erster Linie der Hochseefischerei. Als im Jahre 1852 die ersten größeren Dockanlagen eröffnet wurden, zählte der Ort nur 8600 Einwohner in 960 Häusern mit einem versteuerbaren jährlichen Mietswert von 256 000 ℳ, während die Einwohnerzahl jetzt 65 000, die Häuserzahl 13 500 mit einem versteuerbaren jährlichen Mietswert von 5 000 000 ℳ beträgt. Im Jahre 1854 wurden nur 460 t Fische, im Jahre 1902 dagegen 168 000 t versandt. Am 31. Dezember 1902 betrug die Zahl der in Great Grimsby beheimateten größeren Fischdampfer 50, die der kleineren 424, die Zahl der Segler 47, so daß im ganzen eine Flotte von 521 Dampfern und Seglern dem Fischfang oblag; ihre Bemannung bestand aus 4773 Köpfen. Außer dem Fischverkehr hat Great Grimsby eine Kohlenausfuhr von fast 2 000 000 t jährlich. Eingeführt wird u. a. Holz, im Jahre 1902 rund 350 000 t.

Die Dockanlagen in Great Grimsby gehören seit alters her der Manchester, Sheffield und Lincolnshire-Eisenbahngesellschaft, die anfangs der vierziger Jahre die damaligen unbedeutenden Anlagen von einer Dockgesellschaft erwarb. Die Direktoren dieser Bahngesellschaft waren es auch, welche die günstige Lage des Ortes für den Seeverkehr und als Fischereihafen erkannten und den Ausbau der Hafenanlagen betrieben. Die Manchester, Sheffield und Lincolnshire-Eisenbahn hat bekanntlich vor einigen Jahren, als es ihr nach vielen Kämpfen gelungen war, ihr Bahnnetz mit London zu verbinden, den Namen Große Zentralbahn angenommen, der daher nunmehr alle Dockanlagen in Great Grimsby gehören. Durch bedeutende Landankäufe hat die Große Zentralbahn ihren Besitz in Great Grimsby nach und nach so erweitert, daß sie dort die Alleinherrscherin ist und andere Unternehmungen, die dort Geschäfte treiben wollen, den erforderlichen Grund und Boden von ihr pachten müssen. So hat die Große Nordbahn u. a. den Bauplatz für ein Lagerhaus gepachtet, auch das Mitbenutzungsrecht für gewisse Gleise der Großen Zentralbahn erworben, um an die Hafen-

anlagen heranzukommen. Die Große Zentralbahn betreibt in Great Grimsby nicht nur Geschäfte, die sich unmittelbar auf den Eisenbahnverkehr beziehen, sondern besitzt auch 12 Dampfer von 1000 bis 1200 t und einen Dampfer von 700 t, die regelmäßig nach Hamburg, Antwerpen und Rotterdam fahren und Güter und Reisende befördern.

Für den Fischverkehr im Hafen von Great Grimsby sind die beiden in Abbildung 2 entsprechend bezeichneten Docks Nr 1 und 2 mit 5 ha 26 ar und 6 ha 47 ar Wasserfläche bestimmt. Dock Nr 1 ist unmittelbar von der See, d. i. von der Mündung des Humberflusses durch eine Schleuse zugänglich, während Dock Nr 2 keinen unmittelbaren Zugang von der See hat, sondern nur durch Dock Nr 1 erreicht werden kann. Eine in Dock Nr 2 hineingebaute Zunge und fast die ganze Westseite der beiden Docks Nr 1 und 2 sind mit Schuppen für den Fischverkehr versehen. Es sind dies an der Landseite offene, an der Kaiseite teilweise geschlossene Schuppen mit einem Steinplattenfußboden, der ungefähr in Bodenhöhe der an der Landseite vorfahrenden Eisenbahnwagen liegt. Zu der Ausrüstung der Fischdocks gehören ferner u. a. zwei Kohlen-Verladevorrichtungen im Dock Nr 2 für die Bekohlung der Fischdampfer, zwei Trockendocks und ein kleines Schwimmdock für die Ausbesserung. Die Kais sind mit ausgedehnten Gleisanlagen ausgerüstet, namentlich sind alle Schuppen für den Fischverkehr an der Landseite mit mehreren Gleisen für die Bereitstellung, Beladung und Abfuhr der Fischwagen und Züge versehen. Im Hafen ist vor einigen Jahren eine große Eisfabrik erbaut worden, um die ausgehenden Fischerfahrzeuge mit Eis versehen zu können. Bis zur Erbauung der Eisfabrik war man auf die etwas unsichere Eiszufuhr von Norwegen angewiesen. Die Fabrik liegt an den Fischdocks, so daß die Fischerfahrzeuge ihr Eis unmittelbar aus der Fabrik mit geeigneten Überladevorrichtungen entnehmen können. Die Leistungsfähigkeit der Fabrik ist 300 t Eis täglich.

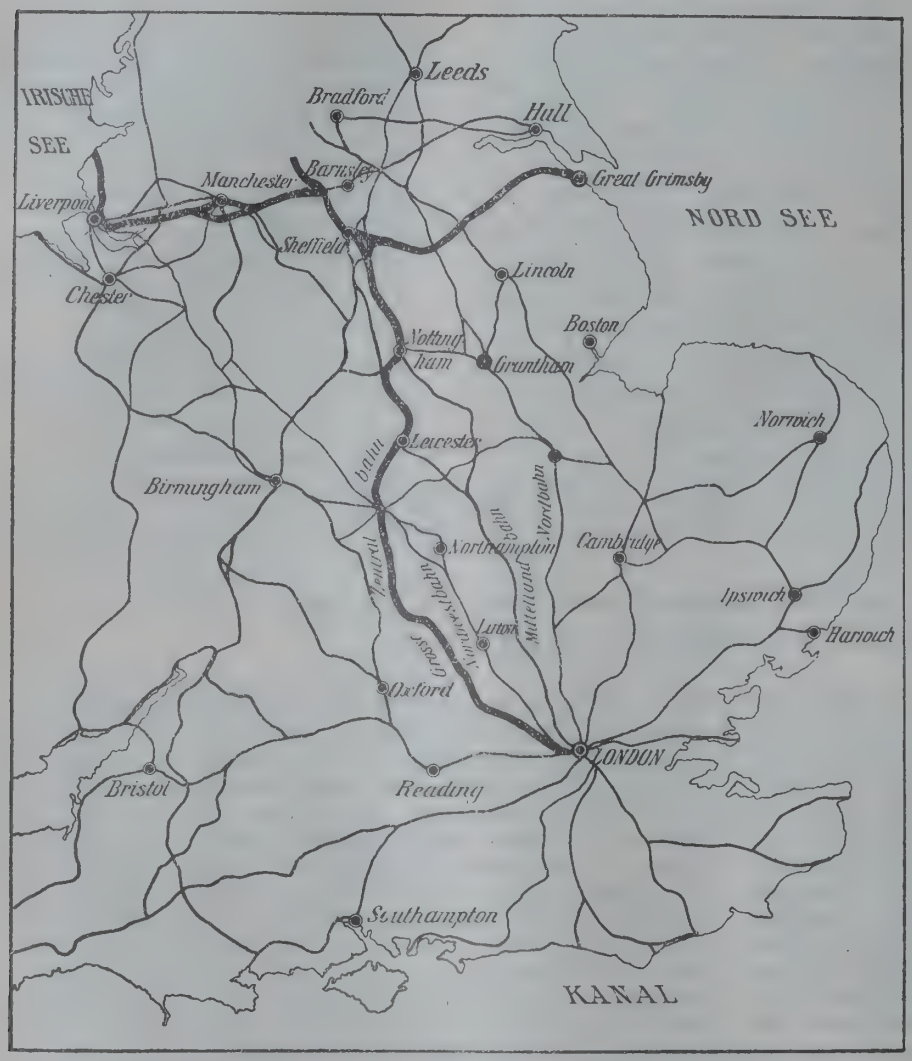


Abb. 1.

Der ganze Hafenbetrieb spielt sich nun, soweit der Fischverkehr in Frage kommt, etwa folgendermaßen ab. Die mehreren Gesellschaften gehörigen Fischdampfer bleiben solange auf der See, bis sie ihre volle Ladung gefangen haben, was mitunter bis zu vier Wochen dauert, während die Segler öfter ein- und auslaufen. Ein Teil der Fische wird von Zeit zu Zeit durch besondere Dampfer und Segler von den auf hoher See verbleibenden Fischdampfern und Seglern abgeholt. Die Fische werden entweder lebend auf dem Dampfer in einem unteren, vom Seewasser durchflossenen Raum gehalten, oder getötet und auf Eis gelegt, oder eingesalzen. Gegen 6 Uhr morgens beginnen die Fischerfahrzeuge in die Docks einzulaufen, wo sie sich sofort an die Schuppenkais legen. Dann fängt das Ausladen an. Die auf Eis mitgebrachten Fische werden in Körben ausgeladen, die größeren Sorten auf dem Fußboden der Schuppen zur Besichtigung bereitgelegt, die kleineren in Körben und Kisten aufgestellt. Die lebenden Fische — es sind dies nur größere Sorten — werden mit Netzen aus dem Schiffsraum hochgezogen, mit einem Holzhammer oder einer Eisenstange getötet und dann mit Handkarren ausgeladen und gleichfalls im Schuppen bereitgelegt oder hingestellt. Nach den Angaben der Dockbeamten in Great Grimsby nimmt der Versand lebender Fische mit der Eisenbahn in England mehr und mehr ab und ist nur noch unbedeutend. Die Beamten faßten die Hauptregeln, die bei einem zweckmäßig eingerichteten Fischverkehr zu beachten seien, überhaupt in die wenigen Worte zusammen: „Die Fische unmittelbar vor dem Versand töten, sofort in Eis verpacken, schnell einladen, befördern und auf den Markt bringen.“ Zum Versand kommen in Great Grimsby u. a. Schollen, Kabliau, Seezungen, Weißfische, Heringe. Von letzteren wird ein großer Teil mit Schiffen in das Ausland verschickt.

Das Ausladen der Fische ist gegen 8 Uhr morgens beendet, dann liegen lange Reihen in den Schuppen zum Verkauf bereit oder sind dort in Körben und Kisten aufgestellt und die Versteigerung beginnt. Die größeren Fischhändler in London, Manchester, Liverpool und anderen bedeutenden Städten haben ihre eigenen Agenten in Grimsby, mit denen sie während der Morgenstunden unausgesetzt in telegraphischem Verkehr stehen. Sie lassen sich fortlaufend über den Gang der Versteigerung berichten und geben Weisungen über die zu kaufenden Mengen und Sorten von Fischen und die zu zahlenden Preise. Die Agenten sind von einer Anzahl Arbeiter begleitet, die während der Versteigerung die gekauften Fische in Kübel packen und auf Handkarren zum Reinigen und Verpacken abfahren. Nach der Versteigerung beginnt das Beladen der Eisenbahnzüge. Schon am frühen Morgen, spätestens aber während der Versteigerung der Fische, sind die leeren Fischwagen auf die Schuppengleise gestellt worden. Die Kaischuppen sind ein- für allemal nach einzelnen Verkehrsrichtungen und Verkehrsbezirken

eingeteilt, nach denen auch die leeren Züge auf Stumpfgleisen im Hafenbahnhof in Gruppen von Wagen ausrangiert werden. Die Leerwagengruppen werden an die einzelnen Schuppenabteilungen geschoben, dort entweder gleich auf die Ladegleise

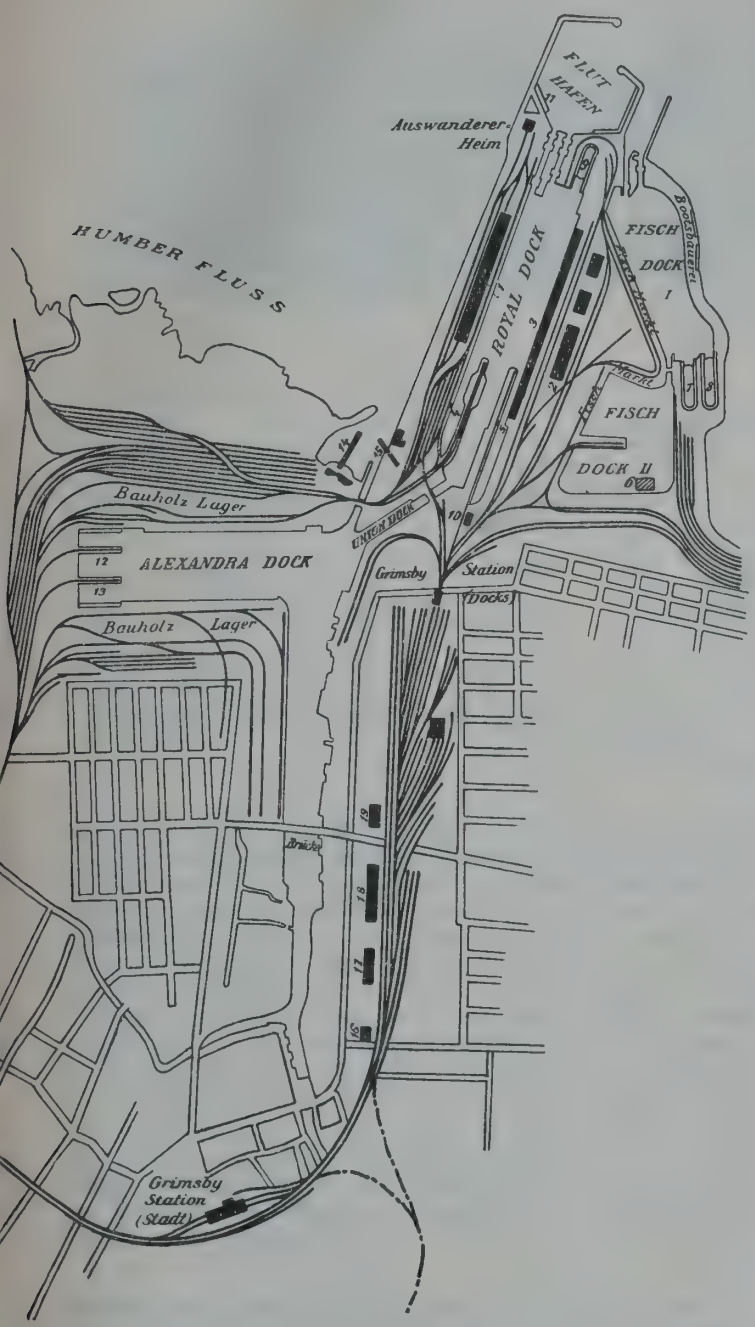


Abb. 2.

1. Ausfuhrschuppen. 2. Speicher für Güter, Getreide und Baumwolle. 3. Ausfuhrschuppen und Warenhäuser. 4., 5. Kohlenaufzüge. 6. Schwimmdock. 7., 8., 9. Trockendocks. 10. Dockverwaltungsgebäude. 11. Rettungsstation. 12., 13. Kohlenstürzvorrichtungen. 14., 15. Hellinge. 16 - 19. Malzschuppen.

gebracht oder in Aufstellungsgleisen zur späteren Auswechslung gegen beladene Wagen aufgestellt. Von den neuen 15 t-Wagen hat die Große Zentralbahn erst 17 Stück, die übrigen Wagen haben nur eine Tragfähigkeit von 5 bis 6 t. An einzelnen Tagen, wie kurz vor Karfreitag, werden bis 400 beladene Wagen in etwa 12 Sonderzügen und mit Personenzügen von Great Grimsby abgesandt. Von den älteren Wagen sind zwei Arten vorhanden:

1. Wagen für den Versand von gesalzenen Fischen in Körben und Kisten oder von sonstigen Fischen zweiter Sorte; es sind dies bedeckte Güterwagen gewöhnlicher Bauart.

2. Plattformwagen für den Versand von lebenden, d. h. lebend nach Great Grimsby gebrachten und dort vor dem Versand getöteten Fischen (Fische erster Sorte). Jeder Wagen ist mit einem abnehmbaren Holzbehälter mit drei oder vier Abteilungen ausgerüstet, in dem die Fische auf Eis verpackt mit schnellfahrenden Zügen verschickt werden.

Die neuen 15 t-Wagen (Abb. 3, 4, 5 und 6) sind bedeckte Güterwagen, laufen auf zwei zweiachsigen Drehgestellen von 1,68 m Radstand und 9,6 m Entfernung, sind 13,72 m lang von Pufferbohle zu Pufferbohle, 2,34 m breit von Außenkante zu Außenkante Wandständer, 2,18 m hoch in der Mitte und 1,83 m an den Seiten zwischen Bodenschwelle und oberem Längsbalken. An jeder Langseite sind zwei Schiebetüren von 1,5 m Weite und 1,83 m Höhe. Besondere Sorgfalt ist auf die Fußbodenanordnung verwandt, um das Tropfwasser von den Rädern und Schienen fernzuhalten, die es sehr schlüpfrig machen würde. Der Fußboden hat ein Quergefälle von rund 1:40 nach der Wagenmitte, wohin das Tropfwasser fließt, um in Kupfer- und Messingröhren in die Gleismitte geleitet zu werden, wo es unschädlich ist. Das Gerippe des Fußbodens ist aus drei Langschwellen und einer Anzahl von Querhölzern gebildet und mittels Lagerhölzer auf dem eisernen Unterrahmen gelagert. Die Langschwellen haben 50 mm tiefe Falze, in die Fußbodenbretter von 25 mm Stärke diagonal eingefügt sind. Die Langschwellen liegen mit ihrer Unterkante in gleicher Höhe, die mittlere ist etwas niedriger als die Seitenschwellen, woraus sich das Quergefälle des Fußbodens ergibt. Der über den Brettern verbleibende Raum von 25 mm ist mit Zement ausgefüllt. Die Wände des Wagenkastens sind auf halber Höhe aus dicht schließenden Bohlen hergestellt, darüber bestehen sie aus jalousieartig gestellten Hölzern. Der ganze Wagenkasten ist, um das Fischwasser von dem Holz fernzuhalten, an den Innenwänden mit Zinkblech ausgeschlagen, das in der oberen Hälfte (vor den Jalousien) durchbohrt ist. Die Endwände sind auch außen teilweise mit Zinkblech bekleidet. Bei der Anordnung dieser Konstruktionseinzelheiten hat die Absicht mitbestimmend gewirkt, die Wagen außer zur Beförderung von Fischen auch zur Beförderung von Gemüse und Früchten zu verwenden. Das Dach ist mit Segeltuch überspannt. Die Wagen sind mit den Einrichtungen der Luftsaugebremse versehen, damit sie in Personenzügen laufen oder zu schnellfahrenden Güterzügen zusammengestellt werden können. Außerdem haben sie Handbremsen. Das Eigengewicht der Wagen beträgt bei 15,24 t Tragfähigkeit 19,3 t, ist also sehr groß, was hauptsächlich auf den Zementfußboden und die Zinkbekleidungen zurückzuführen ist. Die 15 t-Wagen laufen selten in geschlossenen Zügen für sich allein, meistens mit kleineren Wagen zusammen. Ihre Ladung besteht gewöhnlich aus Fischen erster Sorte, die auf Eis in Kübeln und Kisten liegen.

Diese 15 t-Wagen sind namentlich unzweckmäßig wegen ihres großen Eigengewichts. Die kleinen 5 t-Wagen haben ein Eigengewicht von nur 5 t, so daß bei der Beförderung von 15 t Fischen in kleinen Wagen nur 15 t, in großen Wagen dagegen 19 t Eigengewicht (genau 19,3 t) zu schleppen ist. Das Eigengewicht der großen Wagen müßte daher bedeutend herabgesetzt werden, wenn man durch ihre Einstellung an Zugförderungskosten sparen wollte. Zu dem Zweck könnte wohl zunächst der Zementfußboden durch einen hölzernen, mit Zinkblech beschlagenen Fußboden ersetzt werden. Ob die Bekleidung der Wände mit Zinkblech in ganzer Höhe erforderlich ist, erscheint auch fraglich. Das Holz der Wände wird zwar von dem von den Fischen abtropfenden Wasser angegriffen, vielleicht wäre eine häufigere Erneuerung aber wirtschaftlicher, als das fortwährende Mitschleppen der Zinkbekleidung. Weitere Ersparnisse an Eigengewicht müßten an den Untergestellen eintreten. Es hat sich auch herausgestellt, daß die gleiche Menge Fische bei der Verwendung kleiner Wagen schneller

ein- und ausgeladen werden kann, als bei der Verwendung großer Wagen, so daß die großen Wagen in dieser Beziehung auch nicht gerade vorteilhaft sind. Anderseits haben die großen Wagen gewisse Vorteile für den Zugdienst und die Unterhaltung der Betriebsmittel: Die Züge werden bei gleicher Belastung kürzer und können wegen der besseren Bremseinrichtungen schneller gefahren werden; die Unterhaltungskosten eines Wagens von 15 t Tragfähigkeit sind kleiner als die dreier Wagen von 5 t. Im ganzen liegt der Fall so, daß die Einstellung von Wagen größerer Tragfähigkeit für den Verkehr zwischen London und Great Grimsby vorteilhaft erscheint. Der Verkehr bewegt sich in einer Richtung zwischen zwei Endpunkten mit Ladeeinrichtungen, die zum Be- und Entladen großer Wagen verwandt werden können. Die Züge laufen sowohl auf der Hinfahrt als auch auf der Rückfahrt geschlossen durch, da auf Rückfracht nicht zu rechnen ist und daher ein Sammeln von Gütern kaum in Frage kommt.

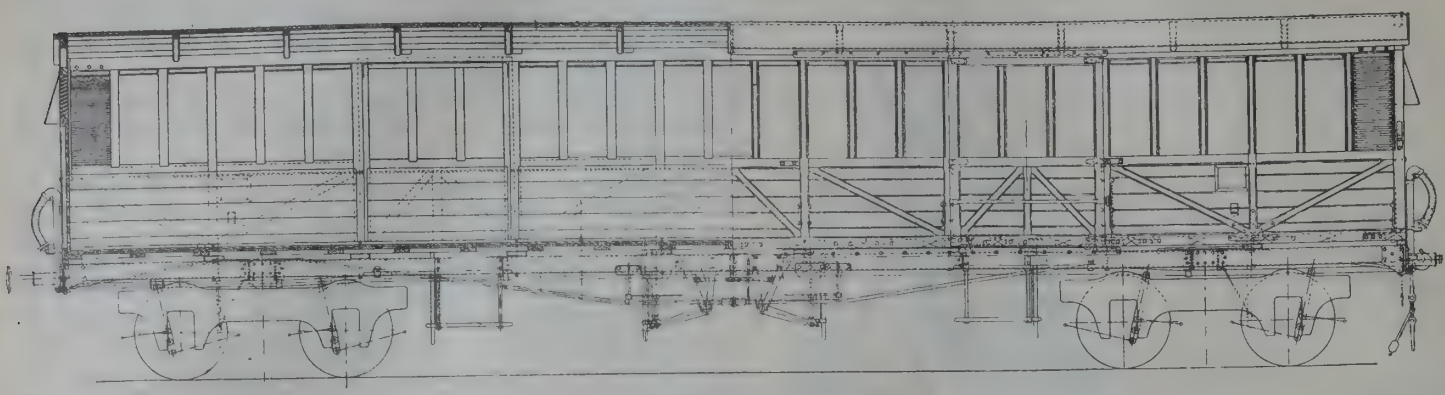


Abb. 3. Längenschnitt und Ansicht.

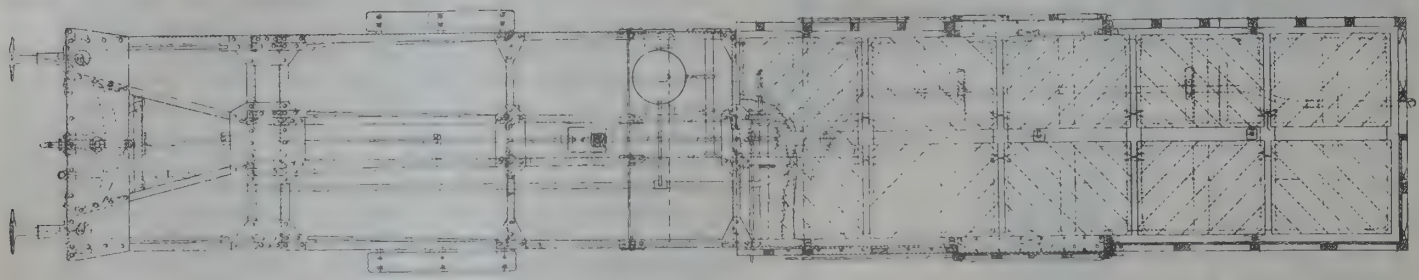


Abb. 4. Grundriß.

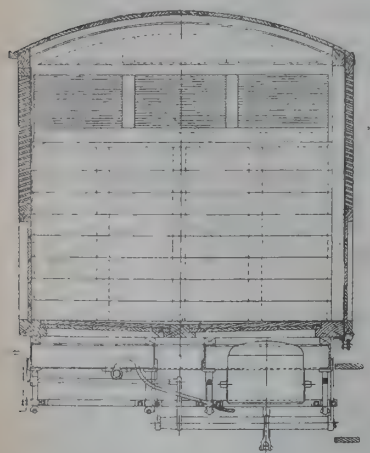


Abb. 5. Querschnitt.

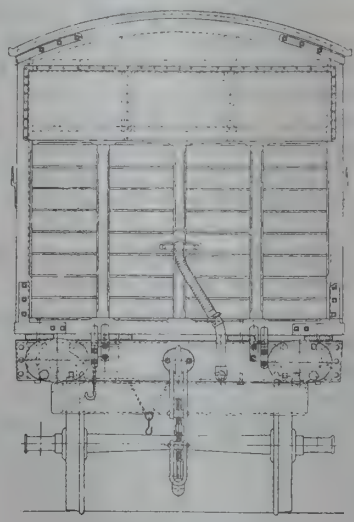


Abb. 6. Endansicht.

Bei dem Fischversand von Great Grimsby nach den größeren englischen Städten, beispielsweise nach London, bildet es die Regel, daß die an einem Morgen getöteten Fische am anderen Morgen früh auf dem Markt sein müssen, da die Fischmärkte schon um 5 Uhr morgens beginnen. Die Große Zentralbahn fährt täglich wenigstens zwei, sehr häufig aber drei oder vier besondere Durchgangs-Fischzüge von 20 bis 30 Wagen nach London. Der erste Zug fährt nachmittags $5\frac{1}{2}$ Uhr von Great Grimsby ab und ist nachts $12.\frac{20}{}$ in London, legt also die 360 km in 6 Stunden 40 Minuten zurück; durchschnittliche Geschwindigkeit 54 km/Std. Die mit durchgehender Bremse ausgerüsteten Züge, wie der in Abb. 7 dargestellte Zug von 12 Wagen von 15,24 t Tragfähigkeit und einem Bremswagen (Schaffnerwagen) am Schluß, fahren mit Geschwindigkeiten bis 80 km/Std. Sie wiegen rund 430 t am Zughaken und werden von den neuen Güterzuglokomotiven mit drei gekuppelten Achsen und führendem Drehgestell gezogen, die mit Tender 106 t wiegen. Der größte Raddruck ist 8,5 t. Die Lokomotiven haben 1,83 m Triebraddurchmesser, 0,48 m Zylinderdurchmesser bei 0,66 m Länge, 2,18 qm Rostfläche und 163 qm Heizfläche. Dampfdruck = 12,7 Atm.

Das Ausladen der Fische in London wird in den Morgenstunden von 1 bis 5 Uhr bewirkt. Die auf Plattformwagen stehenden Behälter werden mit einem Bockkran auf Rollwagen geladen und auf die Märkte gebracht. An die bedeckten Fischwagen setzen die Rollwagen rückwärts heran, so daß das Überladen der Körbe, Kübel und Kisten in einfachster Weise erfolgen kann. Die Eisenbahnverwaltung besorgt fast die ganze Abfuhr selbst, nur ein kleiner Teil der Fische wird von den Empfängern abgeholt. Sie vermittelt auch einen ausgedehnten Paketverkehr mit Privaten. Im Hafen von Great Grimsby ist eine Annahmestelle für Pakete, wo die Agenten die im Auftrage von Privatleuten, Hotelbesitzern, Klubs, Krankenhausverwaltungen usw. aufgekauften Fische ordnungsmäßig verpackt aufgeben. Die Ablieferung in den größeren Städten besorgt dann die Eisenbahnverwaltung. Auf dem Güterbahnhof Marylebone der Großen Zentralbahn in London sind morgens von 12 bis 8 Uhr 9 Beamte allein mit der Frachtberechnung und Ausfertigung der Papiere für die eingehenden Fisch-

Abb. 7. Fischzug der Großen Zentralbahn.

sendungen beschäftigt. Ein Teil der Fische wird von der Großen Zentralbahn in London anderen Bahnen, namentlich den im Süden von London belegenen, übergeben.

Zweifellos könnten manche Kreise der Bevölkerung Großbritanniens bei den hohen Fleischpreisen sich nicht so gut nähren, wie es der Fall ist, wenn die vorzüglich entwickelte Hochseefischerei im Verein mit dem wohlorganisierten Fischhandel und den Beförderungseinrichtungen der Eisenbahnen nicht für eine ausreichende Zufuhr guter Fische von der See nach den großen Städten und in die Industriebezirke sorgte. Die ganze Angelegenheit entbehrt daher für Großbritannien nicht einer gewissen sozialpolitischen Bedeutung.

Die Fahrgeschwindigkeit amerikanischer und europäischer Schnellzüge.

In dem zu Chicago erscheinenden „Journal of Political Economy" hat Herr George G. Tunell die so oft erörterte Frage, ob in bezug auf die Schnelligkeit der Züge der Vorrang Amerika oder Europa gebührt, aufs neue einer eingehenden Erörterung unterzogen. Eine frühere Arbeit des genannten Verfassers haben wir in Nr 86 S. 1303 des Jahrgangs 1902 d. Ztg. besprochen. In seiner neuen Abhandlung stellt er sich, wie er selbst sagt, drei voneinander unabhänge Aufgaben: er will erstens die Fahrgeschwindigkeit der berühmtesten Schnellzüge aller Länder darlegen, er will zweitens den Personenzugdienst, wie er zwischen den Hauptstädten der Vereinigten Staaten besteht, dem zwischen den Hauptstädten des Deutschen Reichs bestehenden Personenzugdienst gegenüberstellen, und drittens will er den Ausführungen des Geheimerats W. A. Schulze entgegentreten, die dieser in seinen im „Archiv für Eisenbahnwesen", Jahrgang 1901 S. 124 ff. und Jahrgang 1902 S. 1244 ff. erschienenen Aufsätzen über diesen Gegenstand gemacht hat. Als Grundlagen für seine Berechnungen haben ihm folgende Quellen gedient: der Official Guide of the Railways and Steam Navigation Lines of the United States vom Mai 1903; des Reichs-Kursbuch vom Mai 1903; der Guide officiel des voyageurs sur tous les chemins de fer français vom Mai 1903; Bradshaws General Railway and Steam Navigation Guide for Great Britain and Ireland vom Februar 1903; der Orario ufficiale delle strade ferrate del Regno d'Italia vom Februar 1903; für Spanien der Guia general de ferrocarriles, Januar 1903, und der Kondukteur, Fahrpläne der österreichischen und ungarischen Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffskurse vom Februar 1903.

Als die schnellsten Züge der verschiedenen Länder stellt er dann in einer Übersicht folgende Schnellzüge zusammen: für Amerika einen Expreßzug der Reading-Eisenbahn, welcher die 55,5 englische Meilen lange Strecke von Atlantic City nach Camden bei Philadelphia in 49 Minuten oder mit einer Geschwindigkeit von 67,96 englischen Meilen oder rund 109 km in der Stunde zurücklegt, sowie den berühmten Empire State Expreß, der die 439,52 Meilen lange Strecke von Newyork nach Buffalo mit 54,40 Meilen (= 87,58 km) Geschwindigkeit durchfährt. Demnächst folgt Frankreich, wo der sogenannte „Méditerranée-Expreß" auf der Strecke Paris-Calais 185,14 englische Meilen in 3 Stunden 6 Minuten zurücklegt und eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 59,72 englischen Meilen oder von 96 km entwickelt. An dritter Stelle erscheint England, wo der Edinburgh-Expreß der Großen Nordbahn die 395 englische Meilen lange Strecke zwischen London und Edinburgh in 7 Stunden 29 Minuten durchfährt, was einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 52,78 englischen Meilen oder 85 km entspricht. Den deutschen Bahnen wird erst die vierte Stelle zugewiesen, indem der in Deutschland gefahrene schnellste Zug, ein D-Zug auf der Berlin-Hamburger Linie, diese 177,69 englische Meilen große Entfernung in 3 Stunden 23 Minuten zurücklegt und eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 52,51 englischen Meilen oder von 84,5 km erreicht. In Belgien fährt, wenn die betreffende Übersicht richtig und vollständig ist, der schnellste Zug von Ostende nach Herbesthal (164,39 englische Meilen) mit 41,09 englischen Meilen oder 66 km Geschwindigkeit, in Österreich-Ungarn hat der Orient-Expreß auf der ganzen 608,25 englische Meilen langen Strecke von Salzburg bis Belgrad 38,61 englische Meilen oder 62 km Durchschnittsgeschwindigkeit. In Rußland geht die erreichte Höchstdurchschnittsgeschwindigkeit nicht über 31,96 englische Meilen oder 51 km, in Österreich und Italien auf der Linie Kufstein-Mailand nicht über 31,02 englische Meilen oder 50 km, in Spanien nicht über 28,06 englische Meilen oder 45 km, auf der Balkan-Halbinsel nicht über 24,94 englische Meilen oder 40 km hinaus.

Um nun die Vergleichung des amerikanischen und des deutschen Personenzugdienstes auf eine möglichst breite Grundlage zu stellen, hat der Verfasser die zehn wichtigsten amerikanischen Städte — abgesehen von San Francisco — und die zehn wichtigsten deutschen Städte zu Verkehrsgruppen geordnet, die Fahrzeiten der sämtlichen in ihnen nach einer Richtung laufenden Züge zusammengezählt und aus ihnen die Durchschnittsfahrzeiten für die einzelnen von ihm auf diese Weise zusammengestellten Verkehrsgruppen berechnet und zwar im ganzen für 24 amerikanische und für 25 deutsche Linien. Die amerikanischen Städte sind Newyork, Chicago, Philadelphia, St. Louis, Boston, Baltimore, Cleveland, Buffalo, Cincinnati und Pittsburg. Die zum Vergleich gestellten Städte in Deutschland sind Berlin, Hamburg, München, Leipzig, Breslau, Dresden, Cöln, Frankfurt a/M, Nürnberg und Hannover. Er gibt selbst zu, daß diese Art der Zusammenstellung eine einigermaßen willkürliche (a somewhat arbitrary one) sei, doch legt er den von ihm auf diese Weise gewonnenen Ergebnissen eine immerhin erhebliche Beweiskraft bei. Denn nachdem er auf Grund seiner Berechnungen zunächst eine Zusammenstellung geliefert hat, nach welcher sich die Durchschnittsgeschwindigkeiten der zwischen den Hauptstädten beider Länder laufenden Züge in Amerika auf 32,55 bis 43,52 engl. Meilen, in Deutschland aber nur auf 28,04 bis 39,46 engl. Meilen (u. a. für die Linie Berlin-Hamburg nur auf 36,86, die Linie Berlin-Nürnberg auf 38,61 und die Linie Leipzig-Hamburg auf 39,46 Meilen) stellen, fährt er fort: „Die in jeder Hinsicht überwältigende (overwhelming) Überlegenheit des amerikanischen Personenzugdienstes geht aus der nachfolgenden gedrängten (in narrow compass) Zusammenstellung hervor", und führt dann folgende Zahlen an. Von den zum Vergleich herangezogenen 321 deutschen und 306 amerikanischen Zügen haben eine Fahrgeschwindigkeit von mehr als 40 engl Meilen (64,5 km) in der Stunde in Deutschland 45, in Amerika 122 Züge. Von diesen Zügen haben 40 bis 45 engl. Meilen (64,5 bis 72,5 km) Fahrgeschwindigkeit in Deutschland 38, in Amerika 74. Ferner haben zwischen 45 und 50 engl. Meilen (72,5 bis 80,5 km) Fahrgeschwindigkeit in Deutschland 4, in Amerika 36 Züge. Die Zahl der

Züge, die mit einer Geschwindigkeit von mehr als 50 engl. Meilen (80,5 km) gefahren werden, beträgt in Deutschland 3, in Amerika 12.

Herr Tunell hat sich mit seinen Berechnungen eine ganz ungewöhnlich große Mühe gegeben. Er führt z. B. eine einzelne Zugverbindung Nr 13 von Philadelphia nach Pittsburg (353,7 Meilen) mit einer Reisegeschwindigkeit von *26,36* engl. Meilen in der Stunde auf, bei der von ihm 105 Aufenthaltsstationen mit zusammen 171 Minuten Aufenthaltszeit gezählt sind, in Deutschland eine Zugverbindung Nr 152 von Leipzig nach Frankfurt a/M. (279,83 Meilen) über Halle, Cassel und Marburg mit *17,43* Meilen Reisegeschwindigkeit, 88 Aufenthaltsstationen und 331 Minuten Aufenthalt unterwegs, und alle Entfernungen der deutschen Bahnstrecken mit den ermittelten Reise- und Durchschnittsgeschwindigkeiten sind von ihm in Meilenzahlen mit je zweistelligen Dezimalbrüchen umgerechnet. Auch ist die Willkür, mit der die zur Vergleichung herangezogenen Züge ausgewählt sind, besonders bemerkenswert, da von den ausgewählten Zügen in Deutschland 107, in Amerika dagegen nur 23 Züge unterwegs je einen Aufenthalt von 100 Minuten und darüber haben und ferner in Deutschland nicht weniger als 108, in Amerika aber nur 9 Züge mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von weniger als 30 engl. Meilen in der Stunde berechnet sind. Als niedrigste Durchschnittsgeschwindigkeiten sind für Deutschland beim Zuge 208 von Nürnberg nach München *19,38*, für Amerika beim Zuge 123 von Philadelphia nach Baltimore *26,98* Meilen angegeben. Eine weitere Aufführung aller Besonderheiten in den Tunellschen Berechnungen, die zu Ausstellungen herausfordern, wird erübrigen. Die Tunellschen umfangreichen Ermittlungen sind deshalb trotz aller darauf angewendeten Mühe keineswegs dazu geeignet, daß man sich aus ihnen ein auch nur einigermaßen zutreffendes Bild von der Geschwindigkeit, mit der die Eisenbahnzüge in Deutschland und Amerika gefahren werden, machen könnte. Und namentlich wird auch durch alle seine neueren Ausführungen der von W. A. Schulze beigebrachte Nachweis, daß die fahrplanmäßige Geschwindigkeit der deutschen Eisenbahnzüge im großen ganzen keine niedrigere ist, als die der amerikanischen Züge, nicht als widerlegt erachtet werden dürfen.

Aus der Rede des Staatsministers Budde vom 24. Februar zum Etat der Reichseisenbahnen

geben wir noch einzelne Stellen nach dem Bericht des „Reichsanzeigers“ ausführlicher wieder. In bezug auf die Einkommenverhältnisse der Beamten, die Arbeitslöhne, die Wohnungs- und Pensionsverhältnisse sowie die IV. Wagenklasse sagte der Herr Minister: „. . . . Die am schlechtesten besoldeten Beamten sind in diesem Jahre erhöht worden, und zwar um 100 ℳ, so daß die Bahnwärter bei der Reichseisenbahnverwaltung zum mindesten ein Gesamteinkommen von 1010 ℳ vom 1. April d. J. ab haben werden. Ebenso habe ich es für meine Pflicht gehalten, die Lokomotivführer und Heizer in ihren Pensionsansprüchen dadurch besser zu stellen, daß ihre Nebenbezüge in erhöhtem Maße auf die Pension angerechnet werden. Bei den Lokomotivführern ist diese Anrechnung gesteigert worden von 350 auf 540 ℳ und bei den Lokomotivheizern von 250 auf 300 ℳ. Ich habe es für meine Pflicht gehalten, diesem Personal dies zuzuwenden, weil es ja bekannt ist, daß die Lokomotivführer und Heizer einen besonders anstrengenden Dienst haben und hierbei am meisten dem Wind und Wetter ausgesetzt sind, und daß daher die Notwendigkeit, solche Beamte zu pensionieren, früher eintritt als bei dem übrigen Personal des äußeren Dienstes.

Was die höheren Beamten anbetrifft, von denen die Herren Vorredner nicht gesprochen haben, so ist es selbstverständlich, daß die Fürsorge des Chefs auf diese sich auch richten muß. Bei den Reichseisenbahnen stellt sich das Anstellungsalter dieser Beamten zur Zeit derart, daß von der letzten Prüfung bis zur Anstellung im Baufach nur fünf Jahre und im Maschinenfach nur vier Jahre vergehen. Das ist also im Verhältnis zu Preußen eine wesentlich günstigere Stellung dieser Techniker. Der neue Etat bringt ferner eine neue technische Mitgliedstelle für die Generaldirektion.

Für die Vermehrung der etatsmäßigen Beamtenstellen ist viel geschehen, und zwar hat der Etat für 1904 wieder eine Vermehrung gegen 1903 um 456 Stellen vorgesehen, so daß sich die Gesamtzahl der etatsmäßigen Stellen nunmehr auf 9400 beläuft. Vor 10 Jahren gab es nur 5605 etatsmäßige Stellen; das ist eine Steigerung um 69,2 %, während die Gesamtkopfzahl der Eisenbahner im gleichen Zeitraum nur um 66,6 % gestiegen ist; ein Zeichen, daß die Verwaltung wohl darauf bedacht ist, daß die Hilfskräfte nach Möglichkeit in Beamtenstellen übergeführt werden.

Diese neuen Stellen kommen hauptsächlich den Beamten des äußeren Dienstes zugute. Es sind vorgesehen für den Bahnhofs- und Abfertigungsdienst 73 Stellen, bei den Lokomotivbeamten 100 Stellen, bei den Zugbegleitungsbeamten 105, bei den Haltestellenaufsehern und Weichenstellern 67, bei den Lademeistern 16, bei den Bahnsteigschaffnern 20 und bei den Bahnwärtern 20 Stellen.

Seit 1889/90, dem Jahre vor der ersten größeren Gehaltsaufbesserung, ist der Betrag der Besoldung für die etatsmäßigen Beamten von 7 530 000 auf 16 968 000 ℳ gestiegen, also um 125 %, während die Steigerung der Einnahmen nur 79 % betrug — ein Zeichen also, daß den Beamten ein wesentlicher Teil der erhöhten Einnahme zugute gekommen ist.

Ferner sind für die Beamten Stellen- und Teuerungszulagen im Betrage von 366 800 ℳ vorgesehen, die es vor zehn Jahren noch gar nicht gab, und der Betrag dieser Geldmittel ist in diesem Etatsjahre auch wieder erhöht worden.

Die Arbeitslöhne sind im ganzen auch in die Höhe gegangen; wenn aber der Herr Abg. Erzberger gesagt hat, daß im Jahre 1902 ein ganz kleiner Rückgang stattgefunden hat, so ist das richtig. Es liegt dies aber nicht daran, daß die Verwaltung die schlechten Zeiten ausgenutzt hätte, um die Löhne herabzudrücken, sondern es handelt sich dabei um eine ganz natürliche Erscheinung. Der Gesamtlohn der Arbeiter setzt sich nämlich zusammen aus dem Tagelohn und dem Stücklohn. Die Verwaltung stand im Betriebsjahre 1902 vor der Frage, ob sie mit Rücksicht darauf, daß die Reparaturen in den Werkstätten wegen Rückgang des Betriebes geringer geworden waren, Arbeiter entlassen und brotlos machen oder aber die Einzelleistung des Arbeiters vermindern sollte, was natürlich eine Verminderung des Stücklohnes zur Folge haben mußte. Es war also nicht die Absicht, den Stücklohn oder Tagelohn zu vermindern, sondern dies hat sich von selbst ergeben durch die Minderbeschäftigung der Arbeiter aus Mangel an Arbeitsgelegenheit. Ich bemerke, daß sich das inzwischen nicht nur ausgeglichen hat, sondern es ist auch vor kurzem noch eine Verfügung von mir erlassen, daß die Löhne revidiert werden, da ich in beständiger Beziehung mit den Arbeiterausschüssen des Werkstättenpersonals stehe. Ich bin, soweit es meine Zeit zuließ, persönlich in den Werkstätten gewesen und habe die Arbeiterausschüsse empfangen, die mir ihre Wünsche vorgetragen haben, und ich habe einen großen Teil dieser Wünsche bereits erfüllen können. Beispielsweise handelte es sich hierbei um die Fortgewährung des Lohns auf Grund des § 616 des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Dieserhalb ist nun von mir verfügt worden:

1. daß jeder Arbeiter, der mindestens ein Jahr ununterbrochen im Dienst der Verwaltung beschäftigt ist, bei militärischen Übungen von nicht mehr als 14 Tagen $^2/_3$ des Lohns erhält, wenn er verheiratet oder überwiegend Ernährer von Familienangehörigen ist. Bei länger als 14 Tage dauernden Übungen soll der bezeichnete Teilbetrag des Lohnes nur für die ersten 14 Tage gezahlt werden.

2. Allen Arbeitern wird bei Arbeitsversäumnis infolge von Teilnahme an Kontrollversammlungen, Aushebungen und Musterungen, infolge von Erfüllung staatsbürgerlicher Pflichten (Schöffen-, Geschworenendienst, Wahrnehmung von Terminen als Zeuge, Sachverständiger, Vormund usw., Feuerlöschdienst auf Grund öffentlich-rechtlicher Verpflichtung, Teilnahme an Reichstags-, Landtags- und Kommunalwahlen) der Lohn für die Dauer der notwendigen Abwesenheit weiter gewährt. Die etwa den Arbeitern für den Zeitverlust anderweit zustehenden Entschädigungen sind anzurechnen.

3. In anderen Fällen vorübergehender Verhinderung an der Dienstleistung findet ein Anspruch auf Vergütung nicht statt, jedoch bleibt es dem Ermessen der Verwaltung überlassen, auch in solchen Fällen, namentlich bei den Arbeitsversäumnissen wegen dringender persönlicher Angelegenheiten, den Lohn zu gewähren.

Mit diesem Erlaß sind Wünsche erledigt worden, die mir von Arbeiterausschüssen vorgetragen waren.

Ferner hat ein Arbeiterausschuß den Wunsch vorgetragen, daß der Arbeiter, der als Soldat dient, in seinem Lohne fortschreitet und nicht zurückbleibt wegen seiner zweijährigen Dienstzeit. Auch das habe ich bereits angeordnet.

Es sind dann weitere Wünsche bei mir zur Sprache gebracht worden wegen der täglichen Dienstzeit. Auch diesen habe ich Rechnung getragen, indem ich jeden Vormittag und Nachmittag eine Arbeitspause von einer Viertelstunde eingeschaltet habe zum Einnehmen des Frühstücks- oder Vesperbrotes, so daß die Gesamtarbeitszeit in den Werkstätten nicht mehr 10, sondern $9\frac{1}{2}$ Stunden beträgt.

Es sind ferner Wünsche zur Sprache gekommen wegen Verbesserung der Badeanstalten, Unterkunftsräume u. dergl. Auch in dieser Hinsicht ist bereits manches verbessert; weitere Verbesserungen stehen in Aussicht.

Dann habe ich mich eingehend mit den Arbeitern über die bestehenden Löhne unterhalten und vor allem an die Arbeiter die Frage gerichtet, ob sie am Orte in irgend einer Privatindustrie mit gleichartiger Beschäftigung einen höheren Lohn bekämen oder in irgend einer Weise besser gestellt wären. Ich habe von sämtlichen Arbeitern gehört, daß das nicht der Fall sei, sondern daß, wenn sie heute weggingen, sie anderswo nicht besser gestellt seien. An einem Orte ist mir sogar gesagt worden, daß die Löhne in der Privatindustrie im allgemeinen niedriger wären als in den Staatseisenbahnwerkstätten. Überall fand ich die Bestätigung, daß der Staatseisenbahnarbeiter sich sicher fühle vor Entlassungen, sobald die Konjunktur in der Industrie eine ungünstige wird; sie fühlten sich als ständige Arbeiter und erkannten hierin einen großen Vorzug an gegenüber den Arbeitern in der Privatindustrie, die mit jeder Konjunktur in der Industrie rechnen müssen. Das zeigt sich auch in dem Stand der Arbeiter. Trotzdem die elsaß-lothringischen Reichsbahnen erst seit 1871 uns angegliedert sind, befinden sich viele ständige Arbeiter dort, und zwar sind 96 von 4318 Arbeitern zwischen 31 und 35 Jahren bei der Verwaltung, zwischen 26 und 30 Jahren 196, von 21 bis 25 Jahren 389, von 16 bis 20 Jahren 332, von 11 bis 15 Jahren 363, von 6 bis 10 Jahren 757 Arbeiter. Das ist der beste Beweis dafür, daß die Verwaltung human ist und auf gutem Fuße mit ihrem Arbeiterstamme lebt. Das geht auch daraus hervor, daß die Abgänge während eines Jahres wegen Streitigkeiten sehr gering sind. Dagegen schieden als Arbeiter infolge Übernahme in das Beamtenverhältnis aus 34; als ständige Hilfsarbeiter wurden angestellt 98, in andere Dienstzweige der Reichseisenbahnverwaltung gingen über 149, wegen Erfüllung der militärischen Dienstpflicht mußten austreten 148 Arbeiter. Nur etwa 7 % der Arbeiter sind abgegangen aus anderen Gründen, die sich nicht bestimmen lassen, z. B. auch wegen strafweiser Entlassung. Das ist also ein Zeichen des Friedens zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer, und ich kann hier bestätigen, was der Herr Abg. Riff schon gesagt hat, daß ich nicht in einem einzigen Falle genötigt war, einzugreifen und Arbeiter zu entlassen. Es geht auch noch ferner das gute Verhältnis daraus hervor, daß ein großer Teil der neu Einzustellenden aus der Familie der Arbeiter stammt. Großvater, Vater und Enkel arbeiten zusammen in den Werkstätten. Ich glaube, das ist das beste Zeichen dafür, daß die Verwaltung mit ihren Arbeitern auf gutem Fuße steht, wenn auch nicht alle Wünsche erfüllt werden können, die der Herr Abg. Riff vorgetragen hat.

Ich war bei den Wohlfahrtseinrichtungen bis zum Unterstützungsfonds gekommen. Wir haben nun selbstverständlich unser Augenmerk auch auf andere Wohlfahrtseinrichtungen gerichtet und in allererster Reihe auf die Wohnungen der Arbeiter. Auch darin ist ein Fortschritt zu verzeichnen. Die Wohnungen haben sich ganz erheblich vermehrt gegen die früheren Jahre. Am Schlusse des Jahres 1902 waren 2274 reichseigene und 21 angemietete Wohnungen vorhanden, von denen 1633 an Beamte als Dienstwohnungen vergeben waren und 597 als Mietwohnungen an in Betrieben oder in Werkstätten beschäftigte mittlere oder Unterbeamte, Hilfsbedienstete usw. Außerdem sind aus den Mitteln der Pensionskasse zwei Arbeiterwohnhäuser mit je 12 Wohnungen in Bischheim und Diedenhofen gebaut worden. Im Etat für 1904 sind zur Herstellung und zum Ankauf von Dienstwohnungen weitere 155 600 ℳ vorgesehen, ferner Mittel zum Bau von Mietwohnungen: unter den einmaligen außerordentlichen Bewilligungen sind noch 400 000 ℳ angesetzt. Es ist durchschnittlich für eine Arbeiterwohnung, um auf die Anfrage des Herrn Abg. Erzberger zu antworten, ein Raum von 45 qm vorgesehen, für einen Unterbeamten 60 qm und für einen mittleren Beamten 80 qm Raum. Dabei sind Flure und nicht zu Wohnzwecken dienende Bodenkammern außer Ansatz gelassen. Die Anregung, welche der Herr Abg. Erzberger gegeben hat wegen der Wohnungen und Aufenthaltsräume der Bediensteten, werde ich selbstverständlich in Prüfung nehmen. Meine Fürsorge richtet sich nicht nur auf die Wohnungen der Bediensteten, sondern namentlich auch auf ihre Aufenthaltsräume während des Dienstes und der Ruhepausen. Ich habe die Unterkunftsräume großenteils persönlich besichtigt und Verbesserungen in der Ausstattung und vor allem auch in der Reinhaltung auch der Badeanstalten angeordnet, damit die Leute diese Wohlfahrtseinrichtungen gern benutzen. Es wird von den Beamten und Arbeitern aber auch anerkannt, daß in dieser Hinsicht stetig mit Verbesserungen vorgegangen wird.

Ferner ist es unser Bestreben, selbstverständlich auch die Pensionsbezüge der Beamten und Arbeiter zu heben, und es ist Ihnen ja bekannt, daß wir zwei Pensionskassen, eine Kasse A und B, haben. Die Kasse A sieht die gesetzlichen Pensionen vor, während die Kasse B eine Zuschußkasse bildet, die über die gesetzliche Verpflichtung hinaus Pensionen gewährt. Eine weitere Ausgestaltung der Pensionskasse B, zu der die Verwaltung neben den Beiträgen der Arbeiter große Summen zuschießt, ist im Werden, und ich hoffe, daß noch andere Pläne, die der Präsident der Generaldirektion in Straßburg eifrig verfolgt hinsichtlich der Zuschußkassen, die die Beamten und Arbeiter untereinander gründen wollen, weiterhin zum Nutzen des Personals sich erfüllen werden. Ich möchte mich zunächst hierauf beschränken und nur noch anführen, daß die Wünsche, die der Herr Abg. Riff im einzelnen vorgetragen hat, selbstverständlich erneut von mir geprüft werden, im übrigen ja auch in der Petitionskommission, wo, glaube ich, 15 Petitionen vorliegen, noch eingehend zur Erörterung kommen werden. Aber ich möchte den Herrn Abg. Riff bitten, daß er im nächsten Jahre hier nicht fordert, daß die sämtlichen von ihm vorgetragenen Wünsche der Bediensteten erfüllt sein müßten; denn ich habe Ihnen schon ausgeführt, daß ich dazu nicht in der Lage bin. Helfen will ich, soweit es in meinen Kräften steht, und ich erkenne durchaus die Forderung an den Chef der Verwaltung an, daß er in sozialer Hinsicht tut, was er tun kann.

Was nun die übrigen Ausführungen des Herrn Abg. Riff wegen des Wagenmaterials speziell der IV. Klasse anbetrifft, so muß ich ihm sagen, daß ich von einem Beschluß, die IV. Klasse in Elsaß-Lothringen einzuführen, nichts weiß. Ich habe die Wagen IV. Klasse in Elsaß-Lothringen einlaufen lassen, um etwas, was betriebstechnisch nicht zu rechtfertigen war, zu beseitigen. Es kommen nämlich aus Preußen aus der Richtung von Cöln und Coblenz über Trier Personenzüge an, welche als Ziel Diedenhofen-Metz haben. Auf der Grenzstation Sierck fahren sie in „fremdes Land“ ein, d. h. Elsaß-Lothringen. Und daß dies als ein ganz fremdes Land erscheint, zeigt sich daraus, daß die Reisenden der IV. Klasse, namentlich Arbeiter, welche in Lothringen in der Industrie Beschäftigung suchen, aufgefordert werden, auszusteigen, um sich eine neue Fahrkarte zu lösen; denn die IV. Klasse hört hier in dem fremden Lande auf. Die IV. Klasse kann nicht hinüberfahren. Die Arbeiter lösen sich nun eine Fahrkarte III. Klasse, müssen also zu einem teureren Preise weiterfahren. Die Wagen IV. Klasse fahren aber weiter bis Diedenhofen; denn sie können in Sierck nicht ausgesetzt werden. Sie fahren also leer nach Diedenhofen, und die Arbeiter müssen mehr Geld ausgeben für die III. Klasse. Da habe ich erklärt: das mache ich nicht mit, sondern ich fahre die Züge, wie es betrieblich richtig ist, bis Metz durch, und da ich die IV. Klasse nicht leer fahren lassen will, ferner auch dem Arbeiter nicht mehr Geld abnehmen will, als nötig ist, so sage ich, er kann auch auf der elsaß-lothringischen Strecke bis Metz ein Billett IV. Klasse lösen. Dasselbe Verhältnis ist bei mehreren Zügen, die von Saarbrücken über Saargemünd nach Straßburg laufen. Also ich habe die Personenzüge, welche aus Preußen mit IV. Klasse kommen, bis zum Endpunkt mit der IV. Klasse weiterlaufen lassen und gestattet, daß in Elsaß-Lothringen die IV. Klasse benutzt wird. Dabei habe ich nun allerdings die erfreuliche Erfahrung gemacht, daß die Wagen IV. Klasse, welche nach süddeutschen Urteilen menschenunwürdig, ja kaum zur Beförderung von Vieh zulässig sein sollen, außerordentlich freudig in großen Kreisen von Elsaß-Lothringen aufgenommen worden sind. Es sind viele Bitten an mich gerichtet worden, es möchte doch die IV. Klasse überall eingerichtet werden.

Selbstverständlich kann ich dem Herrn Abg. Riff bestätigen, daß nur Wagen bester, neuester Konstruktion für die IV. Klasse in Elsaß-Lothringen eingeführt worden sind; das hielt ich natürlich für meine Pflicht. Wenn man mit diesen Wagen zum erstenmal nach Elsaß-Lothringen kommt, mußte man auch nur gute Wagen neuester Konstruktion nehmen, welche mit Bänken usw. aufs beste eingerichtet sind.

Ob die IV. Klasse in Elsaß-Lothringen eingeführt werden kann, das hängt von der Personenverkehrsreform ab, welche ja von weiten Kreisen gewünscht wird, von der ich aber noch nicht sagen kann, wann es möglich ist, sie zu verwirklichen. Ich selbst stehe der Personenverkehrsreform durchaus wohlwollend gegenüber. Aber wenn sie meinen Amtsvorgängern v. Maybach und v. Thielen seit 1889, in 15 Jahren, nicht gelungen war, trotzdem diese auch wohlwollend der Reform gegenüberstanden, so werden Sie daraus ermessen, daß die Sache doch nicht so leicht ist, wie sie in den Zeitungsartikeln dargestellt wird. Es stehen bei solcher Reform sehr viele Fragen zur Diskussion, welche nicht ohne weiteres gelöst werden können, welche aber gelöst werden müssen — und ich hoffe: recht bald.“

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der preußische Eisenbahnetat in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses.** Am 27. Februar d. J. wurde die Beratung beim Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung fortgesetzt. Bei der Äußerung eines Wunsches nach einer Änderung des Fahrplanes in Schleswig-Holstein betonte die Regierung, daß das Ausscheiden einer Station wegen des Widerstandes der Interessenten sehr schwer durchzuführen sei. Auf eine Anfrage nach dem Zentralbahnhof in Hamburg erwiderte der Regierungsvertreter, daß man damit rechne, daß die Bauzeit bis zum Jahre 1906 dauere. In bezug auf die Auskunftsstelle wies er darauf hin, daß diese auch über die benachbarten europäischen Länder Auskunft erteilen müsse. Der Verkauf von Zeitungen und Schriften liegt, wie die Regierung mitteilte, in den Händen der Direktionen. Wünsche sind an diese zu richten. Die Beratung über die Erweiterung des Bahnhofes Wilhelmsburg wurde ausgesetzt, weil in einer Petition der Gemeinde Wilhelmsburg Momente angeführt sind, die eine neue Verhandlung erfordern. Die Konferenzen mit den Vertretern der süddeutschen Eisenbahnen über die Umleitungen sind beendet. Es wurde nochmals betont, daß allgemein anerkannt sei, Preußen treffe in bezug auf den Mißbrauch seiner Macht keinerlei Vorwurf, sondern es habe in loyalster Weise die Vereinbarung gehalten. Ferner hat man sich auf Vorschlag Preußens über einige Grundsätze geeinigt, die spätestens im nächsten Juli überall durchgeführt werden sollen. Die Interessen der Einzelstaaten sollen in billigster Weise berücksichtigt werden, es soll aber überall daran festgehalten werden, daß der wirtschaftlich beste Weg gewählt und daß Umleitungen über 20 % ausgeschlossen werden. Dabei ist zu bemerken, daß bei etwa erforderlichen Umleitungen auch jetzt schon die Frachten nicht erhöht, sondern nach dem kürzesten Wege berechnet werden, und daß außerdem die Lieferfrist dieselbe bleibt. Der Frachtverkehr wird so geleitet, daß er sich überall flott und glatt vollzieht.

Über die Erweiterung des Bahnhofs Kaldenkirchen lag eine Petition vor, die nach längerer Debatte unter Ablehnung weitergehender Anträge der Regierung als Material überwiesen wurde. In bezug auf den Zentralbahnhof in Leipzig teilte die Regierung mit, daß Preußen und Sachsen je 53 000 000 Mark, die Stadt Leipzig 17 000 000 ℳ zu den Kosten beitragen, die sich demnach im ganzen auf 123 000 000 ℳ belaufen. Auf eine Anfrage bezüglich des Hauptbahnhofes Cöln ließ der Minister erklären, daß die Stumpfgleise auf der Nord- und Südseite des Bahnhofs miteinander in Verbindung gebracht werden sollen, so daß sie durchgehende Gleise bilden würden. Dies setze voraus, daß das auf der Insel liegende Bahnhofsgebäude mit den Restaurationsräumen durch einen breiten Tunnel durchschnitten würde. In bezug auf den Dispositionsfonds zum Erwerb von Grund und Boden wurde insofern eine Änderung vorgenommen, als die Erträge aus dem Verkauf von Grundstücken bis zur Höhe von 5 500 000 ℳ nicht in den Staatsschatz fließen, sondern zum Ankauf anderer Grundstücke benutzt werden können.

Mit Ausnahme einer Rate von 300 000 ℳ für die Erweiterungen der Gleisanlagen am Nordende des Bahnhofs Wilhelmsburg wurde das Extraordinarium des Etats bewilligt. Desgleichen wurde der Baubericht nebst den Rechenschaftsberichten durch Kenntnisnahme erledigt. Dabei machte die Regierung die Mitteilung, daß, falls die Unternehmer von Bauten verkrachen, den Arbeitern die rückständigen Löhne ohne Rücksicht auf die Höhe der Kaution unter Umständen aus Staatsmitteln weiter gezahlt werden. Den Eisenbahndirektionen ist aber der Auftrag erteilt, in Zukunft bei der Abmessung der Kautionen solche Fälle in Rücksicht zu ziehen.

— **Gehalts- und Titelverhältnisse einiger Klassen der preußischen Staatseisenbahnbeamten.** Hierüber wurden, wie der B. L.-Anz. meldet, in der Budgetkommission des preußischen Abgeordnetenhauses bei Beratung des Eisenbahnetats wichtige Erklärungen abgegeben. Staatsminister Budde teilte mit, daß die Verhältnisse der höheren technischen Beamten sich gebessert hätten. Zu Bau- und Betriebsinspektoren würden die Baumeister jetzt nach 6 Jahren ernannt, die Maschinentechniker allerdings erst nach 7 Jahren. Zwei Techniker sind im letzten Jahre Präsidenten geworden. Eine besondere Aufmerksamkeit müsse dem Stande der mittleren Techniker gewidmet werden. Diese müßten in ihren Verhältnissen gebessert werden, da sie z. Z. in der Staatsbahnverwaltung zu wenig Aussicht hätten und sonst zu Privatbetrieben übergingen. Er habe eine Verbesserung der Stellung besonders der Bahnmeister I. Klasse beim Finanzminister erbeten, und zwar mit dem Erfolg, daß er in der Lage sei, den einzelnen bis 400 ℳ jährlich Zuschuß zu geben. Auch würden sie jetzt nicht nur bei den Inspektionen, sondern auch bei den Direktionen beschäftigt. Von einem Mitgliede der Kommission wurde die Lage der Bureaudiätare zur Sprache gebracht, besonders daß sie augenblicklich später zur definitiven Anstellung kämen. Hierauf wurde von einem Vertreter der Staatsregierung folgende Aufklärung gegeben: Die Verwaltungsordnung von 1895 hat einen Überfluß an mittleren nichttechnischen Bureaubeamten herbeigeführt. Daß ihre Verhältnisse nicht so verbessert sind, wie die Verwaltung es wünscht, liegt daran, daß die Bureaudiätare mit den Betriebssekretären konkurrieren, welche Eisenbahnsekretäre werden. Der Minister hatte Anordnungen getroffen, welche zur Folge gehabt haben, daß die Bureaudiätare nach sieben Jahren zur Anstellung kamen. Nachdem dies erreicht, hat der Minister den Erlaß aufgehoben, aber nur vorübergehend, bis zu dem Zeitpunkt, daß die alten Betriebssekretäre als Eisenbahnsekretäre untergebracht sind. Güterexpedienten kommen in die Stelle von Eisenbahnsekretären, weil grundsätzlich der Bureaudienst nicht vom Abfertigungsdienst getrennt werden soll. Der Minister teilte ferner mit, daß seine Verhandlungen, den Titel „Bauinspektor" abzuschaffen und durch einen neuen Titel zu ersetzen, bislang ergebnislos gewesen seien.

— **Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Der „Berl. Akt." schreibt: „Die Einnahmen haben sich seit der ersten Lesung des Etats noch weiter so günstig gestaltet, daß für 1903 auf einen Betriebsüberschuß von bisher nicht dagewesener Höhe zu rechnen ist. Auch der Betriebskoeffizient dürfte sich auf weniger als 61 % stellen, der Unterschied in der finanziellen Leistungsfähigkeit zwischen den preußisch-hessischen Staatsbahnen und denen der anderen Bundesstaaten sich mithin noch steigern."

— **Schutz der Telegraphen- und Fernsprechanlagen gegenüber elektrischen Kleinbahnen.** Der Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 31. Dezember 1896 betr. den Schutz der Telegraphen- und Fernsprechanlagen gegenüber elektrischen Kleinbahnen ist durch einen im „Eisenbahn-Verordnungsblatt" veröffentlichten Erlaß vom 9. Februar d. J. aufgehoben worden. Zugleich wird vom Minister der öffentlichen Arbeiten in Verbindung mit dem Minister des Innern auf Grund des § 55 des preußischen Kleinbahngesetzes bestimmt, daß bei der polizeilichen Genehmigung und Beaufsichtigung des Baues und Betriebes elektrischer Kleinbahnen den vor der Bahnanlage vorhanden gewesenen Telegraphen- und Fernsprechanlagen ein polizeilicher Schutz gegen „schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes der Bahn" fernerhin nur insoweit zu gewährleisten ist, als durch den Bau und den Betrieb der Bahn der Bestand (die Substanz) der Telegraphen- und Fernsprechanlagen und die Sicherheit des Bedienungspersonals gefährdet werden würde. Als gefährlich in diesem Sinne sind anzusehen: a) die Berührung der beiderseitigen Leitungen, b) die Wärmewirkungen, die elektrolytischen Wirkungen sowie die Leben und Gesundheit bedrohenden Wirkungen von Erdströmen, die bei Benutzung oder Mitbenutzung der Erde zur Rückleitung entstehen können, c) die mechanischen Beschädigungen der Telegraphen- oder Fernsprechleitungen bei dem Bau und Betrieb der Bahn. Es werden ferner die allgemeinen polizeilichen Anforderungen bekannt gegeben, welche an den Bau und Betrieb der mit Gleichstrom betriebenen elektrischen Kleinbahnen im Hinblick auf die mit solchen Anlagen für den Bestand vorhandenen Telegraphen- und Fernsprechanlagen und die Sicherheit des Bedienungspersonals verbundenen Gefahren zu stellen sind. Die außer diesen Anforderungen etwa nötig werdenden Sonderbedingungen sind im Planfeststellungsverfahren zu treffen und in solchen Fällen, in denen das Bedürfnis frühestens bei den Probefahrten festgestellt werden kann, vorzubehalten. Sollten die Vertreter der Telegraphenverwaltung im Planfeststellungstermin ausnahmsweise bindende Erklärungen nicht abgeben können, so ist im Termin eine angemessene Frist zu ihrer Nachbringung festzusetzen. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen der genehmigenden Behörde und der Telegraphenverwaltung im Planfeststellungs- oder im Genehmigungsverfahren über erhebliche sachliche Bedenken oder Einwendungen der Telegraphenverwaltung ist an die Minister der öffentlichen Arbeiten und des Innern zu berichten, falls der Austrag der Sache nach Ansicht der genehmigenden Behörde nicht dem Beschwerdeverfahren überlassen werden kann. So lange die zur Abwendung von Gefahren für Leben und Eigentum gestellten polizeilichen Anforderungen nicht erfüllt sind, darf die Eröffnung des Bahnbetriebes nicht gestattet werden.

Während sich aber diese Bestimmungen nur auf den Schutz für Leben und Eigentum, also auf die Handhabung der Gefahrenpolizei im engeren Sinne beschränken, ist forthin die

Frage, wie elektrische Anlagen „auszuführen“, d. h. zu konstruieren und anzuordnen sind, damit sie vorhandene Telegraphen- und Fernsprechlinien nicht „störend beeinflussen“, nicht Gegenstand polizeilicher Fürsorge, sondern der Verständigung der Beteiligten überlassen und im Falle der Nichtverständigung Sache richterlicher Entscheidung.

— **Die preußische Eisenbahnabgabe**, eine vom Reinertrag der dem Eisenbahngesetz vom 8. November 1838 unterliegenden Privatbahnen zu zahlende direkte Steuer, schrumpft mit dem Erwerb der Privatbahnen durch den Staat immer mehr zusammen. Während sie in den Etat für 1903 mit rund 500 000 ℳ eingestellt ist, wird für 1904 nur auf einen Ertrag von 200 000 ℳ gerechnet. Der Ausfall von rund 300 000 ℳ rührt daher, daß inzwischen verschiedene Privatbahnen, so Altdamm-Kolberg, Dortmund-Gronau-Enschede, Kiel-Eckernförde-Flensburg, Marienburg-Mlawka, Stargard-Cüstrin und die Ostpreußische Südbahn in das Eigentum des Staates übergegangen sind. An den Eisenbahnabgaben von 200 000 ℳ, deren Einnahme für 1904 in Aussicht genommen ist, sind noch 56 Bahnen beteiligt. Die hauptsächlichsten darunter sind Lübeck-Büchen mit einer Abgabe von nahezu 47 000 ℳ, Altenburg-Zeitz mit einer solchen von 37 000 ℳ, Stendal-Tangermünde mit 14 000 ℳ, Zschipkau-Finsterwalde mit 13 500 ℳ und Eisern-Siegen mit nahezu 11 000 Mark. Die anderen zahlen sämtlich Abgaben von unter 10 000 ℳ.

— **Die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin** hatte nach dem soeben erschienenen Geschäftsbericht der Deutschen Bank für 1903 eine sehr befriedigende Verkehrsentwicklung und wird voraussichtlich für das verflossene Jahr eine den Erwartungen entsprechende Dividende zur Verteilung bringen können. In dem genannten Bericht heißt es dann weiter: „Die Verhandlungen über die Verlängerung der Stammlinie nach dem Mittelpunkt von Berlin wie nach dem Westen sind mit Geduld und Sorgfalt weitergeführt worden; leider ist es noch nicht gelungen, alle dabei entstandenen Schwierigkeiten zu beseitigen.“

„Nicht außer Zusammenhang mit diesem wichtigen Verkehrsunternehmen standen unsere seit Jahren aufgewendeten Bemühungen, ein großes Gebiet im westlichen Teile Charlottenburgs der Bebauung zu erschließen. Diese Vorarbeiten haben im verflossenen Jahre zur Gründung der Neu-Westend-Aktiengesellschaft für Grundstücksverwertung geführt. Im Zuge der Linden und Charlottenburger Chaussee soll eine geradlinige, den Besitz dieser Gesellschaft durchschneidende Fortsetzung der Bismarckstraße über die Stadtbahn bis zur Havel und nach Döberitz hergestellt werden. Wir hoffen, daß die Durchführung dieser Pläne sich von der gleichen Bedeutung für die Bevölkerung von Charlottenburg und Berlin erweisen wird, wie die Anfang der 80 er Jahre unter unserer Führung bewirkte Anlage des Kurfürstendamms und die daran geknüpfte Aufschließung des Grunewalds.“ Wir bemerken hierzu, daß bekanntlich eine Weiterführung der Hoch- und Untergrundbahn über ihren jetzigen Endpunkt am Knie in Charlottenburg hinaus in das Innere der Stadt und weiter bis Westend geplant ist.

— **Über die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen** äußert sich der eben erschienene Geschäftsbericht der Deutschen Bank wie folgt: „Die Gesellschaft hat im Berichtsjahre das Ziel erreicht, welches sie sich gesetzt hatte. Dank der Unterstützung der Königlichen Regierung und der vom Landtage bewilligten Zuschüsse für die Instandsetzung der Militärbahn von Marienfelde nach Zossen war es möglich, mit den von Siemens & Halske A.-G. und von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft konstruierten beiden Wagen eine Fahrgeschwindigkeit von mehr als 200 km in der Stunde zu erzielen. Dies Ergebnis der Versuche hat die bisherigen Anschauungen über die Zulässigkeit höherer Geschwindigkeiten wesentlich geändert und wird nicht nur auf die Beschleunigung des Personenverkehrs im allgemeinen, sondern hauptsächlich auch auf die Entwicklung des elektrischen Betriebes auf Hauptbahnen im besonderen günstig einwirken. Außer den genannten beiden Elektrizitätsgesellschaften hatten sich seinerzeit zur Bestreitung der sehr erheblichen Kosten dieser Versuche die folgenden Firmen unter unserer Führung an der Studiengesellschaft beteiligt: A. Borsig, Delbrück Leo & Co., Philipp Holzmann & Co. G. m. b. H., Fried. Krupp, die Nationalbank für Deutschland, Jakob S. H. Stern und van der Zypen & Charlier.“

— **Lieferung von Eisenbahnmotorwagen für die bayerischen Staatsbahnen.** Das bayerische Verkehrsministerium hat an eine größere Zahl von Firmen eine Einladung zur Einsendung von Angeboten auf Lieferung von Eisenbahnmotorwagen ergehen lassen, und zwar sollen für Haupt- und Nebeneisenbahnen besondere Arten zur Ausführung kommen. Für Hauptbahnen sollen die Motorwagen in zwei Größen hergestellt werden. Die größeren Motorwagen sollen etwa 60 Sitz- und 20 Stehplätze fassen, ein Gepäckabteil besitzen und Anhängewagen bis zu 40 t Rohlast zu befördern imstande sein; dagegen sollen die kleineren nur 40 Sitzplätze und 20 Stehplätze fassen, gleichfalls ein kleines Gepäckabteil besitzen und Anhängewagen bis zu 20 t Rohlast ziehen.

Für Nebeneisenbahnen sollen die Motorwagen nur in einer Größe, aber gleichwohl in zwei Arten von verschiedener Stärke zur Ausführung kommen; ihr Fassungsvermögen soll das gleiche sein, wie jenes der kleineren Motorwagen für Hauptbahnen. Der stärkere Nebenbahnmotorwagen soll Anhängewagen von 40, der schwächere solche von 15—20 t Rohlast zu befördern imstande sein. Die stärkeren Wagen sollen dazu bestimmt werden, auf kleineren Lokalbahnen den gesamten Personen-, Post- und Güterverkehr zu bedienen, während die schwächeren Wagen auf solchen Linien verwendet werden sollen, wo eine Trennung des Personen- und Güterverkehrs wirtschaftlich durchgeführt werden kann. Auf diesen letzteren Linien sollen die Motorwagen den Personen-, Gepäck- und allenfalls einen beschränkten Postverkehr bedienen, während der Güterverkehr sowie die regelmäßige Paketpost auf Lokomotivzüge verwiesen werden soll. Sämtliche Motorwagen für Haupt- und Nebenbahnen sollen nur die III. Wagenklasse führen und mit einem Raum versehen sein, der für Personen mit Traglasten oder auch als Stehplatz bei plötzlich auftretendem außergewöhnlichen Andrang verwendet werden kann. Die Personenabteilung soll durch eine Zwischenwand in ein Abteil für Raucher und Nichtraucher geteilt sein. Die Wagen sind mit Abort auszurüsten, müssen mit gutwirkenden Beleuchtungseinrichtungen versehen und heizbar sein.

Die größte Geschwindigkeit der Motorwagen (ohne Anhängewagen) soll auf der Hauptbahn bei den größeren Wagen 75 km, bei den kleineren Wagen 60 km, auf Nebenbahnen 50 km in der Stunde betragen; die Wahl der Betriebskraft, die Bestimmung der Achsenzahl, die Anordnung der Zugänge und die sonstige allgemeine Anordnung des Fahrzeuges ist der liefernden Firma überlassen.

— **Beirat der württembergischen Verkehrsanstalten.** Am 26. Februar fand in Stuttgart unter dem Vorsitz des Staatsrats v. Balz die Sitzung des Beirats der Verkehrsanstalten statt, deren Tagesordnung wir in Nr 13 d. Ztg. veröffentlicht haben. Den Hauptgegenstand bildeten die für den Sommerdienst 1904 beabsichtigten Fahrplanänderungen. Diese fanden volle Billigung des Beirats, der sich über die zahlreichen und erheblichen Verbesserungen im Fern- wie im Nahverkehr befriedigt äußerte, zumal da beim Bekanntwerden der geplanten Fahrplanänderungen hier und dort aufgetauchte Wünsche durch die von der Eisenbahnverwaltung am ersten Entwurf vorgenommenen Änderungen, soweit tunlich, Berücksichtigung gefunden hatten. Die weiteren die Eisenbahnverwaltung berührenden Gegenstände der Beratung bildeten Vereinfachungen im Güterabfertigungsdienst (Entbindung der kleineren Stationen von direkter Abfertigung und Beschränkung der Dienststunden bei kleineren Güterstellen) sowie das Gesuch der Handwerkskammern um Gewährung einer Vertretung im Beirat. Die für den Abfertigungsdienst beabsichtigten Maßnahmen fanden in der Hauptsache die Zustimmung des Beirats. Hinsichtlich des Gesuchs der Handwerkskammern dagegen waren die Ansichten wegen der Berufung von Vertretern der Handwerkskammern in den Beirat geteilt; die Hälfte der Mitglieder sprach sich dafür, die andere Hälfte dagegen aus.

Weiterhin wurden dem Beirat Mitteilungen gemacht über die Einführung eines vereinfachten Güterabfertigungsverfahrens (Wegfall der Kartierung und Einführung von Eisenbahnmarken zur Frankierung), ferner über die Einführung von Eisenbahnpaketadressen für Expreßgüter, endlich über Ausnahmetarife im Güterverkehr. Diese Mitteilungen wurden ohne Erinnerung von dem Beirat entgegengenommen.

— **Beamtenvereine bei den württembergischen Verkehrsanstalten.** Einer Einsendung im „Schwäbischen Merkur“ vom 13. Februar d. J. aus Stuttgart entnehmen wir, daß neuerdings auch der Verein der niederen Verkehrsbeamten (Stationsmeister, Eisenbahnexpedienten, Telegraphisten usw.) beschlossen hat, ein eigenes Vereinsorgan „Der Verkehrsbeamte vom niederen Dienst“ herauszugeben. Damit werden den Beamtenvereinen der württembergischen Verkehrsanstalten vier besondere Organe zur Verfügung stehen: neben dem bereits genannten die „Württ. Verkehrszeitung“ für die Beamten des mittleren Dienstes und weiter je eine Zeitschrift für die Eisenbahnunterbeamten und die Unterbeamten der Postverwaltung: „Der Schwäbische Eisenbahner“ und die „Württ. Post“.

Die Post- und Eisenbahnunterbeamten haben in einer unlängst in Stuttgart abgehaltenen Versammlung beschlossen, Stellung zu nehmen zu der zu erwartenden Novelle zum Beamtengesetz. Sie erstreben die Aufhebung der Disziplinarstrafe der Haft, welche in Württemberg bei Unterbeamten bis zur Dauer von 14 Tagen zulässig ist, ferner Änderung der

Anstellungsverhältnisse (die Anstellung der Unterbeamten erfolgt z. Z. auf vierteljährliche Kündigung oder auf Widerruf und ohne gesetzliche Gewähr einer Pension). Des weiteren wird die Verbesserung der Hinterbliebenenversorgung gewünscht. In diesen Richtungen soll ein gemeinsames Vorgehen aller Unterbeamten in Württemberg eingeleitet werden.

— **Kaiser-Geburtstagsfeier in den Eisenbahnvereinen.** Durch ein Versehen sind aus dem von uns in Nr 17 S. 266 d. Ztg. veröffentlichten Bericht über die Feier des Kaiser-Geburtstags die Namen einiger Vereine weggeblieben. Es waren uns, wie wir berichtigend bemerken, bereits damals Berichte auch von den Eisenbahnvereinen in Elberfeld und Kattowitz zugegangen.

— **Erweiterung des Deutschen Vereins enthaltsamer Eisenbahner.** Dieser im Januar 1902 gebildete, gegenwärtig über 600 Mitglieder (in 16 Ortsgruppen) zählende Verein, der sich bekanntlich die Bekämpfung der Trinksitten durch Verbreitung der völligen Alkoholenthaltsamkeit unter dem deutschen Eisenbahnpersonal zur Aufgabe gemacht hat, plant eine bemerkenswerte Erweiterung. Er will auch denjenigen Personen eine tätige Anteilnahme an seinen Bestrebungen ermöglichen, die, von dem hohen Werte der völligen Alkoholenthaltsamkeit für den gefahrvollen und verantwortlichen Eisenbahndienst überzeugt, sich verpflichten, dem gewohnheitsmäßigen Genuß alkoholischer Getränke zu entsagen, die sich aber bei besonderen Anlässen (Familienfesten und dergl.) der herrschenden Trinksitte noch nicht völlig entziehen zu können vermeinen.

In der weiteren Erwägung, daß auch für das Personal der übrigen Verkehrsanstalten (Post, Telegraphie, Straßenbahnen) der Kampf gegen die verderblichen, vielfach einem förmlichen Trinkzwange gleichkommenden Trinkgewohnheiten und Trinksitten von großem Interesse ist, ist ferner in Aussicht genommen, auch diesem Personal den Anschluß an den Verein zu ermöglichen.

Der Begründer und Vorsitzende des Vereins, Eisenbahndirektor de Terra, scheidet am 1. April aus der Staatseisenbahnverwaltung, um sich zunächst ganz in den Dienst seiner gemeinnützigen Bestrebungen zu stellen. Seinen Wohnsitz gedenkt er zu dem genannten Zeitpunkt nach Marburg i/H. zu verlegen.

— **Zur Prämiierung von Preisausschreiben** ist dem Verein Deutscher Maschineningenieure, wie dessen Vorsitzender in der am 23. Februar d. J. abgehaltenen Versammlung bekannt gab, von dem Norddeutschen Lokomotivverbande wie in den Vorjahren, so auch für die Jahre 1904 und 1905 der Betrag von je 3000 ℳ zur Verfügung gestellt worden.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Adolf Schrader, bisher in Neukirchen, nach Treysa als Vorstand der dahin verlegten Eisenbahn-Bauabteilung; die Regierungsassessoren Dr Tiebert, bisher in Cöln, zur Eisenbahndirektion in Hannover, und Dr Niepage, bisher in Erfurt, zur Eisenbahndirektion in Altona; der Regierungsbaumeister des Ingenieurbaufaches Dr phil. Schmitz, bisher in Breslau, zur Eisenbahndirektion in Hannover; die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Koester, bisher in Berlin, zur Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. und Pommerehne, bisher in Hannover, zur Eisenbahndirektion in Breslau. — Der Eisenbahn-Bauinspektor Diedrich, bisher bei der Eisenbahndirektion in Essen a/R., ist der Kaiserlich deutschen Botschaft in Washington zugeteilt. — Der Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches Ewald Mees aus Elberfeld ist zum Regierungsbaumeister ernannt. — Der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Knoblauch, Vorstand der Eisenbahn-Verkehrsinspektion in Duisburg, ist gestorben.

Bei der württembergischen Eisenbahnverwaltung wurden befördert: die Eisenbahnsekretäre, tit. Oberbahnsekretäre Herrmann in Rottweil zum Oberbahnsekretär bei der Betriebsinspektion daselbst, Krauß bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen zum Oberbahnsekretär bei der Betriebsinspektion Sigmaringen und Wetzel in Cannstatt zum Oberbahnsekretär bei der Bahnstation Stuttgart.

Österreich.

— **Die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen** und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen betrugen im Monat Januar d. J. 18 909 200 Kr. (gegen Januar 1903 + 564 415 Kr.). Die Mehreinnahme betrifft sowohl den Personen- als den Güterverkehr. Bei der Personenbeförderung ist sie u. a. auf den stärkeren Absatz von Zeitkarten zurückzuführen. Die Steigerung des Güterverkehrs steht bei den westlichen Staatsbahnen mit der lebhafteren Beförderung von Kohle, Baumaterialien, Eisen und Getreide, bei den Staatsbahnen in Galizien mit der Mehrverfrachtung von Petroleum, Schnittholz, Getreide usw. im Zusammenhange.

— **Konzession für die Lokalbahn Sudomêr-Skalsko-Alt-Paka.** Das Reichsgesetzblatt verlautbart die Konzessionsurkunde vom 19. Februar d. J. zum Bau und Betrieb einer als vollspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotivbahn von der zwischen den Stationen Sudomêr und Skalsko der Lokalbahn Mscheno-Unter-Cetno neu zu errichtenden Station Sudomêr-Skalsko über Jungbunzlau und Unter-Bautzen nach Alt-Paka.

— **Die gewölbten Eisenbahnbrücken im Zuge der neuen Alpenbahnen.** Von der Eisenbahnbaudirektion war von Anbeginn der Grundsatz aufgestellt worden, auf allen von ihr zu erbauenden Eisenbahnen überall dort, wo es die Verhältnisse gestatten, in erster Linie gewölbte Kunstbrücken zur Ausführung zu bringen und die eisernen Tragwerke auf jene Fälle zu beschränken, in denen die Herstellung von Steinbrücken technisch und wirtschaftlich nicht angezeigt erscheint. Außer einer bedeutenden Anzahl von Viadukten mit Öffnungen von 15 bis 30 m Lichtweite in stellenweiser großer Höhe sind noch besonders die gemauerten Brücken über den Krenn-, Schalch- und Palmgraben sowie über die Steyerling auf der Pyhrnbahn mit 40 bis 70 m Lichtweite, dann über den Rotweinbach auf der Linie Assling-Wocheiner-Feistritz mit 41 m Lichtweite, ferner auf der Linie Podbrdo-Görz die Brücke über den Isonzo bei Canale mit vier Öffnungen von 20 bis 40 m Lichtweite und über den Isonzo bei Saliano hervorzuheben. Die letztgenannte Brücke dürfte, wie bereits in Nr 16 S. 249 fgd. d. Ztg. erwähnt, die weitgespannteste gewölbte Eisenbahnbrücke der Erde werden.

— **Zum Unfall auf der Eisenbahnlinie Spalato-Sinj.** Der Eisenbahnunfall, der sich am 18. Januar d. J. auf der genannten Strecke infolge Borasturmes ereignete (vergl. Nr 7 S. 102 d. Ztg.), hatte nicht nur die vorläufige Einstellung des Betriebes auf dieser Linie zur Folge, sondern veranlaßte auch eingehende Beratungen im Eisenbahnministerium über jene Maßnahmen, welche allenfalls zu ergreifen wären, um den Gefahren, welche die Bora bereitet, zu begegnen. Auf Grund dieser Beratungen wurde insbesondere die Inbetriebstellung von schweren Fahrbetriebsmitteln auf dieser Bahnlinie in Aussicht genommen, welche infolge ihres Gewichts der Bora einen wirksamen Widerstand zu leisten vermögen. Der Güterverkehr auf der Linie Spalato-Sinj ist inzwischen seit dem 8. Februar wieder aufgenommen. Was den Personenverkehr anbelangt, so wird hierfür bis zum Eintreffen der in Bestellung gegebenen schweren borafesten Wagen ein zu diesem Zweck beigestellter schmalspuriger Motorwagen verwendet werden.

— **Lokalbahn von Polna-Stecken zur Stadt Polna.** Der Bau der vollspurigen Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Polna-Stecken der Österreichischen Nordwestbahn zu der Stadt Polna (Baulänge 5,63 km) wurde im Laufe des Monats Januar begonnen. Den Betrieb dieser Bahnlinie wird voraussichtlich die Verwaltung der Österreichischen Nordwestbahn führen.

— **Vereinfachung des Stückgutabfertigungsverfahrens.** Wie seinerzeit gemeldet, hat das Eisenbahnministerium dem Staatseisenbahnrat in der letzten Sitzung eine Vorlage betreffend die Vereinfachung des Abfertigungsverfahrens für Stückgut auf den Staatsbahnen zugehen lassen. Zur Beratung dieser Vorlage wurde vom Staatseisenbahnrat ein besonderer Ausschuß eingesetzt. Noch vor Zusammentritt dieses Ausschusses hat das Eisenbahnministerium Anlaß genommen, über die Einzelheiten der geplanten Reform die Staatsbahndirektionen einzuvernehmen. Die bezügliche Besprechung fand am 23. Februar statt, und dürfte im Laufe dieses Monats der Sonderausschuß des Staatseisenbahnrats zusammentreten. Die Durchführung der Reform ist kaum vor 1. September d. J. zu gewärtigen.

— **Neue Beförderungsart von lebenden Fischen.** Nach einer dem Eisenbahnministerium vorliegenden Eingabe hat der Hofrat Kaltenegger in Gemeinschaft mit dem Chemiker Dr v. Lorenz ein Verfahren ausfindig gemacht, bei dessen Anwendung lebende Fische und andere Wassertiere ohne Wasserwechsel und ohne Begleitung auf weite Entfernungen unter Gewährleistung lebender Ankunft befördert werden können.

Das Wesen der Erfindung beruht in einer gleichmäßigen, selbsttätigen Zufuhr des für eine bestimmte Beförderungsdauer und Menge von Fischen erforderlichen Sauerstoffes, und wird hierzu eine Vorrichtung benutzt, welche die Erfinder „Hydrobion“ benannt haben. Diese wird an der inneren Bodenfläche der Fischtransportgefäße angebracht und besteht aus einer zylindrischen, mit verdichtetem Sauerstoff gefüllten Stahlflasche und einem mit ihr durch ein Druckreduzierventil und eine

Stauvorrichtung verbundenen Diaphragmakörper, aus dessen Wandungen der von der Stahlflasche zuströmende Sauerstoff in sehr kleinen Bläschen in das im Gefäße befindliche Wasser übertritt.

Da diese Erfindung sowohl vom allgemein-volkswirtschaftlichen Standpunkte, als auch in Ansehung der Hebung des Verkehrs lebender Fische auf Eisenbahnen beachtenswert erscheint, hat das Eisenbahnministerium im Interesse der praktischen Erprobung des „Hydrobion" sich bestimmt gefunden, mit der genannten Vorrichtung ausgerüstete Fischsendungen bei Erfüllung nachstehender Bedingungen auf den österreichischen Eisenbahnen versuchsweise gegen Widerruf zur Beförderung mit Personen- und Schnellzügen zuzulassen: 1. Die den Sauerstoff enthaltenden Flaschen des „Hydrobion" müssen aus nahtlosen Zylindern aus Stahl oder Schmiedeeisen von höchstens 2 m Länge und 21 cm innerem Durchmesser bestehen. Die Flaschen sind im Innern sorgfältig rein und blank zu halten, und muß insbesondere das Eindringen fester Teile, wie Sand, Rost usw., vermieden werden. 2. Die Flaschen müssen vor ihrer erstmaligen Benutzung und dann längstens alle drei Jahre amtlich geprüft werden und hierbei einen Druck von 250 Atm. aushalten, ohne bleibende Änderungen der Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen. Das Prüfungszeugnis ist auf Verlangen vor der Aufgabe von mit dem „Hydrobion" ausgerüsteten Fischsendungen zum Bahnversand vorzuweisen. 3. Der zulässige größte Anfangsdruck des Sauerstoffgases in der Flasche darf bei gewöhnlicher Temperatur 120 Atm. nicht übersteigen und darf der Sauerstoff keine brennbaren Gase, wie Wasserstoff u. dergl., enthalten. Behufs Ermöglichung der bahnseitigen Überprüfung des zulässigen höchsten Druckes muß jede Sauerstoffflasche mit einer dicht verschlossenen Verschraubung zum Ansetzen eines auf Verlangen von der Partei beizubringenden Manometers versehen sein. 4. Die Verschraubungen an der Flasche bis zum Reduzierventil müssen vollkommen dicht sein. Unter Wasser darf bei geschlossenem Ventil kein Sauerstoffgas ausströmen. 5. Die Sauerstoffflasche muß am Boden des Fischbehälters derart befestigt sein, daß deren Rollen ausgeschlossen ist. 6 Die Flasche sowie etwaige sonstige Eisenteile des „Hydrobions", welche mit dem Wasser in Berührung kommen, sind mit einem Rostschutzmittel, z. B. einem Lackanstrich, zu überziehen, und sind Beschädigungen dieses Überzuges nach Erfordernis nachzubessern. 7. Unter Druck stehende Sauerstoffflaschen des „Hydrobions" müssen stets von Wasser bedeckt sein. 8. Die Fischbehälter dürfen nicht derart verschlossen sein, daß etwa überschüssiger Sauerstoff nicht entweichen könnte. 9. Bei Aufgabe von lebenden Fischen mit dem „Hydrobion" ist im Frachtbriefe von dem Versender unter der Inhaltsangabe unterschriftlich zu vermerken: „mit amtlich geprüftem Sauerstoff-Zuführungsapparat (Hydrobion)".

— **Tarifermäßigung für Düngemittel.** Die schon seit mehreren Jahren von den österreichischen Eisenbahnverwaltungen gewährte Tarifbegünstigung für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngererzeugung wurde auch für das laufende Jahr wieder zugestanden. Die Ermäßigung ist an die Bedingung geknüpft, daß die betreffenden Güter in Österreich zur Düngung oder Kunstdüngererzeugung Verwendung finden, was der Inhaltsdeklaration im Frachtbriefe schon bei der Aufgabe der Sendung beigefügt sein muß.

— **Frachtbegünstigung für lebende Fische, Fischbrut und Fischeier.** Seit 1. Januar d. J. werden lebende Fische, Fischbrut und Fischeier auf den österreichischen Eisenbahnen bei Aufgabe als Eilgut bei Vorschreibung der Beförderung mit Schnellzügen nicht mehr zum gewöhnlichen Eilguttarif unter Zuschlag von 50 %, sondern zum Frachtsatze der Klasse I unter Zuschlag von 50 % berechnet.

— **Weltausstellung in St. Louis.** Das Eisenbahnministerium veranstaltet in ihr außer der fachtechnischen Ausstellung eine Sonderausstellung, welche dazu bestimmt ist, den Ausstellungsbesuchern die landwirtschaftlichen Reize Österreichs vor Augen zu führen und dadurch zur Förderung des Reiseverkehrs aus Amerika nach Österreich beizutragen. Die für diese Ausstellung bestimmten Gegenstände wurden auf dem Wiener Westbahnhof zu einer Probeausstellung vereinigt, welche sich eines überaus zahlreichen Besuches erfreute und großes Interesse erweckte. Die Ausstellung umfaßt eine reiche Sammlung großer, künstlerisch ausgeführter Photographien sowie eine Anzahl von Originalbildern mit Darstellungen aus dem österreichischen Volksleben. Die Originalbilder stellen u. a. einen Hochzeitszug aus Niederösterreich, einen Frohnleichnamszug am Gmundnersee in Oberösterreich, ein Rangelfest aus Salzburg, das Eisschießen in Oberösterreich, ein Tanzfest auf der Alpe, einen tiroler Schützenzug und die Einsegnung einer Alpe dar. Weitere Bilder veranschaulichen Skiläufer im Wienerwald, Touristen, die einen Gletscherspalt übersetzen, heimkehrende Gemsjäger. Das Wiener Volksleben bringen die Bilder „Ringstraßenkorso" und „Burgmusik" zur Darstellung. Von den herrlichen Photographien fallen besonders jene auf, welche Ansichten von Wien, Salzburg, Innsbruck und Ragusa enthalten. Von Hochgebirgsbildern sind zu nennen ein Gewitterbild aus den Dolomiten: die „Drei Zinnen", deren Spitzen in das düstere Gewölk hineinragen, eine prächtige Großglocknerpartie, die Königsspitze im Suldental, der Krimmler Wasserfall, das Stilfserjoch usw.

Ungarn.

— **Die ungarische Investitionsvorlage.** Es ist bereits gemeldet worden, daß das ungarische Investitionsgesetz umgearbeitet wurde und dadurch einen breiteren Rahmen erhalten soll. Es sind namentlich die Ausgaben für Eisenbahn- und Straßenbauten wesentlich erhöht worden, um weiten Schichten der Bevölkerung Arbeitsgelegenheit zu bieten. Die wichtigste Änderung der Vorlage besteht darin, daß das Eisenbahnbauprogramm bedeutend erweitert wurde, da nunmehr das ganze Netz der Szekler Bahnen vollständig ausgebaut werden soll.

Die Einbringung der Vorlage im Abgeordnetenhause ist alsbald nach dessen Wiederzusammentritt zu gewärtigen.

Übrige europäische Länder.

— **Die Erörterung des belgischen Eisenbahnbudgets** vor der Kammer zieht sich in unendlicher Breite hin. Am 9. Februar begann sie; am 11. drang unter Beifall ein Abgeordneter auf Abkürzung und Unterlassung der Abschweifungen; dazu bemerkte der Eisenbahnminister Liebaert: In Deutschland nehme das Budget der öffentlichen Arbeiten vier Tage in Anspruch und es gebe 40 000 km Eisenbahnen. Auf Genauigkeit kann dieser Ausspruch, den wir den sehr eingehenden Berichten der „Indépendance belge" entnehmen, allerdings in keiner Beziehung Anspruch machen. Dann beschloß die belgische Kammer eine Verlängerung der täglichen Sitzungsdauer. Am 17. Februar erklärte der Präsident, nachdem unmittelbar vorher ein Redner auf die bevorstehenden Neuwahlen hingewiesen hatte, von 72 zum Eisenbahnbudget eingeschriebenen Rednern seien bisher 19 gehört worden, es blieben 53; man müsse sich also so kurz wie möglich fassen. Tatsächlich sprachen verschiedene Abgeordnete so lange, daß sie in einer Sitzung nicht fertig wurden, sondern in der nächsten ihre Rede fortsetzen mußten. Über diese Verhältnisse wurde auch aus dem Hause selbst bitterer Hohn laut. Abgeordneter Woeste, der Führer der Rechten (Regierungspartei), warf seinen eigenen Parteigenossen Renkin und Hubert vor, daß ihre riesigen Berichte zum Budget eigentlich gar keinen Zweck hätten, weil sie keine positiven Vorschläge machen und aus dem Zahlenwust kein Mensch klug werden könne. Ein anderer liberaler Kollege sagte einmal von den beiden genannten Herren, daß sie wie die Haifische das ministerielle Schiff verfolgten. Der Eisenbahnminister beobachtete aber insofern eine weise Zurückhaltung, als er nur kurz auf eine einzelne Anfrage antwortete und seine Hauptrede aufsparte, bis er zu allen oder wenigstens zu den meisten Vorbringungen auf einmal sich äußern konnte. Nur betreffs des Unglücksfalles auf dem Brüsseler Nordbahnhof machte er eine Ausnahme und besprach aus eigenem Antrieb die damit zusammenhängenden Verhältnisse ausführlicher am 16. Februar. Dann wurde er unwohl — ihm wurde von den unendlichen Parlamentsverhandlungen übel, wie ein Brüsseler Blatt bemerkt — und am Ende der Woche mußten die Eisenbahnerörterungen durch andere unterbrochen werden. Wir heben aus der Fülle des, natürlich unter manchen Wiederholungen, Vorgebrachten nur einiges heraus.

Neben allgemeinen Fragen kamen recht viele örtliche Wünsche vor. Da waren die Herren Abgeordneten untereinander eifersüchtig; so rief Abg. Woeste dem Abg. Daens zu: „Sie sind Vertreter von Brüssel und nicht von Alost; also gestatten Sie, daß ich mich um die Interessen dieses letzteren Bezirks bekümmere." Aus Anlaß der geplanten elektrischen Bahn Brüssel-Antwerpen kam der deutsche Wettbewerb zur Sprache. Der Abg. Colfs berichtete über eine Eingabe der Syndikatskammer der belgischen Elektriker, welche von belgischen Unternehmungen das Ausland ferngehalten wissen will. Abg. Colfs behauptete, es sei nicht wahr, daß die deutsche Arbeit besser und billiger sei. Eine deutsche Vereinigung suche sich in Belgien einzupflanzen und dort die elektrische Industrie zu unterdrücken. Der Fehler liege an der belgischen Regierung, welche sich zu leicht an das Ausland wende. Bei einer anderen Gelegenheit hatte sich übrigens Minister Liebaert gegen den umgekehrten Vorwurf zu verteidigen; ein sozialistischer Abgeordneter klagte über die Verteuerung der Kohle durch die belgischen Kohlenkartelle, worauf der Minister erwiderte, daß er stets

Kohlen auch aus dem Ausland beziehe. Abg. Lemmonnier hielt dem Minister vor, daß er vor 11 Jahren bereits die Regierung wegen der elektrischen Bahn Brüssel-Antwerpen befragt habe; man warte aber immer noch auf die Ausführung. Wäre der Plan, dessen Verschleppung auch von anderen Seiten hart gerügt ward, ausgeführt, so wäre das neue Unglück auf dem Brüsseler Nordbahnhofe nicht vorgekommen. Während die Regierung jetzt der Ansicht ist, daß nur durch Privatunternehmung die elektrische Bahn Brüssel-Antwerpen hergestellt werden dürfe, sind die Meinungen in der Kammer geteilt. Überhaupt wegen Staatsbahn- und Privatbahnsystem. Doch überwogen augenscheinlich trotz mannigfacher Klagen, wenigstens die offenen Kundgebungen für den Staatsbetrieb, so daß die in der Pariser Kammer vom Finanzminister Rouvier aufgestellte Behauptung, in Belgien bereue man den Übergang zum Staatsbahnsystem, in den jetzigen Brüsseler Parlamentsdebatten keine Bestätigung findet. Allerdings bezeichnete der Brüsseler sozialistische Abg. Delporte es als skandalös, daß die Rechte damit einverstanden zu sein scheine, wie jetzt die Regierung wichtige Teile des nationalen Eisenbahnbetriebes wieder der Privatunternehmung überlassen wolle. Der Führer der Rechten, Abg. Woeste, hatte sich wenigstens betreffs der elektrischen Bahn Antwerpen-Brüssel für Privatbetrieb ausgesprochen. Ein Abgeordneter, Herr v. Ponthierre, ließ anderseits das hohe Lob hören: Man verleumde die belgischen Bahnen zu sehr; alle, die im Auslande reisten, wüßten, daß man im allgemeinen in Belgien bequemer und billiger reise als überall anderwärts. Jedenfalls wurden bei den jetzigen überaus langen Erörterungen doch nicht soviel Klagen über Mißstände der belgischen Verkehrsverhältnisse, Zugverspätungen, mangelhaftes Wagenmaterial, Unreinlichkeit usw. vorgebracht, wie in früheren Jahren. Man scheint also im ganzen zufriedener geworden zu sein.

Einen breiten Raum nahmen wieder die Beschwerden über mangelhafte Bezahlung und Arbeitsüberlastung der Arbeiter und unteren Beamten ein, die Klagen über unrichtige Sparsamkeit, obwohl der Betriebskoeffizient der belgischen Staatsbahnen seit Jahren in erheblichem Wachsen ist. Die Eisenbahnarbeiter würden schlechter entlohnt als die Arbeiter in der Privatindustrie; Streckenarbeiter bekämen den durchaus unzulänglichen Lohn von 2,40—2,60 Fr. (etwa 2 ℳ). Nachdem der Staat die Lüttich-Limburger Bahn zurückgekauft, seien deren Arbeiter schlechter gestellt als unter dem Privatbetrieb. Nach 15 Dienstjahren beziehe ein Heizer noch weniger als 4 Fr. täglich und die Lokomotivführer 5,27 Fr., und das seien doch bevorzugte Bedienstete, welche auf ein Gehalt von 2000 Fr. kommen sollten. Aus den von der Regierung selbst gelieferten Aufstellungen ergebe sich, daß die Staatsbahnarbeiter durchschnittlich nur 2,37 Fr. für den Tag erhalten, während bei den Vizinalbahnen und Trambahnen der Durchschnitt 3,43 Fr. und in der Frachtführungsindustrie 3,40—3,60 Fr. sei.

Abg. Pepin bemerkte: Heutzutage gehe eine Strömung durch alle Länder, die Arbeiter mit mehr Menschlichkeit und Güte zu behandeln; unglücklicherweise sei das bei den belgischen Staatsbahnen nicht der Fall. Minister Vandenpeereboom habe zwar die Dauer der Arbeitszeit für Heizer und Lokomotivführer auf dem Papier auf 12 Stunden herabgesetzt, in Wirklichkeit machten sie aber 13, 14 und 15 Stunden Dienst.

Zu beachten ist, daß auch politische Beweggründe bei diesen Eisenbahnklagen eine Rolle spielen. Die Sozialdemokraten schildern alles schwarz, und ähnlich sucht man von liberaler Seite das seit 20 Jahren in Belgien herrschende klerikale System als Urgrund aller Übel hinzustellen. Bemerkt mag noch werden, daß auch die Sprachenfrage, welche zu gunsten der Vlamen in Belgien seit Jahren reger und erfolgreicher aufgetreten ist, eine Rolle spielt. Abg. de Backer beschwerte sich auf Vlamisch darüber, daß die Eisenbahnangestellten betreffs des Gebrauchs der Sprache die Interessen der großen Hälfte der belgischen Nation nicht gehörig berücksichtigten. Die wesentlichsten Erklärungen des Eisenbahnministers Liebaert werden wir in einem kurzen Schlußbericht kennzeichnen.

— **Schweizerische Nebenbahnen.** Das schweizerische Eisenbahndepartement hat eine Vorlage hergestellt, in welcher die bei Plangenehmigungen und Inspektionen aus der bisherigen Praxis hervorgegangenen Grundsätze und Erfordernisse festgelegt und die den Nebenbahnen nach ihrer Eigenart zu gewährenden Erleichterungen dargestellt werden. Eine Konferenz von Vertretern der Nebenbahnen erklärte sich mit dem Entwurf teilweise nicht einverstanden: verschiedene Vorschriften entsprächen dem Sinne des Nebenbahngesetzes von 1899 nicht. Besonders wurden Einwendungen gemacht gegen den Abschnitt über den Oberbau, in welchem u. a. bestimmt ist, es sei für Normalbahnen im Hinblick auf den Übergang von Güterwagen von Hauptbahnen der Raddruck auf mindestens 6 t festzusetzen und ein Schienengewicht von mindestens 36 kg vorzusehen.

— **Die englische Schnellzuglokomotive „La France“, über** welche schon früher von uns berichtet wurde, hatte anfangs Februar die ersten ernsten Proben zu bestehen; sie sollte den 10 Uhr 50 Minuten Vormittags- (Cornish-) Expreß der Great Western von Paddington ohne Aufenthalt nach Bristol und nach London zurück, am nächsten Tage den Exeter-Expreß führen. Der Cornish-Expreß ist der rascheste Zug auf den Great Western-Linien, indem er die Entfernung London-Bath, 106 englische Meilen und 70 chains, in 107 Minuten zurücklegt, was einer Stundengeschwindigkeit von knapp 60 englischen Meilen oder 96 km entspricht. Der Exeter-Expreß durchfährt die fahrplanmäßig bisher längste Strecke, 193¾ englische Meilen oder 311,7 km, ohne Aufenthalt. Schon bei der ersten Fahrt London-Bristol wurde die Fahrzeit um 14 Minuten überschritten und überdies ein Bruch in der Steuerung wahrgenommen, weshalb die Maschine in Bristol in Reparatur blieb.

— **Eisenbahnfrevel und -Unfälle in England.** Am 5. Februar wurde der verbrecherische, doch glücklicherweise vereitelte Versuch unternommen, den schottischen London and Northwestern-Postzug, der Euston um 8 Uhr 50 Minuten abends verläßt, zum Entgleisen zu bringen. Als der Zug die Station Uddington, etwa 20 km vor Glasgow, mit einer Geschwindigkeit von 80 km durchfuhr, erhielt die Lokomotive heftige Stöße. Bei näherer Untersuchung zeigte sich, daß zwei Schienenstühle so stark gegen die Innenseite der Schienen verkeilt waren, daß die Lokomotive dieses Hindernis entweder durchschneiden oder infolgedessen entgleisen und den dort sehr hohen Damm hinabgeschleudert werden mußte. Die Maschine zertrümmerte jedoch die Stühle in kleine, weit umherfliegende Stücke und wurde hierdurch stark beschädigt. Nur die hohe Fahrgeschwindigkeit rettete den Zug vor einer folgenschweren Entgleisung.

Gegen Ende Januar ereigneten sich infolge des dichten Nebels noch zwei ernste Unfälle. Als ein Zug sich der Station Clapham Junction näherte, fuhr ein für Waterloo bestimmter Zug in diesen von rückwärts hinein, wobei drei Personen verletzt und mehrere Wagen stark beschädigt wurden.

Am gleichen Tage stand ein Zug von London Bridge an dem Bahnsteig der Station Peckham Rye, als ein zweiter Zug mit heftigem Anprall an diesen anfuhr. Ungefähr 40 Personen, von denen glücklicherweise nur 6 ärztliche Hilfe in Anspruch nehmen mußten, wurden in leichterem Grade verletzt; der an den Fahrzeugen verursachte Schaden war ein sehr erheblicher.

— **Änderungen im Fahrkartenwesen auf den englischen Eisenbahnen.** In einer Zusammenkunft der Direktoren der großen Eisenbahnen am 15. Februar wurde beschlossen, die Gültigkeitsdauer aller Rückfahrkarten, die auf Entfernungen von und über 20 engl. Meilen (32 km) lauten, ab 1. Juli d. J. auf sechs Monate auszudehnen. Von seiten des Reisepublikums wurden in dieser Hinsicht keine Wünsche laut, doch gereicht es sowohl diesem als auch den Bahnverwaltungen zum Vorteil, weil damit die verschiedenen verwickelten Gültigkeitsfristen (2 Tage bis 2 Monate, je nach der Entfernung) sowie eine zeitraubende Kontrolle, also eine erhebliche Arbeitsleistung der „Collectors“ entfallen. Diese Neuerung erstreckt sich jedoch nicht auf die Feiertags-, Touristen- und Weekend- (Wochenende-) Fahrkarten.

— **Die Great Northern & City-Röhrenbahn** von Moorgate Street nach Finsbury Park wurde, nachdem bereits mehrere Wochen hindurch leere Züge in Zeitabständen von 5 Min. anstandslos verkehrten, Sonntag, den 14. Februar ohne Sang und Klang dem öffentlichen Verkehr übergeben. Papierstreifen mit der Anzeige der bevorstehenden Eröffnung wurden an die Wände der Stationen geklebt, Sonntag früh die eisernen Tore weit geöffnet und gleich an diesem Tage machten gegen 10 000 Menschen von der stillen Einladung Gebrauch. Man beobachtete auch, daß das sonst übliche Gedränge auf der Finsbury Park-Station der Great Northern Railway am folgenden Montag ein wesentlich geringeres war. Die Eisenbahnzüge benötigen nach Moorgate Street bis 25 Min., während die elektrische Bahn die 6,4 km lange Strecke in 13 Min. zurücklegt. Für die starken Verkehrsstunden ist ein 3 Min.-, während der anderen Zeit ein 4 Min.- bis höchstens 5 Min.-Verkehr eingerichtet.

Dem Londoner ungewohnt erscheinen die sehr schmucken Dienstkleider der Stationsvorsteher; aus dem Gewirr der Gänge und Hallen führen gelbe Lampen zu den Ausgängen. „Follow the yellow lamps“ (man folge den gelben Lampen) besagen die Aufschriften. Als volkstümliche Bezeichnung wurde für diese neue Linie „Finsbury flue“ in Vorschlag gebracht, was wegen der Namensähnlichkeit der Eisenbahn- und der elektrischen Linie um so notwendiger erscheint. (Flue bedeutet: Kaminröhre.) Der Engländer liebt bekanntlich scharfe Bezeichnungen und Spitznamen.

Um der besorgniserregenden Wirkung des Wettbewerbs der elektrischen Linie auf den Personenverkehr gleich anfänglich zu begegnen, ermäßigte die Great Northern Railway die Fahrpreise

für die im Mitbewerb stehende Strecke, führte Monatskarten III. Klasse ein, desgleichen Zeitkarten III. Klasse für ihre Vorortstationen, welche die Besitzer aller drei Klassen ermächtigen, auch Teile der Metropolitanlinien ohne Aufzahlung zu benutzen.

— **Eisenbahnen und Wetter in England.** Das viele Monate hindurch anhaltende Regenwetter hat die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs erheblich beeinträchtigt und sogar gefährdet, in fast allen Teilen Englands große Schäden an Dämmen, Einschnitten, Tunneln angerichtet und die ernstesten Befürchtungen der Bahnbeamten hervorgerufen. An der Portsmouth-Linie zwischen Haslemere und Whitley rutschte ein großer Teil des Dammes, dessen anstoßender Grund durch den Regen in einen Morast verwandelt war; eine große Eisenbahnverwaltung zählte auf ihren Linien seit Juni 1903 mehr als 100 Rutschungen; ein Teil der Decke des Doveshole-Tunnels stürzte ein (vergl. Nr 18 S. 283 d. Ztg.). Es wurden alle Vorsichtsmaßregeln ergriffen, Wachen an den gefährdeten Stellen der Linien aufgestellt, die Streckenbegehungen bei Tag und Nacht verdoppelt und Prämien für das Auffinden von Schäden ausgesetzt. Dank der weitestgehenden Umsicht und Sorgfalt wurden Unglücksfälle verhütet. Die Ursache der Entgleisung des Militärzuges am 20. Februar d. J., vormittags gegen 11 Uhr, in der South Eastern-Station Gomshall zwischen Guildford und Dorking war das vollständige Durchweichen des Dammes, der nachgegeben hatte. Der Zug fuhr mit einer Geschwindigkeit von etwa 55 km, entgleiste bei der Einfahrt in die Station, durchfuhr diese, den Oberbau aufpflügend, wobei die Maschine in starke Schwankungen geriet, sich vom Tender losriß, vollständig umdrehte, so daß der Schornstein nach der Richtung wies, in der der Zug gekommen war, und fiel auf das zweite Gleis hinüber.

Wenn man in Berücksichtigung zieht, daß zwei Wagen zertrümmert wurden und die ersten Wagen des Zuges nur die verlängerte Plattform vom Hinabrollen über einen 6 m hohen Damm hinderte, ist es ein glücklicher Zufall, daß hier nicht viele Menschenleben zum Opfer fielen.

Führer und Heizer blieben auf ihren Plätzen, bis sie, mit mehrfachen Brandwunden bedeckt, durch die heftigen Bewegungen der Maschine hinausgeschleudert wurden; desgleichen wurden mehrere Soldaten durch die Fenster auf die Dammböschung geschleudert und drei von ihnen erheblich verwundet.

Fremde Weltteile.

— **Eisenbahn-Truppentransporte nach Sibirien.** Von einem Truppentransport im Winter macht sich, wie die St. Petersburger Zeitung schreibt, das große Publikum beim Anblick der die Aufschrift „40 Mann oder 8 Pferde“ tragenden Güterwagen in der Regel recht falsche Vorstellungen. Es glaubt, die Soldaten müßten, eingepfercht in einem dunklen Raum, in Ermangelung jeglicher Bequemlichkeit ungeheuere Strecken zurücklegen. Dem ist nun durchaus nicht so; erstlich befindet sich, wie das amtliche Blatt des Kriegsministeriums, der „Russische Invalide“, mitteilt, in jedem Güterwagen, der zum Truppentransport benutzt wird, ein eiserner Ofen, der von den Soldaten so fleißig geheizt wird, daß die Temperatur in solch einem Wagen gewöhnlich 15° und darüber beträgt. Ferner bieten aus Brettern hergestellte Bänke bequeme Sitzgelegenheiten. Die Beköstigung ist durchaus gut; mindestens einmal täglich erhalten die Soldaten eine kräftige heiße Suppe mit $^3/_4$ Pfund Fleisch für den Mann. Außerdem wird den Soldaten mehreremal am Tage heißes Wasser zum Tee zur Verfügung gestellt. An Brot und Konserven fehlt es nie. Der Petersburger Zeitung erscheint daher die Behauptung des „Russischen Invaliden“ durchaus einleuchtend, daß nicht jeder Fahrgast III. Klasse sich die Vorteile und Bequemlichkeiten verschaffen kann, die den Soldaten geboten werden.

— **Truppentransport über das Eis des Baikalsees auf der fertiggestellten Bahn.** Nachdem ein interessanter Bericht der Köln. Ztg. aus Petersburg vom 1. d. M. die Leiden der Truppen bei dem Fußmarsch über den Baikalsee mit Rücksicht auf die herrschende Kälte (35–42° C.) und die furchtbaren Schneestürme sowie die Länge des Weges (47 km) beweglich geschildert hat, heißt es dort weiter: „Gestern ist die Schienenlegung über den Baikalsee endlich vollendet worden. Am Dienstag soll der Schienenweg dem Verkehr der Truppen übergeben werden. Die Leute werden dann in den kleinen niedlichen Wagen unserer Petersburger Strand- (Sekundär-) Bahn über den See befördert werden, die mit den zugehörigen Lokomotiven vor einigen Wochen dorthin abgesandt wurden. Zunächst werden die kleinen Wagen von Pferden gezogen; das scheint in der Hauptsache aus Vorsicht zu geschehen, denn die Erfahrungen, welche man mit einem Probezug gemacht hat, sind nicht sehr ermutigend ausgefallen. Wie die „Nowoje Wremjä“ kürzlich zu melden wußte, ist ein ganzer Warenzug, weil die Lokomotive nicht rechtzeitig zum Stehen gebracht werden konnte, in einer der so gefährlichen, sich plötzlich bildenden Eisspalten verschwunden. Heute erhält das Blatt eine Meldung aus Irkutsk, daß gestern eine unweit des Ufers manövrierende Lokomotive plötzlich im See versunken sei. Diese sich im Eise des Baikalsees ganz plötzlich bildenden, oft 100 und mehr Meter langen, 2 bis 10 und mehr Meter breiten Risse und Spalten bringen für den Transport der Truppen die größten Gefahren. Wo am Vormittag ein Zug noch sicher und unbehindert passierte, befindet sich oft am Mittag oder Abend eine weite, unüberbrückbare Spalte, die Schienen, Schwellen usw. mit in den Abgrund gerissen hat. Sind solche Spalten oder Risse nicht allzu breit und lang, so versucht man sie durch Einkeilen und Einfrierenlassen von dicken Eisblöcken wieder zu schließen. Jetzt, wo es für die russische Heeresleitung auf jeden Tag ankommt, den sie die Truppen eher jenseits des Baikalsees hat, können solche unvorhergesehene Naturereignisse doch recht bedenkliche Folgen haben. Von dort ab soll die Eisenbahnverbindung tatsächlich gut im Gange sein, was von Moskau bis Irkutsk, abgesehen von einigen durch die Anhäufung von Militärzügen entstehenden Verkehrsstockungen, im allgemeinen auch der Fall sein soll. Jedenfalls verdient eine Armee, eine Truppe, die solche Schwierigkeiten zu überwinden hat und trotzdem zielbewußt und mit eisernem Willen ihren Aufmarsch ruhig weiter vollzieht, unsere größte Achtung und Bewunderung.“ ...

Inzwischen fuhr nach einem Telegramm vom 1. d. M. aus Irkutsk an diesem Vormittage um 11 Uhr der erste aus 25 Wagen bestehende Zug in Gegenwart des Verkehrsministers Chilkow über das Eis des Baikalsees.

— **Die algerischen Eisenbahnen.** Nach mehrtägigen Erörterungen hat die französische Kammer den ihr von der Regierung vorgelegten Gesetzentwurf angenommen, der eine gewisse Vereinheitlichung der den verschiedenen Gesellschaften gehörigen und willkürlich verschieden betriebenen Eisenbahnen Algeriens herbeiführt, zugleich gemäß der für die Kolonie Algier seit einigen Jahren angebahnten größeren Dezentralisation die Verwaltung bezw. Beaufsichtigung und Beeinflussung der algerischen Bahnen mehr vom Mutterlande an die Kolonie selbst überträgt und schließlich die Staatsgarantie Frankreichs anders regelt. Auch in diesem Falle traten die eifrigen Anhänger der Verstaatlichung, an ihrer Spitze Abg. Bourrat, für den Rückkauf ein. Als Berichterstatter der Kommission führte letzterer an, daß aus der Zinsgewähr und an Subventionen der französische Staat bereits 572 Millionen für Rechnung der algerischen Eisenbahnen geleistet habe, und daß die für die Zukunft noch zu zahlende Zinsgewähr sich auf etwa 419 Millionen belaufen würde. Das mache zusammen ungefähr eine Milliarde aus. Entgegen den Behauptungen Bourrats führte der Regierungskommissar aus, der vorläufige Betrieb der franko-algerischen Eisenbahn durch den Staat habe nur ganz unbedeutende Ersparungen ergeben. Übrigens verwarf die Kammer die vom Sozialistenführer Jaurès beantragte Verstaatlichung keineswegs grundsätzlich. Der Generalgouverneur von Algier, Jonnart, bemerkte, daß die algerischen Delegationen des Rechts, diese Frage zu prüfen, nicht beraubt werden dürften. Da Algier künftig das Betriebsrisiko der Bahnen trage, müsse es auch seine Meinung abgeben dürfen. Daraufhin könne man später entscheiden. Die Verwerfung des Amendements Jaurès bedeute also nur, daß die Frage aufgeschoben sei. So ward der Vorschlag Jaurès' mit 400 gegen 151 Stimmen verworfen.

Allgemeines.

— **Technolexikon.** An diesem bekanntlich 1901 vom Verein Deutscher Ingenieure ins Leben gerufenen Unternehmen eines allgemeinen technischen Wörterbuches in den drei Sprachen deutsch, englisch und französisch arbeiten jetzt 363 in- und ausländische technische Vereine mit. Von Firmen und Einzelpersonen haben 2573 Originalbeiträge zugesagt. Das Ausziehen sowohl ein- als besonders mehrsprachiger Texte (Lehrbücher, Abhandlungen, Geschäftsbriefe, Geschäftskataloge, Preislisten usw.) sowie ferner der bisherigen Wörterbücher ergab bis jetzt im ganzen 1 920 000 Wortzettel. Hierzu kommen nun in den beiden nächsten Jahren (bis Mitte 1906) noch die Hunderttausende von Wortzetteln, die sich aus der redaktionellen Bearbeitung der schon eingesandten und der noch einzuliefernden Beiträge der Mitarbeiter ergeben werden.

Alle noch ausstehenden Beiträge werden bis Ostern d. J. eingefordert. Da die Drucklegung des Technolexikons Mitte 1906 beginnen soll, so können verspätete Beiträge nur bis zu diesem letzteren Zeitpunkte mitverwaltet werden, d. h. ausnahmsweise. Alle Einsendungen und Anfragen sind zu richten an den leitenden Redakteur des Technolexikons, Dr Hubert Jansen, Berlin NW. 7, Dorotheen-Straße 49.

— **Der Selbstfahrerzug mit verteilter Triebkraft vom Oberst Ch. Renard.** Der Selbstfahrer (die Straßenlokomotive) kann offenbar nur dann den Anforderungen des friedlichen Verkehrs und des Militärtransportwesens im Kriege in vollem Maße entsprechen, wenn es gelingt, durch ihn Züge auf Landstraßen mit Sicherheit befördern zu lassen. Dabei sind folgende zwei Bedingungen zu erfüllen: der Kraftwagen muß tunlichst leicht sein, um die Straßen nicht unnötig anzugreifen, und bei Wendungen müssen alle Anhängewagen selbsttätig den Spuren des führenden Kraftwagens folgen. Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, entwarf der Oberst Renard seinen Zug, welcher 1903 in Paris ausgestellt und zu Versuchsfahrten benutzt wurde. (Vergl. Nr 3 S. 41 d. Ztg.)

Bei ihm wird die hintere Achse jedes Wagens als Treibachse ausgebildet. Die auf diesen Achsen ruhenden Lasten wirken als Adhäsionsgewicht. Der ganze Zug ist wie ein einziger gegliederter Selbstfahrer, und der Wagen, der die Kraftquelle trägt, braucht nicht schwerer zu sein, als jeder der angehängten Lastwagen.

Wie wir „Génie civil" entnehmen, lag es nahe, die Verteilung der Kraft auf die einzelnen Wagen mit Hilfe der Elektrizität zu übertragen. Aber diese Lösung stellte sich als zu kostspielig heraus. Renard wählte eine ganz mechanische Übertragung, bestehend in einer Welle, welche mitten unter dem ganzen Zuge an der unteren Seite der Wagenböden entlang läuft und zwischen den Wagen durch Universalgelenke gegliedert ist. Von dieser Hauptwelle wird die Kraft unter jedem Wagen durch Zahnräder auf eine kurze Welle übertragen, welche sie weiter an die Treibachse abgibt. Die Kupplungen der Hauptwelle werden also nicht zur Übertragung von Zugkräften in Anspruch genommen. Sie haben vielmehr nur die drehende Bewegung der Hauptwelle von einem Wagen zum anderen fortzupflanzen. Immerhin kann man sie als Kraftkupplungen bezeichnen.

Zur Erfüllung der zweiten oben angeführten Bedingung ist aber noch eine zweite Kupplung (Richtungskupplung) erforderlich, welche die vorderen Achsen der Wagen so einstellt, daß sie immer nach dem Mittelpunkt der durchfahrenen Krümmungen gerichtet sind. Damit die Räder der Wagen genau den Spuren derer des Kraftwagens folgen, müssen die in Betracht kommenden Längen der Wagen in einem bestimmten Verhältnis zueinander stehen. Es sind dies die Länge der Deichsel, der Abstand der beiden Achsen voneinander und der Überstand des Wagens über die hintere Achse.

Um die Drehbarkeit der vorderen Achse zu vermeiden, hat man neuerdings die Räder um senkrechte Bolzen drehbar an den Enden der Achse befestigt. Die Deichsel bewirkt mittels eingeschalteter Lenkstangen die richtige Einstellung der Räder.

Um die unvermeidlichen Stauungen der Wagen auszugleichen, sind sogen. Kompensatoren, bestehend aus Spiralfedern, an gewissen Stellen der Kraftübertragung eingeschaltet.

Der Kraftwagen hat eine Einrichtung, um seine Geschwindigkeit zwischen 16 und 72 km/Std. regeln zu können, je nachdem die angehängte Last groß ist oder gleich Null wird.

Zum Schluß deutet der Verfasser die Hoffnung an, daß das oben beschriebene System der Kraftverteilung auch auf Eisenbahnen mit Nutzen angewendet werden könne, um unter Umständen bei starken Steigungen die Zahnstange zu vermeiden.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. März d. J. von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen in Betrieb genommenen Strecken:

1. Deutsch Oth Berg Haltepunkt-Deutsch Oth Bahnhof (4,796 km);
2. die Verbindungsstrecke zwischen der unter 1 genannten Strecke und der Strecke Redingen-Deutsch Oth Bahnhof (0,933 km) und
3. die durch Gleiseverlegung eingetretene Verlängerung der Strecke Redingen-Deutsch Oth Bahnhof (0,444 km)

sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Die bisher auf Kleinvieh in einzelnen Stücken beschränkten Abfertigungsbefugnisse der Station Danzig Olivaer Tor sind auf Tiersendungen aller Art ausgedehnt worden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 17 — Inser.-Nr 541 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. März d. J. ist die zwischen den Stationen Moschin und Czempin an der Bahnstrecke Posen-Breslau gelegene Haltestelle Petzen, die bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen und Gütern in Wagenladungen eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Stückgut eröffnet worden. Lebende Tiere, Fahrzeuge und Sprengstoffe sind bis auf weiteres von der Abfertigung ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Es sind abgeändert worden die Stationsnamen: Beiersdorf (Haltepunkt für Personenverkehr an der Strecke Falkenberg-Elsterwerda) in Beiersdorf (Bez. Halle); Clasdorf (Haltestelle an der Strecke Berlin-Elsterwerda) in Klasdorf; Rothes Haus (Haltepunkt für Personenverkehr an der Strecke Eilenburg-Pretzsch) in Rotes Haus; Schönewalde (Haltepunkt für Personen- und Güterverkehr an der Strecke Berlin-Cottbus) in Schönwalde (Spreewald); Schönwalde (Haltestelle an der Strecke Cottbus-Sorau) in Schönwalde (Kreis Sorau).

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 55 vom 18. Februar d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 27. Februar d. J.).

Nr I 61 vom 23. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen sowie die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend Angabe des Bedarfs an den ab 1. Juni 1904 gültigen Drucksachen des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 27. Februar d. J.).

Nr I 71 vom 29. Februar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 3. März d. J.).

Nr II 70 vom 19. Februar d. J. an sämtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Beratung von Vorschriften für elektrisch beleuchtete Wagen, Begleitschreiben zum Protokoll der in Neustadt a/H. am 12./13. Februar d. J. abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 27. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Anderweite Abgrenzung von Inspektionsbezirken.

Am 1. April d. J. wird die Betriebsinspektion 2 Thorn und die für die verstaatlichte Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn errichtete Betriebsinspektion 2 Danzig nach Dt.-Eylau verlegt; erstere erhält die Bezeichnung 1 Dt.-Eylau, letztere die Bezeichnung 2 Dt.-Eylau. Ferner wird in Dirschau eine neue Maschineninspektion mit der Nummer 2 errichtet und die Verkehrsinspektion in Dirschau nach Konitz verlegt. Die jetzige Maschineninspektion in Dirschau erhält die Nummer 1, während bei der Betriebsinspektion 1 Danzig die Ordnungsnummer fortfällt.

Diese Änderungen haben eine anderweite Streckenzuteilung an verschiedene Inspektionen erforderlich gemacht, welche nachstehend mitgeteilt wird.

Es wird zugeteilt:

A. Betriebsinspektionen der Betriebsinspektion 1 Dt.-Eylau:

Strecke Schönsee ausschl. - Osterode i/Ostpr. ausschl.,

Strecke Strasburg ausschl. - Soldau ausschl.,
Strecke Broddydamm einschl. - Dt.-Eylau einschl.;
der Betriebsinspektion 2 Dt.-Eylau:
Strecke Marienburg ausschl.-Riesenburg-Dt.-Eylau ausschl.,
Strecke Dt.-Eylau ausschl. - Landesgrenze,
Strecke Zajonskowo einschl. - Löbau einschl.;
der Betriebsinspektion 1 Graudenz:
Strecke Culmsee ausschl. - Graudenz ausschl.,
Strecke Graudenz ausschl. - Marienburg ausschl.,
Strecke Kornatowo einschl. - Culm-Unislaw ausschl.,
Strecke Garnsee einschl. - Lessen einschl.;
der Betriebsinspektion 2 Graudenz:
Strecke Laskowitz ausschl.-Graudenz einschl.-Goßlershausen ausschl.,
Strecke Goßlershausen ausschl.-Strasburg einschl.,
Strecke Riesenburg ausschl.-Goßlershausen ausschl.,
Strecke Marienwerder ausschl.-Freystadt einschl.

B. Maschineninspektionen
der Maschineninspektion 1 Dirschau:
die Strecken der Betriebsinspektion 1 Dirschau (ausschl. Nebenwerkstätte in Marienburg),
die Strecken der Betriebsinspektion 2 Dirschau,
die Strecken der Betriebsinspektion 1 Konitz,
die Strecken der Betriebsinspektion 2 Konitz;
der Maschineninspektion 2 Dirschau:
die Strecken der Betriebsinspektion Danzig,
die Strecken der Betriebsinspektion Berent,
die Strecken der Betriebsinspektion 2 Dt.-Eylau;
die Nebenwerkstätte in Marienburg;
der Maschineninspektion Graudenz:
die Strecken der Betriebsinspektion 1 Graudenz,
die Strecken der Betriebsinspektion 2 Graudenz,
die Strecken der Betriebsinspektion 1 Dt.-Eylau.

C. Verkehrsinspektionen
der Verkehrsinspektion Danzig:
die Strecken der Betriebsinspektion Danzig,
die Strecken der Betriebsinspektion 1 Dirschau,
die Strecken der Betriebsinspektion 2 Dt.-Eylau;
der Verkehrsinspektion Konitz:
die Strecken der Betriebsinspektion Berent,
die Strecken der Betriebsinspektion 2 Dirschau,
die Strecken der Betriebsinspektion 1 Konitz,
die Strecken der Betriebsinspektion 2 Konitz;
der Verkehrsinspektion Graudenz:
die Strecken der Betriebsinspektion 1 Graudenz,
die Strecken der Betriebsinspektion 2 Graudenz,
die Strecken der Betriebsinspektion 1 Dt.-Eylau.

Danzig, den 27. Februar 1904. (619)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Die Bezeichnung der zwischen den Stationen Frankfurt a/O. und Reppen der Strecke Berlin-Posen gelegenen Haltestelle Blankensee wird vom 1. April d. J. ab in Kunersdorf Kreis West-Sternberg abgeändert.

Posen, den 1. März 1904. (620)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Infolge Beschädigung einer Brücke wurde der Güterverkehr in der Strecke Wama-Kimpolung der Lokalbahn Hatna-Dorna Watra am 21. Februar l. J. voraussichtlich auf 14 Tage eingestellt.

Wien, am 3. März 1904. (621)

4. Güterverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag XIII in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des letzten Nachtrags eingeführten und bereits veröffentlichten Frachtsätze sowie anderweite, ermäßigte Frachtsätze der Tarifabteilung A von den Stationen Aumetz und Bollingen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und neue Frachtsätze der Tarifabteilung A 1 von Station Gevelsberg-Haufe nach den Hochofenstationen der Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld und Essen, ferner Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs. Abdrücke des Nachtrags zum Preise von 0,10 ℳ bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 29. Februar 1904. (622)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Infolge der Verstaatlichung der Privatbahn Metzingen - Urach (Ermstalbahn) treten auf 1. April d. J. die in den Tarifheften 1—4 für die Stationen Dettingen bei Urach und Urach vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze außer Kraft. Die gleichzeitig für die genannten zwei Stationen zur Einführung gelangenden neuen Frachtsätze sind in der Mehrzahl der Wagenladungsklassen niedriger als die seitherigen. Soweit in den Eil- und Frachtstückgutklassen und in der allgemeinen Wagenladungsklasse A 1 Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. April d. J. an. Bei Berechnung der Lieferfristen (siehe Verbands-Gütertarif Teil II Seite 6—7), der Frachten für Militärgut, der Deckenmiete, der Gebühren für Schutzwagen und der Frachtzuschläge für die Angabe des Interesses an der Lieferung sind die Tarifentfernungen der beiden Stationen um je 5 km zu kürzen.

Die Frachterhöhungen und die neuen Frachtsätze sind beim Tarifbureau der Generaldirektion der Staatseisenbahnen zu erfahren.

Stuttgart, den 29. Februar 1904. (623)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Für Aumetz und Bollingen treten am 10. März d. J. ermäßigte Frachtsätze in Kraft. Näheres ist bei den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 1. März 1904. (624)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. tritt für die Beförderung von Gießerei-Roheisen von Vienenburg nach Pankow-Schönhausen ein Ausnahmefrachtsatz in Höhe von 0,59 ℳ für 100 kg in Kraft.

Magdeburg, den 29. Februar 1904. (625)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.

Mit Wirksamkeit vom 10. März 1904 gelangt der Nachtrag XII zur Einführung.

München, den 1. März 1904. (626)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der Kgl. bayerischen Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit kommen im Verkehre mit Bechhofen, Großenried, Herrieden, Neunstetten und Rauenzell
a) für Stamm- und Stangenholz,
b) für Holz, wie in der Position Holz des Spezialtarifs III
sowie in den einschlägigen Ausnahmetarifen genannt,
bei Aufgabe in Wagenladungen die besonderen Zuschläge von 0,06 ℳ für 100 kg in Wegfall.

München, den 28. Februar 1904. (627)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Zu den Gütertarifen Basel Bad. Bahnhof loko und transit-Zentral- und Westschweiz wird auf 1. März 1904 je der VII. Nachtrag ausgegeben.

Die Nachträge enthalten u. a. Frachtsätze für Sugies, Station der Freiburg-Murten-Ins-Bahn, und für Laupen und Neuenegg, Stationen der Sensetalbahn.

Nähere Auskunft erteilen unsere Station Basel und das diesseitige Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 1. März 1904. (628)
Gr. Generaldirektion.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Auf 1. März 1904 wird zu dem Ausnahmetarif für Getreide Basel Bad. Bahnhof transit-Mittel- und Westschweiz der VI. Nachtrag ausgegeben.

Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen Laupen und Neuenegg der Sensetalbahn und für die Station Sugiez der Freiburg-Murten-Ins-Bahn.

Nähere Auskunft erteilen unsere Station Basel und das diesseitige Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 1. März 1904. (629)
Gr. Generaldirektion.

Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1904 wird die Station Pankow-Schönhausen des Direktionsbezirks Berlin als Empfangsstation in den im Berlin-Stettin-westdeutschen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif 8 a für Gießerei-Roheisen aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 1. März 1904. (630)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 10. d. M. gelten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs E (Eisen und Stahl) für Elbing im Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr auch für solche Sendungen, die mit der Haffuferbahn nach Stationen der Strecke Elbing-Frauenburg einschließlich abgefahren und dort entladen, also nicht nach Braunsberg oder darüber hinaus unmittelbar weiter verfrachtet werden.

Elberfeld, den 2. März 1904. (631)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen preußischen und den Großherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, Militärbahn-Staatsbahntarif, Thüringisch-hessisch-sächsischer, thüringisch-hessisch-bayerischer und niederdeutscher Verbandsgütertarif, mitteldeutscher Privatbahngütertarif, Heft 3, ostdeutscher Privatbahngütertarif, Heft 1 und 3, westdeutscher Privatbahngütertarif, Heft 1 und 4, süddeutscher Privatbahngütertarif, Heft 1, Reichsbahn-Staatsbahngütertarif, rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlentarif, Saarkohlentarif Nr 17, Staatsbahn- und Privatbahn-Staatsbahn-Tiertarif.

Mit dem 1. April d. J. wird die an der Neubaulinie Gerstungen-Vacha-Hünfeld gelegene Haltestelle Heringen (Werra) in die obenbezeichneten Tarife einbezogen. Sie erhält die Befugnis zur Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Tieren und — in beschränktem Umfange — auch von Fahrzeugen. Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, und Sprengstoffe bleiben von der Abfertigung ausgeschlossen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 19. Februar 1904. (632)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr über Elsaß-Lothringen.)

Am 10. März d. J. tritt ein neuer Teil III in Kraft.

Derselbe enthält einige Ausnahmesätze für die Beförderung von Glas- und Tonwaren, Maschinen, Maschinenteilen, Möbeln aus gebogenem Holz und gekämmter Wolle im Verkehr zwischen einer geringen Anzahl deutscher Stationen und Paris sowie Reims.

Der neue Tarif ersetzt die am 1. Februar d. J. außer Kraft getretenen Teile I vom 15. Juli 1881 und III (provisorischer Gütertarif) vom 1. Dezember 1885; in denselben sind auch die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Glaswaren zwischen Bodenbach und Tetschen (sächs. Stsb.) einer- und Paris anderseits vom 1. August 1901 aufgenommen worden.

Der Tarif kann von unserer Drucksachenverwaltung zum Preise von 0,20 ℳ bezogen werden.

Straßburg, den 29. Februar 1904. (633)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Der Übergangstarif vom 20. September 1901 für den Verkehr mit der Kleinbahn Casekow-Penkun-Oder gilt vom 1. März d. J. ab widerruflich zunächst auf ein Jahr auch für Steinkohlen in Massensendungen von Oberschlesien nach Scheune trans. (Übergang zur Kleinbahn in der Richtung Pommerensdorf).

Ferner findet vom genannten Tage ab der Nachlaß von 2 ₰ für 100 kg Abfertigungsgebühr widerruflich auch auf Schwefelkiesabbrände von Scheune trans. (Übergang von der Kleinbahn) Anwendung.

Stettin, den 27. Februar 1904. (634)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1904 ist die Station Deggendorf-Donaulände in die Ausnahmetarife für Petroleum einbezogen und die Gültigkeit dieser Ausnahmetarife auf Petroleumsendungen mit Herkunft von Österr.-Ungarn und weiter ausgedehnt worden.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Stationen und das Tarifbureau der unterfertigten Stelle Auskunft.

München, den 28. Februar 1904. (635)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Geseke des Direktionsbezirks Cassel mit den Sätzen der Stationsgruppe Bonenburg usw. in den Verband aufgenommen.

Altona, den 29. Februar 1904. (636)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.
(Heft 1, 2 und 3.)

Mit Gültigkeit vom 10. März d. J. werden die Stationen Berlin Anh.-Dresd. Bhf., Berlin Görlitzer Bhf., Berlin Hamb. und Lehrter Bhf., Berlin Nordbhf., Berlin Ostbhf., Berlin Potsdamer Bhf, Berlin Schles. Bhf. und Moabit des Direktionsbezirks Berlin in den im Heft 1 und 2 des Verbandsgütertarifs bestehenden Ausnahmetarif 11, Abteilung b, für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II einbezogen und ferner Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II für den Verkehr zwischen den Stationen Altchemnitz, Chemnitz und Zwickau in Sachsen der sächsischen Staatsbahnen und den niederländischen Hafenstationen Amsterdam, Dordrecht, Hoek van Holland, Middelburg, Rotterdam D. P. etc. und a. d. Maas und Vlissingen (trans. und loko) sowie den Binnenstationen 's Gravenhage, Haarlem und Leiden (Heft 3) zur Einführung gebracht. Nähere Auskunft über diese Ausnahmesätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 1. März 1904. (637)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.
(Verlängerung der Gültigkeit der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr 5 A für Stamm- und Stangenholz.)

Die Gültigkeit der im Elbeumschlagstarife für Westösterreich vom 1. April 1901 und in den hierzu gehörigen Nachträgen I—III im Ausnahmetarif Nr 5 A enthaltenen Frachtsätze für Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen) sowie Scheit-, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2,5 m lang, wird bis 30. April 1904 erstreckt.

Wien, am 29. Februar 1904. (638)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Mai d. J. ab berechtigen die Rückfahrkarten von: 1. Engelskirchen nach Cöln oder Deutz, 2. Gruiten nach allen Stationen, 3. Gummersbach nach Dieringhausen, 4. Haan nach allen Stationen, 5. Niederseßmar nach Dieringhausen, 6. Schaberg nach Opladen, 7. Wermelskirchen nach Opladen, 8. Wetter (Ruhr) nach Herdecke-Vorhalle zur Rückfahrt nur noch nach der Ausgangsstation. Die bisherige Berechtigung, die Rückreise auch: zu 1. nach Wipperfürth, zu 2. nach Haan, zu 3. nach Niederseßmar, zu 4. nach Gruiten, zu 5. nach Gummersbach, zu 6. nach Wermelskirchen, zu 7. nach Schaberg, zu 8. nach Volmarstein oder Volmarstein Burg auszuführen, wird aufgehoben.

Elberfeld, den 1. März 1904. (639)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verdingungen.

Für den Neubau von Miethäusern mit Kleinwohnungen in Lichtenberg b. Berlin, Frankfurter Chaussee, soll die Ausführung der schlüsselfertigen Herstellung von 9 Miethäusern mit 76 Kleinwohnungen in einem Lose öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Mittwoch, den 23. März 1904, vormittags 11½ Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebothefte sind in unserem Zentralbureau Zimmer 420 einzusehen oder von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 4,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zuschlagsfrist bis 15. Mai 1904.

Berlin, den 22. Februar 1904. (640)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Arbeiten und Lieferungen für den Umbau und zur Erweiterung des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Griesheim a/M. sollen öffentlich verdungen werden. Die Zeichnungen, das Massen- und Preisverzeichnis und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststraße 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 4.00 ℳ (durch Postanweisung) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin

Donnerstag, den 24. März d. J. vormittags 11 Uhr,

gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., den 27. Febr. 1904. (641J)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 1. März vorm. gemeldet.

Nr 7 — Berlin, am 5. März 1904. — Jahrgang 1904

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
Deutsche und niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	A	8	1	Kiste	Rosinen —	15	1	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
2	A	18	1	„	Eisenwaren —	65	2	Crefeld		
3	A	172	1	„	Walzen —	40	3	Berlin A.	K. E.-D. Berlin	
4	A A	—	1	„	Rosinen —	13	4	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
5	A B C	1/5	5	Verschl.	pol. Holzwaren —	146	5	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
6	A	5474	1	Kübel	gefüllt —	7	6	Zeil	Bayerische Stsb.	
7	A F	6609/6611	2	Kisten	leer —	125	7	Passau		
8	A G	1217	1	Ring	Messingdraht —	62	8	Gevelsberg-H.	K. E.-D. Elberfeld	
9	A H	94	1	Sack	Arbeiterkleider und Maurerwerkzeug	24,5	9	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
10	A H	99227	1	Beutel	Graupen —	50	10	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
11	A K N	11338	1	Kiste	Apfelsinen, Pfefferkuch.	38	11	Stollberg	Sächsische Stsb.	
12	A M	77	1	Stange	□-Stahl —	21,5	12	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
13	A R	6838	1	Ballen	baumw. Garn —	73	13	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
14	A S	908	1	Korb	Eisenwaren —	26	14	Gevelsberg-Hauf.	K. E.-D. Elberfeld	
15	A S J	244	1	Faß	leer —	7,5	15	Armsheim	Direktion Mainz	
16	A S M	9372	1	Kiste	Glas —	200	16	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
17	A & U	269	1	„	Decken —	102	17	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
18	A V	1546	1	Bund	10 Stg. Stahl —	52	18	Viersen	K. E.-D. Cöln	
19	A Z	9	1	Stück	Waschkommode —	40	19	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
20	B	—	1	Sack	Knochenmehl —	12,5	20	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
21	B	—	2	Stangen	□-Eisen —	68	21	Mülhausen N.	Reichsbahn	
22	B	31/32	2	Kisten	Salzkisten —	25	22	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
23	B E	67523	1	Paket	Papier —	—	23	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
24	B F	7443	1	Faß	leer —	14	24	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
25	B G	15045	1	Kiste	leer —	36	25	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
26	B G S O B M	12	1	Sack	Rohkaffee —	61	26	Culm	K. E.-D. Danzig	
27	B J N	14213	1	Kiste	Schneidemaschine —	49	27	Berlin A.	K. E.-D. Berlin	
28	B K	1	1	—	Blechflasche, gefüllt	31	28	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
29	B K S	9217	1	Kiste	Uhrwerke f. Gasmesser	19	29	Lüttringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
30	B L	—	1	Blechkanne	leer —	9	30	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
31	B M	1	1	—	Türfüllung —	24	31	Düren	K. E.-D. Cöln	
32	B M	I	1	Sack	Kamillen —	3	32	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	bezettelt: von Langewieren.
33	B M	5	1	„	15 Säcke —	12	33	Königsberg i/P.	K. E.-D. Königsberg	
34	B R	1835	1	Gestell	Nähmaschine —	45	34	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
35	B V	—	1	—	Sackkarre —	?	35	Magdeburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
36	B X	361	1	Kiste	Glasbilder —	16	36	Devant les Ponts	Reichsbahn	
37	C A C	1070	1	„	Korsettstangen —	20	37	Dortmund	K. E.-D. Essen	
38	C D	42	1	Ballen	Gummimasse —	46	38	Pyrmont	K. E.-D. Hannover	
39	C E	18471	1	—	Holzmodell —	16	39	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
40	C F	53823	1	Kiste	leer —	19	40	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
41	C H B	3940	1	„	kons. Champignons —	20	41	Neuruppin	Kr.-Neur.-Wittst. E.	
42	C K M	—	2	—	Bratpfannen —	2	42	Leer	K. E.-D. Münster	
43	C T	—	2	Fischfässer	leer —	17	43	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
44	C T	2108	1	Kiste	grobe Holzwaren —	12	44	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
45	C W	5150/1	2	Körbe	Eisenwaren —	70	45	Kiel	K. E.-D. Altona	
46	D	277	1	—	Achse —	16,5	46	Essen H. Fil. Krupp	K. E.-D. Essen	
47	D	400	1	Faß	Kreide? —	212	47	Dortmund K. M.		
48	D	942	1	Korb	Drahtstifte —	55	48	Küppersteg	K. E.-D. Elberfeld	
49	D H	1062	1	Faß	leer —	21	49	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
50	D P Z L	—	1	Block	Blei —	13	50	Offenburg	Badische Stsb.	
51	D & S	5690	1	Ballen	alte Soldatenkappen	35	51	Eil-A. Breslau M.F.	K. E.-D. Breslau	
52	E	250	1	Kiste	Manufaktur —	161	52	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
53	E G	3694	1	Sack	Walnüsse —	18	53	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
54	E H	1359	1	Ring	verz. Draht —	25	54	Essen N.	K. E.-D. Essen	
55	E H C	3707	1	Beutel	Gummiblättchen —	12,5	55	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
56	E L	3	1	Ölfaß	leer —	39	56	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
57	E L	100	1	Kiste	Nagelbohrer —	33	57	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
58	E S	7120	1	Ballon	Äther —	34	58	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
59	E V	5221	1	Tafel	verz. Blech —	11	59	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
60	F	6210	1	Petr.-Faß	leer —	34	60	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
61	F B	302	1	Kiste	l. Dosen —	26	61	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
62	F B	41387	1	„	l. Kisten, alte Zeitungen	33	62	Minsleben	K. E.-D. Magdeburg	
63	F C	34667	1	Faß	leer —	28	63	Berlin Stb.	K. E.-D Berlin	
64	F F	42	2	Fässer	Fische —	—	64	Neudamm	K. E.-D. Bromberg	
65	F F	3520	1	Korb	Lack in Blechfl. —	44	65	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
66	F H	625	1	Kiste	l. Körbe —	5	66			
67	F H & Co	7527	1	Ballen	Tabak —	74	67	Neiße	K. E.-D. Breslau	
68	F J	12020	1	Kiste	Damenkleiderstoffe —	51	68	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
69	F R	20	2	—	Ofenrohre —	5	69	Neuhammer	K. E.-D. Breslau	
70	F T	5256/9	4	Eimer	Marmelade —	50	70	Mansfeld	K. E.-D. Magdeburg	
71	F W	7457	1	Kiste	Bild —	20	71	Nürnberg Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
72	F Z	2145	1	Sack	gebr. Kaffee —	9	72	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
73	G	2	1	„	37 Zichoriensäcke —	31	73	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
74	G	—	3	—	Waffeleisen —	21	74	Höxter	K. E.-D. Cassel	
75	G	21082	1	Ballen	Tapeten —	18	75	Köslin	K. E.-D. Danzig	
76	G B	—	2	Bund	Winkeleisen —	35	76	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
77	G B C	2933	1	„	2 Stg. Rundstahl —	33,5	77	Soest	K. E.-D. Cassel	
78	G B C	2986	1	Kiste	eis. Rollen —	15	78	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
79	G C K	24	1	Ballen	ungebl. Nessel —	109	79	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
80	G D	53/4	2	Verschl.	leer —	23	80	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
81	G F	—	1	—	gußeis. Rohr —	10	81	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	Fabrikz. G C C.
82	G G	7	1	Korbflasche	Himbeer-Essenz —	16	82	Barmen-Unterb.	K. E.-D. Elberfeld	
83	G G	782	1	Ballen	Flanell —	53	83	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
84	G H	—	1	Platte	Zink —	26	84	Rath	K. E.-D. Elberfeld	
85	G K	789	1	Bund	8 Stg. Stahl —	65	85	Düren	K. E.-D. Cöln	
86	G K	250	1	Ballen	Zanella —	34	86	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
87	G P	5	1	—	Gasrohr, 2,10 m lang	19	87	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
88	G P	280	1	Kiste	Drogen —	53	88	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
89	G S	179	1	—	Hopfenbüchse, leer	59	89	Coblenz H.	K. E.-D. Cöln	
90	G T	39	1	Kiste	leer —	31	90	Coblenz		
91	G T	2230	1	„	ansch. Hohlglas —	36	91	Hattingen R.	K. E.-D. Essen	
92	G V G	63683	1	Faß	Essig —	150	92	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
93	G W	258	1	Kiste	Handtücher —	97	93	Nürnberg Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
94	H	—	1	Sack	Schaffelle —	36	94	Hannover	K. E.-D. Hannover	
95	H	—	1	—	Kommode —	26	95	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
96	H	71	1	Faß	Ocker —	152	96	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	
97	H & C	—	1	„	leer —	35	97	Berlin Stb.		
98	H D	2593	1	„	Wagenschmiere —	50	98	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
99	H D P L M	—	2	Stück	Ketten —	39	99	München Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
100	H E	—	1	Faß	leer —	10	100	Kiel	K. E.-D. Altona	
101	H F S	1441	1	Kiste	l. Flaschen —	30	101	Verden	K. E.-D. Hannover	
102	H G	1	1	Faß	gefüllt —	112	102	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
103	H G	3255	1	Korb	Käse —	50	103	Trier	St. Johann-Saarbr.	
104	H H	9906	1	Ballot	Tuch —	32	104	München Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
105	H L	100	1	Sack	gebr. Kalksäcke —	22	105	Gustavsburg	Direktion Mainz	
106	H L	9337	1	—	Sportwagen —	7,5	106	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
107	H L C	1790	1	Ballen	Nessel —	29	107	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
108	H M	1826	1	Eimer	Senf —	20,5	108	Mülhausen N.	Reichsbahn	
109	H P	181/183	2	Kisten	leer —	68	109	Berlin A.	K. E.-D. Berlin	
110	H R	3	1	Kiste	Korken u. Etikettes	1,5	110	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	
111	J C K / B K / E	—	1	Ballen	Flachs —	90	111	Zillerthal-Erdm.	K. E.-D. Breslau	
112	J D	—	1	Koffer	? —	24	112	München Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
113	J D	29521	1	Kiste	leer —	34	113	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
114	J G B	—	1	Ballen	Rippentabak —	62,5	114	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
115	J J	3086	1	Kiste	Apfelsinen —	38	115	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
116	J K	5171	1	„	ansch. Zigarren —	37	116	Schalke	K. E.-D. Essen	
117	J L K M M	2694	1	Ballen	Hanf —	187	117	Elsfleth	Oldenburgische Stsb.	
118	J M	1	1	Koffer	gefüllt, verschlossen	50	118	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
119	J M	100	1	Paket	alte Kleider und Maurerhandwerkzeug	10	119	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
120	J S	72	1	Ballen	Wellpappe —	16	120	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	
121	J S	1704	1	Kiste	leer —	65	121	Düsseldorf-D.		
122	K	—	1	Sack	Salz —	45	122	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
123	K	3	1	Stange	Rundeisen —	44	123	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
124	K	9	1	Sack	Papierabfall —	24	124	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
125	K	51	1	Kiste	leer —	38	125	Schmölln	Sächsische Stsb.	
126	K B	75	5	Bund	30 Besen —	38	126	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
127	K G	4399	1	Kiste	leer —	47	127	Neumünster	K. E.-D. Altona	
128	K K	648	1	„	Packstroh —	35	128	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
129	K P	—	1	Sack	Scheerringe für Webstühle	3,5	129	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
130	L	—	1	Paket	gelbe Pappdeckel —	25	130	Aachen T.	K. E.-D. Cöln	
131	L K	100	1	Reisekorb	leer —	3	131	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
132	M	54	1	Sack	Zinn in Blöcken —	61	132	Duisburg	K. E.-D. Essen	bez. v. Halberstadt 11/9.
133	M	416	1	Hopfenbüchse	gefüllt —	253	133	Passau	Bayerische Stsb.	
134	M	224	1	Ballen	Wollw. —	17	134	Altona	K. E.-D. Altona	
135	M A H	1350	1	Bund	Kupferbleche —	26	135	Chemnitz	Sächsische Stsb.	durchlocht.
136	M B	874	1	Paket i P.	Bürstenware —	1,5	136	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
137	M C	—	1	Stange	Winkeleisen —	46	137	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
138	M C	38	1	Kiste	gefüllt —	35	138	Wriezen	K. E.-D. Stettin	
139	M H	1391	1	„	Zuckerw. —	70	139	Mengede	K. E.-D. Essen	
140	M M	2574	1	„	Wein in Fl. —	32	140	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
141	M R C	—	1	„	Bauzeichnungen —	31	141	„	„	wertvoll.
142	M S	1	1	Ballen	Teppiche —	59	142	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
143	M S	—	3	„	Webwaren —	137	143	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	Nr 3959, 3961, 3989.
144	N	604	1	Bund	Holzleisten —	7	144	Basel	Reichsbahn	
145	N F	427	1	Kiste	Metallpatronen —	21	145	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
146	N H & Co.	1300	1	Ballen	Holzleisten —	16	146	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
147	O G C	68	1	Kiste	Leuchter, Bronzefigur.	34	147	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
148	O L & Co.?	9790?	1	Faß	gefüllt —	187	148	Weimar	K. E.-D. Erfurt	(Feuergut) O. Cotze & Co.
149	O V	173	1	Kiste	Lehrbücher für Unteroffizierschulen	89	149	Spandau	K. E.-D. Berlin	
150	P F	6	1	Sack	geschn. Rippentabak	49	150	Emmerich	K. E.-D. Essen	
151	P G	15484	1	Ballen	Gewebe —	109	151	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
152	P N	—	1	—	Ofenplatte —	2	152	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
153	Q B	2001/12	12	Kisten	Wäscheklammern —	132	153	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
154	R	—	1	Stab	□-Eisen —	48	154	Bretten	Württemberg. Stsb.	
155	R	5	1	Verschlag	Schiefertafeln —	14	155	Rheine	K. E.-D. Münster	
156	R B	5760	1	„	Kinderstuhl —	12	156	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
157	R C	7503	1	Paket	Papier —	36	157	Altona	K. E.-D. Altona	
158	R/D G & Co.	3065	1	Faß	Schmieröl? —	210	158	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
159	R F	7489	1	—	Rohrsessel —	4	159	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
160	R G	451	1	Kiste	Kaffeesurrogat —	29	160	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
161	R J	15336	1	Korbflasche	Mineralwasser —	39	161	Hoerde	K. E.-D. Essen	
162	R	—	1	—	Rad für Förderwagen	12	162	Ruhrort Rh.		
163	R S L	985	1	Kiste	Messingplatten —	75	163	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
164	R T	648	1	„	phot. Artikel —	23	164	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
165	R W	81	1	—	Eimer —	3	165	Gevelsberg-H.	K. E.-D. Elberfeld	
166	S	23	1	—	Zahnrad —	5	166	Worms	Direktion Mainz	
167	S	264	1	Ballot	Baumwollwaren —	55	167	Forchheim	Bayerische Stsb.	
168	S A	10301	1	Kiste	leer —	27	168	Aachen T.	K. E.-D. Cöln	1050.
169	S B C	73653	1	„	Packstroh —	25	169	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
170	S C	3512	1	„	Eisenw. —	20	170	Homebrg Rh.	K. E.-D. Cöln	
171	S C	5553	1	„	Lederfett —	22	171	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
172	S	5	3	—	gesalz. Kalbfelle —	13	172	Ruda	K. E.-D. Kattowitz	
	E H	869								
173	S J P	4105	1	Bund	4 Stg. Stahl —	46	173	Köslin	K. E.-D. Danzig	
174	S M W	1257	1	Kiste	gerippt. Glas —	49	174	Schlebusch	K. E.-D. Elberfeld	
175	S S	—	1	„	leer —	35	175	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
176	St Ch	1—2	2	Bund	Eisendraht —	30	176	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
177	S W S	—	4	Ballen	Nessel —	218	177	Plauen i/V. Ob. B.	Sächsische Stsb.	Nr 3889, 3892/4.
178	T B M	314/c	1	Kiste	leer —	31	178	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
179	T R	68	1	Kanne	Kienöl —	50	179	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	
180	U B	—	1	—	Holzstange zur Pumpe	?	180	Hamburg St.	K. E.-D. Altona	
181	V M	4365	1	Ballen	schw. bw. Stoffe —	18	181	Hamburg H.		bez. v. Elberfeld.
182	V P	453/4	2	Körbe	eis. Schrauben —	209	182	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
183	V T C	4668	1	Kiste	leer —	24	183	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
184	W B	239	1	Ring	Eisendraht —	31	184	Brügge	K. E.-D. Elberfeld	
185	W G	27858	1	Ballen	Tabak —	?	185	Cöln-Nippes	K. E.-D. Cöln	
186	W H	2254	1	—	□ Stahleisen —	11	186	Butzbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	Waldschmidt & Köster, Hannover.
187	W & K	1	1	eis. Faß	leer —	298	187	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
188	W K	30	1	—	Rohr —	30	188	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
189	W K	335 g	1	Kiste	Papier —	59	189	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
190	W K	861	1	Ballen	Damastbettzeug —	25	190	Rudolstadt	K. E.-D. Erfurt	
191	W K	5575	1	Korb	leere Blechflasche —	9	191	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
192	W R	—	1	Paket	12 Sargbeschläge —	2	192	Westig	K. E.-D. Elberfeld	
193	W R S	537	1	Bund	Holzwaren —	7	193	Polzin	K. E.-D. Stettin	
194	W S	1029	1	Kiste	leer —	31	194	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
195	W S	2390	1	Ballen	Papier —	120	195	Straßburg i/E.	Reichsbahn	
196	W S	42837	3	Bund	Flacheisen —	180	196	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
197	W S C	22490	3	Kisten	Weinflaschen —	205	197	Berlin Stett. B.	K. E.-D. Berlin	22479, 22485.
198	W S & Co	3655	1	Ballen	Gewebe —	52	198	Neustadt W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
199	W W	1472	1	„	Drell —	38	199	Dortmund	K. E.-D. Essen	
200	Z	5917	1	—	Eisenstange —	—	200	Golssen	K. E.-D. Halle a/S.	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

201	Act.-Ges. für Kohlens. Ind.	73428	1	Zylinder	leer —	21	201	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	Joh Houbertz-Bracht-Berlin.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
202	Bürgerl. Brauhaus	1070	1	Faß	leer —	46	202	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
203	Daske	—	1	Pack	3 Körbe Blumen —	13	203	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
204	Drachen-Quelle	1733	1	Zylinder	Kohlensäure —	32	204	Anderbeck	K. E.-D. Magdeburg	Bad HonnefRh.
205	Chr. Gröltz	5612	1	Faß	leer —	9,5	205	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Rödelsheim.
206	Haase	—	1	Pack	5 Körbe / 1 Kiste Blumen —	21	206	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
207	Hildebrandsche Mühlenverw.	—	1	Sack	Mais —	45	207	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
208	Gust. Kind	261	1	Stab	Stahl —	6	208	Gustavsburg	Direktion Mainz	
209	Kohne	—	1	—	Keilkissen —	5	209	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
210	B B (Pilsen)	2355	1	Faß	leer —	20	210	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
211	E. Riege	—	1	Sack	Hartgries —	50	211	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
212	Rotshoven	—	1	Milchkanne	leer —	5	212	Norf	K. E.-D. Cöln	
213	W. Rugraff	72	1	Faß	Wein? —	72	213	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
					C. Güter mit Nummern bezeichnet					
214	—	19	1	Sack	gem. Erdnußschalen	23	214	Weinheim	Direktion Mainz	
215	—	24	1	—	Decke —	60	215	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
216	—	30	1	—	Kinderstuhl —	0,5	216	Stettin Cgb.	K. K.-D. Stettin	
217	—	45	1	—	gußeis. Abfallrohr —	5	217	Wallhausen*)	K. E.-D. Cassel	*) a/Helme.
218	—	52	1	Gestell	7 Büchsen Heringe —	20	218	Neumarkt i. Obpf.	Bayerische Stsb.	
219	—	56	1	Kiste	Seife —	57	219	Zielenzig	K. E.-D. Posen	
220	—	93	1	Stange	Flachstahl —	4	220	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
221	—	140	1	Korb	6 gußeis. Ofentürchen	28	221	München Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
222	—	368	1	Ballen	Kattun —	10,5	222	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
223	—	464	1	eis. Faß	leer —	50	223	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
224	—	511, 210	1	—	leichte Wagenachse —	18	224	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
225	—	1792/2016	1	Ölfaß	leer —	36	225	Osnabrück B. Bf.	K. E.-D. Münster	
226	—	3886	1	Kiste	Tonwaren —	53	226	Röthenbach b. Li.	Bayerische Stsb.	
227	—	3937	1	Faß	Wein? —	36	227	Filehne	K. E.-D. Bromberg	
228	—	4063	1	Lattenkiste	1. Gläser —	40	228	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
229	—	4095	1	Ölfaß	leer —	32	229	C-Deutz	K. E.-D. Cöln	
230	—	7109	1	Kiste	Eisenw. —	73	230	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
					D. Güter mit Zeichen versehen:					
231	◇	3	1	Kiste	gefüllt —	146	231	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	bechr.: Keepdry.
232	⌀	4429	1	„	Zündhölzer —	18	232	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
233	T	663	1	Ballen	schw. Tuch —	29	233	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
234	B T B HR R	4894 84	1	Sack	gebr. Kaffee —	26	234	Darmstadt	Direktion Mainz	
235	weiß —	—	1	Tafel	Eisenblech —	30	235	Wanne	K. E.-D. Essen	
236	× (schwarz)	—	1	Kiste	Türschließer —	35	236	Freiberg	Sächsische Stsb.	
237	rot /	—	2	—	Scheiben —	22	237	Neumünster	K. E.-D. Altona	
238	—O—	861	1	Kiste	Kleider, Bettzeug —	—	238	Bonn	K. E.-D. Cöln	
					E. Güter ohne Bezeichnung:					
239	—	—	1	Ballen	2 gußeis. Adlerköpfe	2	239	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
240	—	—	1	—	Aschkasten —	2,5	240	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
241	—	—	1	Paket i. L.	Bast —	5	241	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
242	—	—	1	—	leb. Baum —	—	242	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	2,5 m lang.
243	—	—	1	Ballen	Baumwollwaren —	179	243	Ulm	Württemberg. Stsb.	
244	—	—	1	Bund	6 Besen —	5	244	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
245	—	—	1	Kinderwagen	Betten, Spielzeug —	35	245	Mainz	Direktion Mainz	Gepäck.
246	—	—	1	—	Bettstelle —	22	246	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
247	—	—	1	Platte	Blech 4 gel. —	50	247	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
248	—	—	1	Korb	leere Blechbüchse —	18	248	Lüdenscheid		
249	—	—	1	—	Blechflasche, gefüllt —	80	249	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
250	—	—	1	Blechkübel	leer —	2	250	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	ohne Deckel.
251	—	—	5	„	(neu) leer —	3,5	251	„	„	mit Deckel.
252	—	—	1	Bund	Bretter —	35	252	Mainz	Direktion Mainz	
253	—	—	7	—	Bretter —	?	253	Konitz	K. E.-D. Danzig	
254	—	—	7	—	Bretter —	?	254	Hermsdorf i. Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
255	—	—	14	—	Bretter —	?	255	Konitz	K. E.-D. Danzig	
256	—	—	1	Bund	15 eis. Bügel —	10	256	Tetschen	Sächsische Stsb.	
257	—	—	1	Partie	Colophonium —	6	257	Brebach	St. Johann-Saarbr.	Wagenfund.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
258	—	—	1	Korb	Damenkleider —	18	258	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
259	—	—	1	Kiste	Datteln —	5	259	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
260	—	—	1	Ring	verz. Draht —	12	260	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
261	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	8	261	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
262	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	15	262	Wasserbillig	Reichsbahn	
263	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	23	263	Scheessel	K. E.-D. Münster	
264	—	—	1	Paket i. P.	Rolle Drahtgeflecht	30	264	Posen	K. E.-D. Posen	
265	—	—	2	Pakete	Drahtnägel —	20	265	Horka	K. E.-D. Halle a/S.	
266	—	—	1	Bund	6 Dunggabeln —	8	266	Bocholt	K. E.-D. Essen	
267	—	—	1	Kiste	Eier —	40	267	Essen N.	„	
268	—	—	1	Stange	□ Eisen —	11	268	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
269	—	—	20	Stäbe	□ Eisen —	180	269	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
270	—	—	1	—	Eisenbahnschiene —	45	270	Cassel Unt.	K. E.-D. Cassel	
271	—	—	1	Bund	4 Eisenguß —	29	271	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
272	—	—	1	—	Eisenrohr —	30	272	Mainz	Direktion Mainz	Gepäck.
273	—	—	1	Bund	Eisenrohr —	19	273	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
274	—	—	1	„	2 Eisenrohre, 5 m lang	61	274	Frankf. a/M. Hgbf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
275	—	—	1	„	3 Eisenrohre —	45	275	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
276	—	—	1	„	3 Eisenröhren, 5 m lang	68	276	Frankf. a/M. Hgbf.	K. E.-D. Frankf. a/M	
277	—	—	2	„	6 Eisenröhren —	81	277	„	„	
278	—	—	5	—	Eisenscheiben —	35	278	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
279	—	—	2	—	Eisenstangen mit Ösen	12	279	Berlin H. u. L. Eilg	K. E.-D. Berlin	
280	—	—	36	—	runde Eisenstangen	4	280	Goch	K. E.-D. Cöln	
281	—	—	1	Korb	Eisenw. —	71	281	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Versandst. Milspe-Thal.
282	—	—	1	Stück	Fassoneisen —	38	282	Warstein	Westfäl. Landes-E.	
283	—	—	1	eis. Faß	leer —	52	283	Spandau	K. E.-D. Berlin	
284	—	—	1	Faß	gefüllt —	68	284	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
285	—	—	1	„	leer —	132	285	Bodenheim	Direktion Mainz	
286	—	—	1	Bund	12 Feldstühle —	20	286	Altona	K. E.-D. Altona	
287	—	—	25	—	Fenstereisen —	15	287	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
288	—	—	1	Korb	Fenstergriffe etc. —	54	288	Düsseldorf-Gravenberg	K. E.-D. Elberfeld	
289	—	—	1	Bund	eis. Fensterstäbe —	48	289	Würzburg	Bayerische Stsb.	
290	—	—	1	„	Fensterstangen —	20	290	Brake	Oldenburgische Stsb.	
291	Gepäck	—	1	Karton	Figuren, Wäsche —	10	291	Danzig	K. E.-D. Danzig	Wäsche gez. H. S
292	—	—	25	Stangen	Flacheisen —	263	292	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
293	—	—	10	—	Flacheisen —	81	293	Düsseldorf-D.	„	
294	—	—	4	Stäbe	Flacheisen —	42	294	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
295	—	—	8	Stangen	Flacheisen —	31	295	Haßleben	K. E.-D. Stettin	
296	—	—	9	Stäbe	Flacheisen —	28	296	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
297	—	—	1	—	Fransch —	2,5	297	Sagan	K. E.-D. Breslau	Hirschberg 13./2.
298	—	—	1	—	Futtersieb —	1,5	298	Biedenkopf	K. E.-D. Cassel	
299	—	—	1	—	verz. Gasrohr —	15	299	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	3 m lang.
300	—	—	1	—	eis. Gasrohr —	13	300	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
301	—	—	1	Bund	8 Gasrohre —	16	301	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	
302	—	—	1	Eimer	Gelee —	4	302	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
303	—	—	1	Sack	Getreidesäcke —	28	303	Marburg	K. E.-D. Cassel	
304	—	—	1	Paket	Gummimäntel für ein Fahrzeug	1	304	Straßburg	Reichsbahn	
305	—	—	1	Ballen	Gummischläuche —	19	305	Soest	K. E.-D. Cassel	
306	—	—	1	Paket i. P.	Gummiwelle —	4	306	Posen	K. E.-D. Posen	
307	—	—	1	—	Gußrohr —	124	307	Mainz	Direktion Mainz	
308	—	—	1	—	Gußstück —	4	308	Remscheid-H.	K. E.-D. Elberfeld	
309	—	—	1	Bund	8 Gußstücke —	19	309	Hagen	„	F. B. eingegossen.
310	—	—	3	Säcke	Häutesäcke —	108	310	Düsseldorf-B.	„	
311	—	—	1	Bund	Hohlglas —	6	311	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
312	—	—	1	—	Holzeiter —	9	312	Essen H.	K. E.-D. Essen	
313	—	—	12	Paar	Holzschuhe —	14	313	„	„	
314	—	—	1	Korb	3 Holl. Käse —	30	314	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
315	—	—	1	Sack	roher Kaffee —	76	315	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
316	—	—	1	„	Kartoffeln —	70	316	Norden	K. E.-D. Münster	
317	—	—	1	—	eis. Kette —	7,5	317	Ebersdorf b/Cob.	K. E.-D. Erfurt	2,8 m l.
318	—	—	1	—	eis. Kette —	28	318	Düren	K. E.-D. Cöln	
319	—	—	1	Bund	2 Kinderstühle —	3	319	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
320	—	—	1	—	Kindertisch —	5	320	Magdeb.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
321	—	—	1	Korb	eis. Klammern u. Muttern	40	321	Mombach	Direktion Mainz	
322	—	—	1	—	Klapptisch —	30	322	Königsberg Eilg.	K. E.-D. Königsberg	
323	—	—	1	Holzkoffer	Kleider —	39	323	Berlin Friedr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
324	—	—	1	Pappkarton	Kleider —	9,5	324	Leipzig Magdeb.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
325	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	35	325	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
326	—	—	1	Pack	Kleider —	13	326	Königswinter	K. E.-D. Cöln	3 Schachteln.
327	—	—	1	Schließkorb	Kleider u. 1 Holl. Käse	15	327	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
328	—	—	1	Kiste	Kleider, Wäsche —	19	328	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
329	—	—	1	Paket	Kleiesäcke —	24	329	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
330	—	—	1	—	Kohlenkasten —	6,5	330	Cöthen Anh.	K. E.-D. Magdeburg	
331	—	—	1	Bund	3 Körbe —	17	331	Hamm	K. E.-D. Essen	
332	—	—	4	„	Korbweiden —	?	332	Blumenberg —	K. E.-D. Magdeburg	
333	—	—	1	—	Kugellager —	5,5	333	Berlin Abg.	K. E.-D. Berlin	R. 4.
334	—	—	1	Kiste	2 Kupferrohre —	—	334	Düsseldorf-Graf.	K. E.-D. Elberfeld	
335	—	—	2	—	Kupplungen —	23	335	Stettin C.	K. E.-D. Stettin	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
336	—	—	1	—	Transm.-Kupplung —	21,5	336	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
337	—	—	1	Rolle	Leder —	100	337	Schönberg	Sächsische Stsb.	
338	—	—	1	Sack	Leim —	56	338	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
339	—	—	1	„	Malzkaffee —	26	339	Mannheim	Badische Stsb.	
340	—	—	1	„	Malzkeime —	21	340	Dettelbach Bhf.	Bayerische Stsb.	
341	—	—	1	—	Maschine —	96	341	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
342	—	—	1	—	Maschinenteil —	3	342	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
343	—	—	1	—	Maschinenteil —	3,5	343	Magdeburg-B.	K. E.-D. Magdeburg	
344	—	—	1	Beutel	gußeis. Maschinenteile	17,5	344	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
345	—	—	1	Bund	Medizingläser —	4	345	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
346	—	—	3	Stück	Messingrohre —	26	346	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
347	—	—	1	Paket i. L.	Messingröhren —	10	347	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
348	—	—	1	Ballen	Messingstangen —	20	348	Essen H.-B.	K. E.-D. Essen	
349	—	—	1	Milchfisch.	(15 l) leer —	5	349	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
350	—	—	1	Milchkanne	leer —	7	350	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
351	—	—	1	„	(20 l) leer —	6,5	351	Kohlmühle	„	J. R. Heischmann.
352	—	—	1	„	Modell —	58	352	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
353	—	—	1	Sack	Nährmittel —	25,5	353	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	[1]
354	—	—	1	„	Ölkuchensäcke —	19	354	Oldesloe	K. E.-D. Altona	
355	—	—	1	—	eis. Ofenknierohr —	3	355	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	Patent.
356	—	—	1	Bund	2 Ofenroste —	7	356	Küppersteg	K. E.-D. Elberfeld	
357	—	—	1	Kiste	gußeis. Ofensimse —	43	357	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
358	—	—	1	Paket	graues Packpapier —	12	358	Oberglogau	K. E.-D. Kattowitz	
359	—	—	3	—	eis. Pflugschare —	6	359	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
360	—	—	1	Kiste	Pomolose u. Käse —	70	360	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
361	—	—	1	—	Privatkette —	21	361	Münden H.	K. E.-D. Cassel	12,5 m l.
362	—	—	1	—	Privatplan —	21	362	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
363	—	—	2	Teile	Pumpenventil —	8	363	Oldesloe	Lübeck-Büchener	
364	—	—	9	—	Rattenfallen —	1	364	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
365	—	—	1	—	eis. Riemscheibe —	51	365	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
366	—	—	1	—	Rohr, 2,30 m lang —	7	366	Oranienburg	„	
367	—	—	1	—	eis. Rohr, 4,40 m lang	27	367	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
368	—	—	1	—	eis. Rohr, 0,5 m lang	6,5	368	Düsseldorf-Der.	„	
369	—	—	2	Stück	eis. Rohre, 2,5 m lang	13	369	Cüstrin-Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
370	—	—	3	—	eiserne Rohre —	46	370	Tiedmannsdorf	K. E.-D. Königsberg	
371	—	—	3	—	eiserne Rohre —	68	371	Posen	K. E.-D. Posen	
372	—	—	1	—	eis. Rolle —	9	372	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
373	—	—	7	—	Roststäbe —	72	373	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Sack trägt Zeichen: Swede G.
374	—	—	1	Sack	Rübensamen —	25	374	Gera	K. E.-D. Erfurt	
375	—	—	1	—	Rübenschneider —	48	375	Königsberg i/P.	K. E.-D. Königsberg	
376	—	—	10	Stäbe	Rundeisen —	74	376	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
377	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	22	377	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
378	—	—	4	Stäbe	Rundeisen —	32	378	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
379	—	—	1	Stange	Rundstahl —	9	379	Stubben	K. E.-D. Hannover	
380	—	—	1	Sack	17 alte Säcke —	11	380	Laer	K. E.-D. Essen	
381	—	—	1	„	43 alte Säcke —	21,5	381	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
382	—	—	1	Ballon	Säure —	75	382	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
383	—	—	1	Bund	eis. Schaufeln —	25	383	Rheine	K. E.-D. Münster	
384	—	—	1	„	20 Schaufeln —	35	384	Carnap	K. E.-D. Essen	
385	—	—	4	„	Schilfrohr —	36	385	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
386	—	—	1	Sack	Schließkeile —	12	386	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
387	—	—	1	Schließkorb	leer —	2,5	387	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
388	—	—	1	„	gefüllt —	37	388	Börssum	„	
389	—	—	1	Bund	4 Schrankaufsätze —	10	389	Cöln-B.	K. E.-D. Cöln	
390	—	—	1	Korb	eis Schrauben u. Muttern	141	390	Posen	K. E.-D. Posen	
391	—	—	1	„	Schraubstock —	77	391	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
392	—	—	1	—	Schraubstock —	14	392	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
393	—	—	1	—	Schraubstockspindel	8	393	Vogelsang	„	
394	—	—	1	Ballen	Schuhwaren —	58	394	Deutz	K. E.-D. Cöln	
395	—	—	2	—	eis. Siederohre, 4 m lg.	28	395	Magdeburg Hbf.	K. E.-D. Magdeburg	
396	—	—	3	—	Spaten —	4	396	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
397	—	—	1	Paket i. L.	10 Stangen Stahl —	68	397	Gevelsberg-Hauf.	K. E.-D. Elberfeld	
398	—	—	1	Ring	Stahldraht —	28	398	Hennef Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
399	—	—	1	Stück	Stahlrohr, 1 m lang	9	399	Mülhausen N.	Reichsbahn	
400	—	—	1	Sack	Stiefelspanner —	9	400	Deutz	K. E.-D. Cöln	
401	—	—	1	Bund	Stiele —	22	401	Schlebusch	K. E.-D. Elberfeld	
402	—	—	3	„	Tannenpflanzen —	5	402	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
403	—	—	1	Paket i. L.	gefettete Taue —	21	403	Wahn	K. E.-D. Cöln	
404	—	—	3	—	Tischfüße —	8	404	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
405	—	—	1	—	Transporthund —	13,5	405	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	2 rädrig.
406	—	—	2	—	Türlaufschienen —	33	406	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
407	—	—	2	—	hölz. Unterlagen —	35	407	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
408	—	—	1	Hobbok	Vaseline —	58	408	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
409	—	—	1	Stück	Ventildeckel —	0,5	409	Regensburg	Bayerische Stsb.	
410	—	—	5	—	Ventile —	25	4 0	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	Wasserverteiler.
411	—	—	1	Eimer	Wagenfett —	5	411	Löningen	Oldenburgische Stsb.	
412	—	—	1	—	eis. Walze, 2,10 m —	90	412	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	
413	—	—	1	Platte	Walzeisen —	62	413	Olpe	K. E.-D. Elberfeld	

[1]) Sackaufdruck: Hohenlohesche Nährmittelfabr., Gerabronn.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
414	—	—	1	Schließkorb	Wäsche —	11	414	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
415	—	—	1	Sack	Wasserventil v. Messing	6	4 5	Bretten	Badische Stsb.	
4 6	—	—	2	Bund	Weiden —	26	416	Küps	Bayerische Stsb.	
417	—	—	1	—	eis. Welle, 2,50 m —	47	417	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
418	—	—	1	Kasten	Werkzeug —	?	418	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	offen.
419	—	—	2	Stangen	Winkeleisen —	12	419	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
420	—	—	8	Stäbe	Winkeleisen —	64	420	„	„	
421	—	—	1	Ballen	Wollgarn —	25	421	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
422	—	—	1	—	eis. Zahnrad —	87,5	4 2	Duisburg	K. E.-D. Essen	
423	—	—	1	Block	Zinn —	9	423	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
424	—	—	1	Ring	Zinnrohr —	13	424	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	

Nachtrag.

1	F M	31	1	Kiste	Spielzeug a. Steingut	90	1	Neustadt a/H.	Pfalzbahn	
2	J	—	1	—	Ofenteil —	8	2	Saargemünd	„	Bratofenteil.
3	L	12816	1	Ballen	Baumwollw. —	24	3	Neustadt	„	
4	P & E	4853	1	„	Tuchstoffe —	126	4	„	„	
5	—	—	4	Pack	Fensterstangen —	64	5	Neustadt a/H.	„	
6	—	—	1	Verschlag	1 Regal —	10	6	„	„	
7	—	—	1	Ballen	Tuch —	22	7	„	„	

Berichtigung.

In Nr 6 des Anzeigers vom 24. Februar d. J. muß es unter lfd. Nr 79 S. II — in der 1. und 2. Reihe — wie folgt lauten:

79	—	—	1	—	Winkeleisen —	22	79	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
	H F	II	1	—	U-Eisen —					

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 20. 9. März 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Versuche mit elektr. Beleuchtung von Personenwagen bei den preuß.-hessischen Staatsbahnen.

Beratung des preuß. Eisenbahnetats in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses.

Nachrichten:

Deutschland: Zollamtliche Abfertigung des zur unmittelbaren Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmten Reisegepäcks. — Die preuß. Nebenbahnvorlage. — Die zweite Lesung des Eisenbahnetats im preuß. Abgeordnetenhause. — Meldeverfahren u. Nachrichtendienst bei Unfällen. — Ausmusterung von Betriebsmitteln. — Befugnis der Polizeibehörden zur Zurücknahme und Milderung von ihnen erlassener Strafverfügungen. — Erhebung von Anschlußfracht an Stelle der Stationsfracht im Verkehr der preuß.-hess. Staatsbahnen. — Schlaflager in den Schlafwagen der preuß.-hess. Staatsbahnen. — Bestreuen eisenbahnfiskalischer Wege bei Winterglätte. — Kampf um die freie Arztwahl in Elberfeld. — Begegnung des Wagenmangels auf den bayer. Staatsbahnen. — Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau in Bayern und die Durchführung der Großschiffahrt bis Ulm. — Erholungsheim für Lokomotivbeamte in Münden (Hannover). — Allgemeiner Verband der Eisenbahnvereine der preuß.-hess. Staatsbahnen. — Große Berliner Straßenbahn. — Bildung eines deutschen Stahlwerkverbandes. — Sächs. Staatsminister a. D. v. Watzdorf †.

Österreich: Neubau des Lemberger Bahnhofs. — Wocheinerbahn. — Lokalbahn Trient-Malé. — Gesetzentwurf über den Ausbau des Triester Hafens. — Umbau des Reichenberger Bahnhofs. — Die Lage der Wagenindustrie. — Verein zur Förderung der österr. Schiffahrt. — Waldbahnbetrieb in Bosnien.

Ungarn: Regelung der Gehälter der Staatsbahnbediensteten. — Motorwagenbetrieb auf ungar. Bahnen. — Spar- und Vorschußverein der Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen.

Übrige europäische Länder: Lohn- u. Pensionsverhältnisse der französ Eisenbahnangestellten. — Schweizerische Bundesbahnen. — Elektr. Zugbewegung auf Vollbahnen. — Schweizer. Zugpersonalverband. — Ein neues Eisenbahnprojekt in Bulgarien. — Die mazedonischen und orientalischen Bahnen.

Fremde Weltteile: Anatolische Bahnen u. Bagdadbahn. — Schantung-E. — Otavi-Minen- u. Eisenbahngesellschaft — Ugandabahn. — Amerik. Eisenbahntarife.

Allgemeines: Einführung selbsttätiger Kupplungen. — Ein Loblied auf die IV. Wagenklasse.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen

Die Versuche mit elektrischer Beleuchtung von Personenwagen bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Versuche mit elektrischer Beleuchtung von Personenwagen sind zwar schon frühzeitig aufgenommen, haben jedoch zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt und wurden zum großen Teil wieder aufgegeben. Wirklich brauchbare Einrichtungen waren noch nicht bekannt; am besten bewährte sich noch die Verwendung von Batterien, die in ortsfesten elektrischen Anlagen aufgeladen wurden. Inzwischen waren verschiedene Beleuchtungssysteme an Hand der gewonnenen Erfahrungen wesentlich verbessert worden, neue Beleuchtungseinrichtungen wurden ausgearbeitet, die eine große Betriebssicherheit und Zuverlässigkeit erwarten ließen, und es trat ein reger Eifer bei den Bahnen des In- und Auslandes zur Anstellung von Versuchen im weiteren Umfang ein. Die äußere Veranlassung hierfür war für die preußische Staatsbahnverwaltung das Eisenbahnunglück bei Offenbach. Es ist aber ein Irrtum, der durch damalige Behauptungen entstanden ist, wenn trotz vielfacher Widerlegungen selbst heute noch mitunter angenommen wird, daß die Feuerunsicherheit der Gasbeleuchtung der Ausgangspunkt für die Versuche gewesen sei. Das ist nicht zutreffend; im Gegenteil haben die damals auf Veranlassung des Reichseisenbahnamts gepflogenen Beratungen von Vertretern der Bundesregierungen vollständig klargestellt, daß der der Gasbeleuchtung gemachte Vorwurf der Feuerunsicherheit durchaus unberechtigt war. Die preußische Staatsbahnverwaltung wurde vielmehr zur Wiederaufnahme der Versuche mit elektrischer Zugbeleuchtung durch das Bestreben veranlaßt, den Reisenden in den dem großen Verkehr dienenden Schnellzügen eine bessere Beleuchtung zu bieten, was sich gegenüber der leichteren Teilbarkeit des elektrischen Lichtes durch Gasbeleuchtung nicht in gleichem Maße erreichen läßt. Für die Versuche kamen daher zunächst die D-Züge in Frage; gleichzeitig wurde jedoch auch für bessere Gasbeleuchtung in den vierachsigen Abteilwagen für Schnellzüge gesorgt, die jetzt zwei Deckenlampen zu beiden Seiten des Oberlichtaufbaues erhalten.

Für die ersten eingerichteten Züge wurde Zugbeleuchtung gewählt, d. h. ein System, bei dem eine Stromquelle alle Wagen des Zuges beleuchtet und ihre Hilfsbatterien auflädet, weil die D-Züge im wesentlichen geschlossene Züge sind. Diese in der Anordnung sehr einfache, übersichtliche und leicht zu bedienende Beleuchtungsart hat sich bei den D-Zügen Berlin-Saßnitz seit zwei Jahren, bei den D-Zügen Berlin-Altona seit einem Jahre in jeder Beziehung als betriebssicher erwiesen und bewährt. Die Verbindung der Wagen untereinander durch kurze Kuppelkabel zur Stromüberleitung, die in der auch sonst üblichen Weise in an der Wagenstirnwand befindliche Steckdosen eingedrückt werden, ist so einfach und schnell herzustellen, zumal Steckdosen auf jeder Seite der Faltenbalgen unten angebracht sind, daß die erforderliche Mehrarbeit bei der Kupplung von Wagen nicht in Frage kommt gegenüber der Kupplung der Luft- und Heizschläuche und der Verbindung der Balgen.

Bei den genannten Zügen ist als Stromquelle eine Dampfdynamo, bestehend aus einer 20-pferdigen Dampfturbine (de Laval) und einer von ihr durch Zahnradvorgelege angetriebenen Nebenschluß-Dynamomaschine, gewählt. Beide Maschinen sind auf gemeinsamer Grundplatte aufgebaut und auf dem Lokomotivkessel unmittelbar hinter dem Dom befestigt. Die Bedienung der Anlage fällt dem Lokomotivführer zu. Wenn Beleuchtung erforderlich ist, ist das Dampfzulaßventil für die Turbine im Führerhaus zu öffnen und sobald die Dynamomaschine, die am Spannungsmesser abzulesende Batteriespannung (etwa 64 Volt) hat, die Maschine durch einfachen Hebelschalter mit den Batterien, von denen jeder Wagen eine besitzt, parallel zu schalten. Die weitere Einregulierung hat der Führer mittels des Nebenschlußregulators, der sich an der Decke des Führerhauses befindet, vorzunehmen. Die Batterien der Wagen liefern im allgemeinen den Beleuchtungsstrom nur dann, wenn die Lokomotive vom Zuge abgekuppelt ist, also bei Maschinen-

wechsel, Überführung der Wagen von und zu den Schuppen und während der Reinigung. Beim Versagen der Maschine vermögen sie auf drei Stunden die gesamte Beleuchtung und natürlich auf längere Zeit eine entsprechend eingeschränkte zu speisen.

Wie bereits oben angedeutet, ist bei Einrichtung der Wagen die Teilbarkeit des elektrischen Stromes weitgehend ausgenutzt worden. Bei den D-Zugwagen I./II. Klasse neuester Bauart sind in jedem der sieben Abteile je zwei Deckenlampen so angebracht, daß jede Lampe um ein Drittel der Abteilbreite von den Wänden entfernt ist, eine Anordnung, welche nach angestellten Versuchen die gleichmäßigste Lichtverteilung in Kopfhöhe der Reisenden im Abteil ergibt. In den Abteilen I. Klasse haben die Leuchtkörper Glühlampen von je 20 NK, in den Abteilen II. Klasse solche von je 16 NK erhalten. Außer dieser reichlichen Allgemeinbeleuchtung sind in jedem Abteil vier Leselampen von 6 NK über den Rückenlehnen der Sitze angebracht, die je nach Belieben von den Reisenden ein- und ausgeschaltet werden können. Die Glühlampen sind soweit überdeckt, daß die gegenüber sitzenden Reisenden nicht geblendet werden.

Die Beleuchtung ist infolge der Stärke und Anordnung der Lampen so reich, daß sie den verwöhntesten Ansprüchen genügen dürfte. Die weiterhin vorhandenen sechs Lampen im Seitengang und drei Lampen in den Nebenräumen haben je 12 NK. Die Lampen liegen in vier Stromkreisen, für die in einem an der Wagenstirnwand liegenden Schaltschrank je ein Schalter vorgesehen ist, so daß die seitlichen Deckenlampen, mittleren Deckenlampen, Leselampen und Ganglampen je gemeinsam gelöscht werden können. Damit die Reisenden sich nicht gegenseitig die Nachtruhe stören können, werden vom Wagenwärter etwa um 11 Uhr die seitlichen Deckenlampen und Leselampen gelöscht. Die Deckenlampen sind außerdem mit blauen Lichtschirmen zu verdunkeln. Der Gesamtkerzenstärke dieser Wagen von 524 NK (ohne Leselampen 356 NK) stehen bei den neuen D-Zugwagen mit Gasbeleuchtung etwa 304 NK gegenüber. In dem Schaltschrank befinden sich außer den Lampenschaltern je ein Schalter für die Batterie und Maschine, die erforderlichen Sicherungen und Steckkontakte zur Prüfung des Ladezustandes der Batterie, die 150 Amp./Std. Kapazität hat, und zur Prüfung der Isolation der Anlage mittels tragbaren Spannungsmessers durch den Wagenwärter. Die Leitungen für die Deckenlampen liegen in Stahlpanzerrohren mit Abzweigkästen auf dem Dache, die Hauptleitungen und Leselampenleitungen unter dem Fußboden als eisenbandarmierte Bleikabel und als Leitungen in Messingrohr.

Da die Maschine und die Batterien dauernd am Beleuchtungsnetz liegen, die Spannung aber entsprechend der Aufladung der Batterie von 64—86 Volt gesteigert werden muß, so sind vor die Lampen in den Beleuchtungskörpern untergebrachte Eisendrahtwiderstände geschaltet. Diese bestehen aus feinen Eisendrähten in mit Wasserstoffgas gefüllten Glasröhren. Der Widerstand steigt bei Zunahme des durchfließenden Stromes derart, daß die Spannung an den Lampen annähernd 48 Volt bleibt, wenn die Netzspannung von 64 bis 86 Volt steigt. Die Leuchtkraft der Lampen bleibt daher gleich und ihre Haltbarkeit ist sehr groß.

Da sich in der ganzen Beleuchtungsanlage kein selbsttätiger Schalter befindet, ist eine große Betriebssicherheit erreicht; die Bedienung der Einrichtung ist außerordentlich einfach.

Völlig gleiche Einrichtung besitzen die neuen Personenwagen für die D-Züge D 3/8 Berlin-Cöln und D 5/6 Berlin-Basel, die in diesen Tagen in Betrieb genommen wurden. Abweichend ist lediglich die Stromerzeugungsanlage ausgeführt. Bei dem zuvor geschilderten System war auf den Antrieb der Dynamomaschine von einer Wagenachse außer anderen Gründen deshalb verzichtet, weil grundsätzlich die niemals ganz betriebssicheren Selbstschalter, die in diesem Falle die Maschine bei steigender und sinkender Spannung bei Erreichung der Batteriespannung zum und vom Netz schalten müssen, vermieden werden sollten. Nachdem es nun in der letzten Zeit nach langen Versuchen gelungen ist, Aluminiumzellen — Aluminium- und Eisenplatten in Ammoniaklösung — so herzustellen, daß sie den Strom in der Richtung vom Eisen zum Aluminium ungehindert hindurchtreten lassen, ihn bei umgekehrter Richtung aber sicher abschneiden, wurde es möglich, die Maschine dauernd ans Netz geschaltet zu lassen und unter Aufrechterhaltung obigen Grundsatzes Antrieb von einer Gepäckwagenachse zu wählen, womit folgende Vorteile verbunden sind: 1. Gegenüber der mit der Häufigkeit der Lokomotivwechselstationen wachsenden Zahl der mit Dynamomaschinen auszurüstenden Lokomotiven brauchen nur wenige Packwagen mit Maschine eingerichtet zu werden. 2. Die Gesamtkosten fallen daher, wie später angegeben werden wird, geringer aus. 3. Die Durchführung von Zügen nach dem Zugbeleuchtungssystem durch Gebiete anderer Verwaltungen bietet keine Schwierigkeiten mehr. 4. Es tritt eine nicht unerhebliche Dampfersparnis gegenüber dem Turbinenantrieb ein, da die Lokomotivmaschine einen günstigeren Dampfverbrauch aufweist. 5. Die wenn auch einfache und unbedeutende Bedienung der Dynamomaschine wird dem Lokomotivführer abgenommen und in noch größerer Vereinfachung dem Wagenwärter zugewiesen.

Um jede Störung der Anlage durch Übertragungsmittel (Zahnräder, Riemen, Reibräder) zwischen Achse und Dynamomaschine zu vermeiden, wurde die Maschine unmittelbar auf die Achse gesetzt. Die 17 KW leistende Dynamomaschine besitzt zwei Nebenschlußwicklungen, von denen die eine an der Batterie, die andere an den Maschinenklemmen liegt, und eine vom Hauptstrom durchflossene Gegenwicklung. In beiden Nebenschlußwicklungen wird der Strom bei einer bestimmten Stärke durch Eisendrahtwiderstände (Pufferlampen) annähernd konstant gehalten. Infolge dieser Einrichtungen bleibt die Maschinenspannung von etwa 40 km Fahrgeschwindigkeit ab zwischen 64 und 86 Volt. Die zwischen Batterie und Maschine liegende Aluminiumzelle läßt bei sinkender Maschinenspannung keinen Strom von der Batterie zur Maschine zurücktreten. Eine im Packwagen angebrachte Schalttafel trägt außer dem Strom- und Spannungsmesser einen Batterieschalter, einen Maschineneinschalter, einen Nebenschlußregulator mit Doppelkontakten zur einmaligen Einstellung der Stromstärke entsprechend der Wagenzahl des Zuges, Sicherungen, einen Schalter zur Prüfung der Aluminiumzelle und einen von Hand vor Beginn der Fahrt zu bedienenden Fahrtrichtungsschalter, der nach Beendigung der Fahrt und bei Rangierbewegungen in Mittellage, Maschine abgeschaltet, gestellt wird. Die Bedienung dieses Schalters ersetzt die bei anderen Systemen übliche Verdrehung des Bürstenhalters durch Reibung bei Fahrtrichtungswechsel, die gelegentlich versagen kann. Falsche Stellung des Fahrtrichtungsschalters führt zu keiner Beschädigung der Anlage, weil die zweite Nebenschlußwicklung dann der an Batterie liegenden entgegenwirkt, die Spannung also wenig steigen läßt. Durch mangelhaftes Glühen einer am Schaltbrett angebrachten Lampe wird der Wagenwärter sofort auf den Fehler aufmerksam gemacht.

Während eines über drei Monate ausgedehnten Probebetriebes mit dieser neuen Einrichtung auf der Strecke Berlin-Altona haben alle Teile der Anlage durchaus wunschgemäß gearbeitet. Die Ausarbeitung des Systems, das als System der Königlich preußischen Eisenbahnverwaltung — K. P. E. V. — bezeichnet werden soll, ist von der Eisenbahnverwaltung gemeinsam mit der Akkumulatorenfabrik Hagen und der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft vorgenommen worden.

Neben den Versuchen mit Zugbeleuchtung sind auch Versuche mit einer größeren Zahl von Einzelwagenbeleuchtungssystemen im Gange, um das betriebssicherste und einfachste zu ermitteln, da Einzelwagenbeleuchtung für Kurswagen naturgemäß nicht zu umgehen ist. Eine Ausnahme kann nur in vereinzelten Fällen gemacht werden, wo es, wie bei den Kurswagen Berlin-Kiel, möglich ist, die Wagen etwa unter Vergrößerung der Batterien allein mit diesen bis zur Rückkehr zum Hauptzuge zu beleuchten.

Um ein einwandfreies Urteil zu gewinnen, sind die nach den Systemen Stone (Boese), Böhm (Gesellschaft für elektrische Unternehmungen), Brown, Boveri & Cie (verbessertes System Kull) und der Akkumulatorenfabrik Hagen (K. P. E. V.) neu gebauten oder bestellten Wagen durchweg in bezug auf Kerzenstärke, Einrichtung und Lampenanordnung untereinander und mit den vorbeschriebenen Wagen für Zugbeleuchtung gleich eingerichtet. Ein bereits vor Jahresfrist nach System Vicarino (Pollak) eingerichteter Wagen hat etwas geringere Kerzenstärke. Gemeinsam ist diesen Systemen die Verwendung einer von der Drehgestellachse angetriebenen Dynamomaschine und einer, bei Stone und Vicarino zweier Hilfsbatterien. Brown-Boveri, Stone und Vicarino benutzen Riemenantrieb, Böhm Reibräder. Bei K. P. E. V. ist die Maschine direkt auf die Achse gebaut, um Störungen, die durch das Kraftübertragungsmittel in die Anlage kommen können, zu vermeiden. Während bei allen anderen Systemen die Dynamomaschine wenn auch zum Teil leer mitläuft, ermöglicht das System Böhm, die Maschine vom Wagen aus durch Zurückziehen der Reibräder und durch Freigabe derselben stillzusetzen und einzuschalten, was besonders für Wagen vorteilhaft erscheint, die sehr weite Strecken am Tage durchlaufen. Die Maschinen von Stone, Böhm, Brown-Boveri sind Nebenschlußmaschinen, die von Vicarino und K. P. E. V. Maschinen mit Gegenwicklung. Die Spannung wird geregelt bei Böhm durch zeitweises Abziehen der durch eine Feder an die Triebscheiben gedrückten Reibräder durch einen von der Spannung beeinflußten Magneten, bei Brown-Boveri durch einen durch Elektromotor bedienten Nebenschlußregulator, bei Vicarino und K. P. E. V. durch die Gegenwicklung, bei letzterer unter Einschaltung von Pufferwiderständen aus Eisendraht, bei Stone durch Schlüpfen des Riemens auf der Dynamoriemenscheibe.

Bei Fahrtrichtungswechsel wird die Stromlieferung in gleicher Richtung erreicht bei Stone, Brown-Boveri und Vicarino durch Verstellung der Bürsten infolge Mitnahme des Bürstenträgers durch Reibung. Bei Böhm wird die Verdrehung der Bürsten zwangläufig eingeleitet und dann fortgesetzt durch federnd aneinandergepreßte Reibräder, die nach Vollendung der Bewegung voneinander abgezogen werden. Bei dem System K. P. E. V. wechselt der Strom seine Richtung, geht jedoch infolge einer eigenartigen, später beschriebenen Schaltung mit Aluminiumzellen stets in gleicher Richtung zu den Lampen und der Batterie. Haben die Dynamomaschinen der verschiedenen Systeme eine der Ladespannung der Batterie etwa entsprechende Spannung erreicht, so werden sie parallel zum Netz geschaltet, und zwar bei Stone durch rotierende Schwunggewichte, bei Böhm, Vicarino und Brown-Boveri durch Elektromagnete. Beim System K. P. E. V. bleibt die Maschine dauernd mit der Batterie parallel geschaltet. Gegen Rückstrom der Batterie wird sie durch die Aluminiumzellen geschützt. Da die Ladespannung der Batterien größer ist als die Entladespannung, so müssen bei den Systemen, die Strom der Maschine direkt in die Lampen senden, beim Zuschalten der Maschine zum Netz gleichzeitig entsprechende Widerstände vor die Lampen geschaltet werden, um ein gleichmäßiges Licht bei Betrieb mit und ohne Maschine zu erhalten. Da aber die Ladespannung bis zu 2,6 Volt für jede Zelle anwächst, so tritt im allgemeinen trotzdem eine allmähliche geringe Steigerung der Leuchtkraft der Lampen ein, wenn nicht besondere Nachregulierung der Widerstände stattfindet. Dies geschieht bei Brown-Boveri durch denselben Elektromotor, der den Nebenschlußregulierwiderstand einstellt, bei Böhm und K. P. E. V. durch Eisendrahtwiderstände (Pufferwiderstände), wie sie bei der Zugbeleuchtung beschrieben sind.

Aus Vorstehendem ist zu ersehen, daß für die Einzelwagenbeleuchtungssysteme infolge ihrer Abhängigkeit von der Zuggeschwindigkeit und der Fahrtrichtung mehrere Schalter erforderlich sind, die mechanisch oder elektrisch betätigt werden und ohne Aufsicht arbeiten müssen. Die hieraus entspringende Betriebsunsicherheit läßt sich bei Verwendung von Aluminiumzellen vermeiden, wie das System der K. P. E. V. zeigt. Die Schaltung ist so eingerichtet, daß in die vier Seiten einer Drahtverbindung von Form eines Quadrats je eine Aluminiumzelle gelegt ist, die Strom nur in einer Richtung hindurchtreten läßt (Grätz-Pollak). An zwei gegenüberliegende Ecken des Quadrats ist die Batterie und die Lampenleitung, an die beiden anderen die Maschine geschaltet. In welcher Richtung der Maschinenstrom nun auch kommen mag, er wird stets in gleicher Richtung in die Batterie und in die Lampen geleitet. Gleichzeitig schützen die Zellen die Maschine vor Batteriestrom.

Die nach diesem System einzurichtenden Wagen erhalten die gleiche Spannung wie die der Zugbeleuchtung der preußischen Bahnen. Die unmittelbar an die Leitungen anzuschließenden Kupplungsdosen gestatten demnach ein Einstellen der Wagen in Züge mit elektrischer Beleuchtung und ein Parallelschalten mit deren Anlage, während die anderen Wagen mit Einzelbeleuchtung bei Zwischenstellung zwischen Wagen mit Zugbeleuchtungseinrichtung mit besonderen Überbrückungskabeln und Anschlußdosen versehen werden müssen.

Sämtliche Maschinen sind gegen Staub und Wasser sowie gegen Beschädigungen durch anfliegende Steine durch völlige Einkapselung geschützt. Freiliegende Lager sind zum Teil durch Filzringe abgedichtet. Die Firma Boese verwendet für das an der Antriebsscheibe der Dynamomaschine liegende Lager eine Art Labyrinthdichtung. Die sonst völlig geschlossene Maschine dieser Firma hat beiderseits einfache Schutzschilde aus Blech erhalten, die insbesondere feinen Treibschnee von der Riemenscheibe fernhalten und dadurch zu starkes Gleiten des Riemens bei Treibschnee verhüten sollen. Auch bezüglich der zweckmäßigsten Bauart und Ölung der Dynamomaschinenlager werden die vergleichenden Versuche voraussichtlich wichtige Aufschlüsse geben. Bei dem System der K. P. E. V. sind Ölungsscheiben mit Abstreifern vorgesehen, die eine reichliche Ölung ergeben, aber eine gute Abdichtung der Lagerschalen gegen Ölverluste erfordern. Böhm hat bei seinen Dynamo- und Reibrollenlagern die neueste Kugellagerkonstruktion der Waffen- und Munitionsfabriken verwendet, bei der die einzelnen Kugeln durch Spiralfedern in gleicher Entfernung gehalten oder doch bei Entlastung wieder in die alte Lage gebracht werden sollen. In die Federn sind mit Öl getränkte Filzpolster geschoben. Die Firma Boese ist von den früher verwendeten Gleitlagern mit magnetischer Schmiervorrichtung nach Stone zeitweise zu Kugellagern übergegangen, um den Vorteil der periodischen Schmierung gelegentlich der Wagenrevisionen zu gewinnen. Da diese älteren Kugellager jedoch zu Störungen Veranlassung gegeben haben, so hat die Firma bei den neuen Wagen der preußischen Staatsbahnen Ringschmierlager ausgeführt, bei welchen sie hofft, mit einmaliger Ölfüllung der Behälter für eine Laufperiode der Wagen ebenfalls auszureichen.

Zur Konstruktion der selbsttätigen Schalter möge noch bemerkt werden, daß sowohl Böhm wie Boese, um jedes Verbrennen der metallischen Kontakte zu verhüten, bei den neuen Ausführungen noch Nebenkontakte aus Kohle verwendet haben.

Die Beschaffungskosten der elektrischen Einrichtung der neuen Wagen einschließlich aller durch die Anlage bedingten Konstruktionsänderungen, der Montage, Fracht, Verpackung und der Hilfsarbeiten haben bei den Wagen der preußischen Staatsbahnen für eine Hefnerkerze betragen: 1. bei Einzelwagenbeleuchtung je nach dem System 13,30 bis 15,33, im Mittel 14,53 ℳ, 2. bei den D-Zügen Berlin-Saßnitz einschließlich Reserve rund 20,50 ℳ, 3. bei den D-Zügen Berlin-Altona einschließlich Reserve rund 18,50 ℳ, 4. bei den D-Zügen Berlin-Cöln einschließlich Reserve rund 14 ℳ, 5. bei den D-Zügen Berlin-Basel einschließlich Reserve rund 15 ℳ. Es geht hieraus hervor, daß im Durchschnitt die elektrische Einzelwagenbeleuchtung und die Zugbeleutung vom Packwagen aus die gleichen Beschaffungskosten erfordern. Zu bemerken ist, daß bei der Zugbeleuchtung die erforderlichen Reservewagen und Reservemaschinen berücksichtigt sind, die unter Berücksichtigung der Kapazität der in jedem Wagen enthaltenen Batterien eine hohe

Betriebssicherheit gewährleisten. Gegenüberzustellen sind diesen Angaben die Kosten für die Gaseinrichtung, die bei den neuen D-Zugwagen für eine Hefnerkerze etwa 7,24 ℳ, also nur die Hälfte betragen. Zu beachten ist jedoch, daß die Ausstattung der elektrischen Beleuchtungskörper sehr reich gewählt ist. Die Verzinsungs- und Amortisationskosten sind bei der elektrischen Einrichtung rund dreimal so groß wie bei Gasbeleuchtung. Die Betriebskosten für Unterhaltung, Bedienung, für Gas, Kohlen, Schmiermaterial, Lampenersatz können nicht ohne weiteres verglichen werden. Sie sind bei der elektrischen Beleuchtung naturgemäß geringer, als bei der Gasbeleuchtung, und wiederum bei einer Zugbeleuchtungseinrichtung geringer, als bei Wagen mit Einzelbeleuchtung. Berücksichtigt man die Verzinsungs-, Amortisations- und Betriebskosten, so erkennt man, daß die Kosten der elektrischen Beleuchtung eines Zuges bei geringer Brenndauer wesentlich höher sind, jedoch mit der zunehmenden Zahl der Brennstunden sich immer mehr denen der Gasbeleuchtung nähern und schließlich geringer werden können, allerdings bei einer Zahl von Brennstunden im Jahre, die kaum erreicht werden dürfte.

Die Höhe der Betriebskosten kann zuverlässig erst nach längerer Betriebsdauer übersehen werden; von ausschlaggebender Bedeutung werden dabei die Unterhaltungskosten für die Batterien sein. Auch der Kraftverbrauch muß einwandfrei festgestellt werden, denn es ist Selbsttäuschung, wenn hier und da behauptet wird, durch den Betrieb der Dynamomaschinen würden die Kosten der Lokomotivkraft nicht erhöht.

Erwähnt mag noch werden, daß die für die D-Züge D 3/8 Berlin-Cöln bestimmten Packwagen, Speisewagen und D-Zugwagen I./II. Klasse außer elektrischer Beleuchtung auch selbsttätige Mittelkupplung besitzen, die für ein schnelles Kuppeln mit Wagen normaler Bauart mit Winkelschwenkköpfen in Hochlage ausgeführt ist. Von der Einführung dieser steifen Kupplung wird neben erhöhter Sicherheit gegen Zugtrennungen und gefahrloser, schneller Verbindung der Wagen erwartet, daß die Seitenschwankungen geringer ausfallen, der Gang der Wagen also ruhiger und angenehmer wird.

Berlin, Anfang März 1904. M.

Die Beratung des preußischen Eisenbahnetats in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses

über die wir in den Nummern 17, 18 und 19 berichteten, ist nun beendet, und es hat inzwischen bereits am 4. d M. die Beratung des Eisenbahnetats im Abgeordnetenhause selbst begonnen. Es bleiben über das in der Budgetkommission am 25. Februar (nicht 26., wie in der Mitteilung in Nr 18 S. 278 d Ztg. versehentlich gesagt ist) Verhandelte auf Grund des jetzt vorliegenden gedruckten Berichts noch insbesondere die wichtigen Erklärungen nachzutragen, welche der Staatsminister Budde und der Vertreter der Großherzoglich hessischen Regierung im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimerat Welcker, über die Erfolge der preußisch-hessischen Eisenbahnbetriebsgemeinschaft abgaben. Der Berichterstatter der Budgetkommission, Abg. Schmieding, hatte auf die Mehreinnahme von rund 2 Millionen hingewiesen, welche beweise, daß Hessen bei dem Abschluß mit der preußischen Staatsbahnverwaltung kein schlechtes Geschäft gemacht habe. Er hatte dann bemerkt, daß die Presse in wenig sachlicher Weise diese Frage erörtert habe, und es als wenig erfreulich bezeichnet, daß ein noch vor kurzer Zeit in der Eisenbahnverwaltung tätiger höherer Beamter in so wenig angemessener Weise sich öffentlich geäußert habe.

Diese Bemerkung bezog sich auf einen vielbemerkten Leitaufsatz, welchen der im vorigen Frühjahr aus dem preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten ausgeschiedene Ministerialdirektor Wirkl. Geheime Rat Möllhausen in der Kreuzzeitung vom 11. Februar unter der Überschrift „Reichseisenbahnen?“ veröffentlicht hatte. In diesem Aufsatz, auf den wir wohl einmal noch ausführlicher zurückkommen werden, hatte der Verfasser u. a. die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft als einen „Mißerfolg“ bezeichnet. Zwar habe Preußen alles getan, um die Zufriedenheit des Hessenlandes zu erwerben, gelungen sei dies nicht. Auf die oben wiedergegebene Bemerkung des Berichterstatters erwiderte nun Staatsminister Budde folgendes:

„Die Wirkungen der durch den Staatsvertrag zwischen Preußen und Hessen vom 23. Juni 1896 geschaffenen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft sind finanzpolitischer, verkehrspolitischer, allgemeinpolitischer Art. Daß die hessischen Staatsfinanzen durch den Einwurf der hessischen Bahnen in die Gemeinschaft ganz erheblich gebessert sind, steht fest und ist von der hessischen Regierung wiederholt unumwunden ausgesprochen worden. Statt des früheren Zuschusses zur Ludwigsbahn steht der hessischen Regierung jetzt ein Jahresgewinn zur Verfügung, der die Verzinsung der Anlagekosten der hessischen Bahnen um einige Millionen Mark übersteigt; für einen Staat von der Größe Hessens eine bedeutende Summe! Für die preußische Staatskasse läßt sich der finanzielle Gewinn mit der gleichen Sicherheit ziffermäßig nicht ohne weiteres feststellen, zumal eine getrennte Rechnung für die preußischen und hessischen Strecken nicht geführt wird. Wenn man aber bedenkt, daß durch die Übernahme der Verwaltung der noch nicht 100 km langen Main-Neckarbahn durch die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft eine Ersparnis am Jahresaufwande von rund 750 000 ℳ erzielt ist, während mit Bildung der preußisch-hessischen Gemeinschaft über 700 km in preußische Verwaltung gelangt sind, und wenn man ferner bedenkt, daß durch die Schaffung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft alle Abrechnungen im Personen-, Güter- und Wagenverkehr mit Hessen weggefallen und nicht weniger als 12 Gemeinschaftsstationen beseitigt sind, so kann man als ganz bestimmt annehmen, daß auch die preußische Staatskasse einen Reingewinn erzielt, der keinesfalls hinter dem der hessischen Staatskasse zurücksteht.

In verkehrspolitischer Hinsicht hat die Unterstellung der hessischen Eisenbahnen unter preußische Verwaltung der letzteren die Handhabe geboten, die Verkehrsbeziehungen zu Südwestdeutschland bis Mannheim und Worms zu verbessern und weiter auszugestalten. Besonders förderlich hat sich die Gemeinschaft in bezug auf die großen Bahnbauten erwiesen. Keinesfalls hätte, wenn für die hessischen Bahnen statt der jetzigen, unter alleiniger Oberaufsicht des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten stehenden Gemeinschaftsdirektion in Mainz eine partikularistisch hessische Eisenbahnbehörde eingesetzt wäre, der unter Anpassung an die gesamten Verkehrsverhältnisse der Rhein- und Main-Bahnlinien mit Energie und Geschick erfolgte, zum Teil auch im Interesse der Landesverteidigung höchst wichtige Ausbau der Bahnlinien in und bei Mainz, Bischofsheim, Kranichstein, Worms, Bingerbrück usw. in dieser Weise gedeihen können, schon deshalb nicht, weil einem so kleinen Bahnunternehmen nicht entfernt so geschulte technische und Verwaltungskräfte zur Verfügung stehen. Endlich hat in allgemeinpolitischer Beziehung das staatliche Gemeinschaftsverhältnis seit seinem Beginne — Anfang 1897 — niemals die Beziehungen der beiden Regierungen zueinander getrübt; sie sind im Gegenteil unausgesetzt die besten gewesen. Nur dieses freundnachbarliche und von gegenseitigem Vertrauen getragene Zusammenwirken beider Regierungen hat es ermöglicht, im Jahre 1902 dem seit Jahrzehnten als veraltet und für die Staatsfinanzen wie für die Verkehrsentwicklung gleich nachteilig anerkannten Vertragsgebilde der Main-Neckarbahn ein Ende zu machen und dadurch das erwähnte günstige finanzielle Ergebnis zu erzielen.

Nach alledem ist nach der Ansicht der preußischen Staatsregierung die Bildung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft für beide Bundesstaaten von dem erwarteten Nutzen begleitet gewesen. Der beim preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten angestellte Großherzoglich hessische vortragende Rat wird bestätigen, daß dieselben Anschauungen bei der Großherzoglich hessischen Regierung bestehen.“

Nach dem Minister gab Geh. Regierungsrat Welcker als Vertreter der hessischen Staatsregierung folgende Erklärung ab:

„Nach meiner auf langjährige Tätigkeit im hessischen Ministerium und dann in den Eisenbahndirektionsbezirken Frankfurt und Mainz gestützten Überzeugung kann ich nur bestätigen, daß die Gemeinschaft wie für Preußen, so auch

für Hessen sich durchaus bewährt hat. Beide Teilhaber haben volkswirtschaftliche, politische und finanzielle Vorteile aus der Gemeinschaft. Dabei ist nicht zum wenigsten zu beachten der politische Gesichtspunkt, daß Preußen gezeigt, wie es bereit ist, von großen Gesichtspunkten ausgehend dem kleineren Staat zu helfen. Die Beziehungen zwischen den beiden Staaten sind stets die besten; von einer Mißstimmung kann keine Rede sein. Solche Mißstimmung besteht auch nicht im hessischen Volke; es würde auch wunderbar sein, wenn solche nicht vorhanden wären. Solche Wünsche finden natürlich auch im hessischen Landtag und in der hessischen Presse — bisweilen sehr lebhaften — Ausdruck, aber gar nicht anders, als solche Wünsche auch im preußischen Landtag und in der preußischen Presse wegen der preußischen Strecken vorgebracht werden. Es ist auch zu beachten, daß man in allen diesen Dingen, namentlich was die Presse angeht, im allgemeinen nur die Unbefriedigten hört und die Zufriedenen weniger hervortreten. Durch die Stimmen der Unbefriedigten in Hessen darf man sich nicht irre machen lassen über die wirklich im Lande vorhandene durchaus befriedigte Stimmung. Die für die hessischen Strecken zuständigen Eisenbahndirektionen Frankfurt und Mainz stehen in engster Fühlung mit der hessischen Bevölkerung und den hessischen Verwaltungen und wirken hier zwar dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten unterstellt, im übrigen aber durchaus in der Stellung als inländische Behörden. Aus ihrer Unterstellung unter den preußischen Minister haben sich Schwierigkeiten nicht ergeben.

Nach allem diesem kann die Bewährung der Eisenbahngemeinschaft und deren Erfolg nur bestätigt und die Auffassung in dem Artikel der Kreuzzeitung, der dem Herrn Referenten Veranlassung zu seiner Frage gegeben hat, nur als unrichtig bezeichnet werden."

Aus dem Bericht über die Budgetkommissionssitzung lassen wir ferner zur Ergänzung der sehr knappen Mitteilungen hierüber in Nr 18 noch einige interessante Erklärungen der Regierungsvertreter über einzelne wichtige Fragen der Eisenbahnverwaltungen folgen.

Der Minister sagte u. a.: „Es ist möglich gewesen, den höheren technischen Beamten der Eisenbahnverwaltung mehrfache Verbesserungen zuteil werden zu lassen. Die Anstellungsverhältnisse (erste etatsmäßige Anstellung als Bauinspektor) der Techniker sind gegenwärtig günstiger als früher. Am 1. April 1904 wird der älteste Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs ein Dienstalter vom 14. März 1898, des Eisenbahn-Maschinenbaufachs vom 20. März 1897 haben, das sind also rund 6 bezw. 7 Jahre. Nicht so günstig steht es mit den Beförderungsaussichten der höheren Techniker. In dieser Beziehung stehen die Techniker den Juristen noch erheblich nach. Während der Techniker mit etwa 50 Jahren in die Stellung eines Direktionsmitgliedes gelangt, erreicht sie der Verwaltungsbeamte bereits mit 37 bis 38 Jahren. Verbesserungen für die Techniker sind daher erstrebenswert. Zunächst sind 2 Techniker zu Direktionspräsidenten befördert, während unter den in den Ruhestand getretenen Präsidenten sich nur 1 Techniker befand. Im Etat 1904 kommen in Zugang: 1 technischer vortragender Rat, 10 technische Direktionsmitglieder (8 bau- und betriebstechnische, 2 maschinentechnische), 5 technische Inspektionsvorstände (außer den für verstaatlichte Bahnen)."

„Ferner wird bei der Direktion Berlin eine maschinentechnische Mitgliedstelle in eine Oberbauratstelle umgewandelt. Die Zahl der etatsmäßigen technischen Direktionsmitglieder ist von 125 im Jahre 1895 auf 218 im Jahre 1904, also um 93 gestiegen, während in gleicher Zeit die Zahl der administrativen Mitgliedsstellen von 135 auf 151, also nur um 16 gewachsen ist."

„Mittlere Techniker gibt es bei der Staatseisenbahnverwaltung im Bureau, bei der Bahnaufsicht und beim Neubau. Das technische Bureaupersonal besteht aus Landmessern, Bau- und Maschinentechnikern und technischen Gehilfen. Die Etatsstellen für dieses Personal sind in den letzten Jahren nicht unbeträchtlich vermehrt. Auch im neuen Etat kommen 50 technische Eisenbahnsekretärstellen in Zugang. Es wird aber in den nächsten Jahren noch mehr getan werden müssen. Die Leute haben zu wenig Aussicht; die Eisenbahnverwaltung muß sich deshalb zu sehr mit minderwertigen Kräften begnügen, das ist unerwünscht."

„Die Bahnaufsicht obliegt den Bahnmeistern I. Klasse und den Bahnmeistern. Bahnmeister I. Klasse erhalten ein Gehalt von 1800—3000 ℳ, Bahnmeister ein solches von 1500—2700 ℳ. Es ist nicht zu verkennen, daß die Anforderungen, die an diese Beamten in bezug auf technische Kenntnisse und Fähigkeiten gestellt werden müssen, im Vergleich zu dem Gehalte namentlich bei den Bahnmeistern I. Klasse groß sind. Diese Beamten verwalten überdies große Vermögensobjekte des Staats. Es ist deshalb zunächst in Aussicht genommen, den Beamten in den wichtigsten Bahnmeistereien I. Klasse Stellenzulagen bis zum Betrage von 400 ℳ jährlich zu bewilligen. Außerdem soll der Versuch gemacht werden, tüchtige Bahnmeister I. Klasse nicht bloß in den Inspektions-, sondern auch in den Direktionsbureaus zu beschäftigen und im Falle der Bewährung auch in technische Eisenbahnsekretärstellen einrücken zu lassen."

Über die Ersparnisse im Bureaudienst seit 1894 — vor Einführung der neuen Verwaltungsordnung — äußerte sich der Minister dahin, daß diese gegenüber der früheren Einrichtung auf rund 20 000 000 ℳ jährlich zu berechnen seien. Aber es solle dabei nicht bewenden; es schwebten Erörterungen mit der Oberrechnungskammer, die weitere Vereinfachungen erhoffen ließen.

Zur Frage der Ausbildung der höheren Eisenbahnbeamten bemerkte er: „Es ist zu unterscheiden zwischen der Ausbildung, die vor der Übernahme in den Staatseisenbahndienst stattfindet, und derjenigen, die dem Beamten im Eisenbahndienst zuteil wird. Bei den höheren technischen Beamten ist seit einiger Zeit ein neues Prüfungsverfahren eingeführt, das eine akademische Vorprüfung und erste Hauptprüfung vorsieht, die zukünftig auch als erste Staatsprüfung gilt. An den technischen Hochschulen bietet sich die Gelegenheit, die grundlegenden Kenntnisse der Volkswirtschaftslehre und Finanzwissenschaft zu erlangen. Bei den höheren Verwaltungsbeamten wird darauf gehalten, daß sie Ausweise über die Anhörung volkswirtschaftlicher und finanzwissenschaftlicher Kollegien auf den Universitäten beibringen. Die Gerichtsassessoren, die zur Staatseisenbahnverwaltung übernommen werden, müssen ein volles Jahr ihrer Ausbildung im Eisenbahnwesen widmen, wobei ihnen auch Gelegenheit geboten wird, Vorlesungen über Bau- und Betriebstechnik zu hören. Nach ihrer besonderen Ausbildung für den Eisenbahndienst werden sie als Hilfsarbeiter in den verschiedensten Direktionsdezernaten beschäftigt, um dann zwei bis drei Jahre selbständig eine Verkehrsinspektion zu verwalten. Die höheren Techniker treten nach abgelegtem Staatsexamen in den Dienst der Eisenbahnverwaltung und werden hier auch in den verschiedensten Dienstzweigen ausgebildet. Grundsätzlich sollen die höheren Eisenbahnbeamten (Verwaltungsbeamte und Techniker), die sich zur Leitung schwieriger Eisenbahnbehörden eignen, durch Verwendung in verschiedenen Stellungen möglichst vielseitig durchgebildet werden. Eine Änderung dieser Ausbildung, die sich gut bewährt hat, wird nicht beabsichtigt."

Zur Frage der Honorare der Bahn- und Kassenärzte und der freien Arztwahl äußerte der Minister, daß diese seit 1902 durchschnittlich erhöht seien. „Im Jahre 1902 betrug das Honorar der Bahnärzte auf je einen Beamten zurückgeführt im Durchschnitt 8,20 ℳ, das der Kassenärzte auf je ein Kassenmitglied zurückgeführt 6,92 ℳ. Wären die jetzt vereinbarten Honorare schon im Jahre 1902 gezahlt worden, so würden sich diese Beträge bei den Bahnärzten auf 9,49 ℳ, bei den Kassenärzten auf 7,60 ℳ gestellt haben. Nach den von den Cölner Ärzten an die Krankenkassen gestellten Forderungen würde sich dagegen ein Betrag von 6,63 ℳ, nach den von den Cölner Kassen angebotenen Honoraren ein Betrag von 4,29 ℳ für je ein Kassenmitglied im Durchschnitt ergeben haben."

„Die freie Arztwahl für die Eisenbahnbetriebs-Krankenkassen ist nur im Bezirke der Eisenbahndirektion Elberfeld und zwar in Düsseldorf und Elberfeld-Barmen gefordert worden. Diese Forderung habe ich im Interesse der Betriebssicherheit ablehnen müssen. Aus den Kassenmitgliedern ergänzt sich das Beamtenpersonal des unteren Betriebsdienstes, und ein großer Teil der Kassenmitglieder ist ständig im äußeren Betriebsdienst beschäftigt. Ob die Leute den besonderen Anforderungen, die dieser Dienst an die körperliche und geistige Rüstigkeit stellt, auch gewachsen sind, kann nur der Arzt beurteilen, der sie ständig behandelt und beobachtet, der weiß, welche Krankheiten sie durchgemacht haben und wie sie verlaufen sind. Auf besondere Krankheiten, wie Nervosität, Epilepsie, Farbenblindheit, muß der Arzt besonders achten, er muß wissen, wie es mit dem Seh- und Hörvermögen steht und wie sich das Kassenmitglied gegenüber dem Alkohol verhält. Wenn das Kassenmitglied beliebig den Arzt wechseln kann, geht die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Beurteilung verloren, über die nur der ständige, von der Verwaltung bestellte Arzt verfügt."

„Die sogenannte beschränkte freie Arztwahl besteht in einigen Bezirken in den größeren Städten bereits. Danach kann das Kassenmitglied unter mehreren festangestellten Ärzten mit gewissen Einschränkungen frei wählen. Weiter zu gehen und die völlige freie Arztwahl einzuführen, ist ausgeschlossen."

„Hiernach sind die Verhältnisse der Bahn- und Kassenärzte in allen Bezirken geregelt; im Bezirke Elberfeld dauern die

Verhandlungen noch fort; es ist aber zu hoffen, daß auch dort die Verhältnisse noch geregelt werden."

In bezug auf die Lieferung der hauptsächlichsten Materialien bemerkte der Minister: „I. Kohlen, Koks und Briketts. Mit der Bergverwaltung und Kohlenlieferanten (Ruhrsyndikat, oberschlesische Firmen) ist eine Verständigung dahin erzielt, daß der Kohlenbedarf der Eisenbahnverwaltung für die zwei Jahre 1904 und 1905 zu den bisherigen Preisen und Bedingungen (10,50 ℳ für 1 t Grundpreis an der Ruhr, 10,10 ℳ Grundpreis in Oberschlesien) weiter geliefert werden soll. Der Abschluß eines zweijährigen Vertrages zu den bisherigen Preisen zeugt von der Mäßigung der ausschlaggebenden Faktoren des Kohlenhandels und bietet eine Gewähr für die stetige Entwicklung des gesamten Erwerbslebens. Das Ruhrkohlensyndikat sowohl wie die großen oberschlesischen Kohlenfirmen haben an dem Zustandekommen dieser Abmachung hervorragenden Anteil. Der ausgezeichnete Ruf, in welchem die Vertreter der großen Verbände stehen, findet hiernach seine volle Bestätigung."

„II. Eiserne Schienen und Schwellen. Durch die bis zum 31. d. M. laufenden Verträge ist der Bedarf an eisernen Schienen und Schwellen für das Etatsjahr 1904 zum Preise von 112 ℳ für 1 t Schienen und 105 ℳ für 1 t eiserne Schwellen gedeckt. Wegen des Abschlusses neuer Verträge ist noch nicht verhandelt. Zur Bestellung gelangen etwa 280 000 t Schienen und 150 000 t Eisenschwellen."

„III. Hölzerne Schwellen. Die hölzernen Schwellen werden durch öffentliche Ausschreibung vergeben. Dabei werden für das — durchschnittlich auch etwas bessere — Inlandholz 10 ℳ mehr gezahlt. Erfreulicherweise hat sich der Anteil des Inlandholzes merklich gebessert. Während 1896 nur 21 ℳ der Schwellen aus Inlandholz geliefert wurden, ist dieser Prozentsatz allmählich bis auf 32 ℳ im Jahre 1902 gestiegen. Im Jahre 1903 war er sogar auf 48 ℳ und bei den drei Verdingungen im Oktober, November und Dezember gar auf 66 ℳ emporgeschnellt. Es beruht dies indessen auf außergewöhnlichen Verhältnissen (Raupenfraß in fiskalischen Forsten und Wind- und Schneebruch Frühjahr 1903 namentlich in Schlesien). Besonders bemüht ist die Eisenbahnverwaltung, an Stelle der vorwiegend aus dem Auslande kommenden Eichenschwellen solche aus einheimischen Buchen zu verwenden. Erschwert wird das Bestreben allerdings dadurch, daß das Buchenholz nur bei sehr vorsichtiger Tränkung ein zuverlässiges Schwellenmaterial bietet, und daß die Tränkungskosten noch sehr hohe sind. Gleichwohl ist die Zahl der beschafften Buchenschwellen, die früher nur versuchsweise verwendet wurden, von 82 000 Stück im Jahre 1901 und 125 000 Stück im Jahre 1902 auf 395 000 Stück im Jahre 1903 gestiegen. Gegenwärtig werden neue Tränkungsmethoden versucht, die erhoffen lassen, daß die Tränkungskosten sich erheblich erniedrigen werden. Trifft das ein, so erhöht sich die Verwendbarkeit der Buchenschwelle in beträchtlichem Maße. Bei den Gleisumbauten beträgt das Verhältnis der Eisenschwelle zur Holzschwelle 43,3 zu 56,7 ℳ. Eine eiserne Schwelle kostete im Jahre 1903: 6,30 ℳ, eine getränkte Eichenschwelle desgl. 6,55 ℳ, eine getränkte Buchenschwelle desgl. 6,47 ℳ, eine getränkte Kiefernschwelle desgl. 4,47 ℳ. Eichen- und Buchenschwellen sind dauerhafter als Kiefern; die Eisenschwelle gewährt eine erhebliche Rückeinnahme als Altmaterial. Welche Schwellenart in der Verwendung am wirtschaftlichsten ist, bestimmt sich nach den Verhältnissen des Einzelfalles."

„Mit der Einführung schweren Oberbaues wird unter Verwendung der im Extraordinarium ausgeworfenen 15 000 000 ℳ planmäßig vorgegangen werden. Die Länge der mit schwerem Oberbau zu versehenden durchgehenden Gleise beträgt 20 020 km; davon werden bis Ende dieses Monats fertig sein 7910 km; es bleiben daher noch umzubauen 12 110 km. Von obigen Strecken sind die am meisten belasteten zum beschleunigten Umbau ausgewählt. Die Länge der durchgehenden Gleise dieser bevorzugten Strecken beträgt 9900 km; davon werden bis Ende dieses Monats umgebaut sein 5450 km. Es fehlen also noch 4450 km. Hiervon sollen im Jahre 1904 1082 km teils aus Mitteln des Ordinariums, teils aus denen des Extraordinariums mit schwerem Oberbau versehen werden. Es ist in Aussicht genommen, so vorzugehen, daß bis zum Jahre 1908 alle bevorzugten Strecken mit schwerem Oberbau ausgerüstet sein werden. Der schwere Oberbau besteht aus Schienen von 41 kg für 1 m (43 kg bei Blattstoßschienen). Es schweben Erwägungen, ob es nicht notwendig sein wird, die besonders stark befahrenen Strecken für einen Raddruck von 9 t und dementsprechend mit einer Schiene von etwa 45 kg für 1 m auszurüsten."

„Die Zahl der Spiritusglühlichtlampen nimmt ständig zu. Während bei Beginn des Jahres 1901 nur 5093 Spiritusglühlichtlampen und am 1. Dezember 1902: 7030 solcher Lampen im Gebrauch waren, sind am 1. Dezember 9073 Stück gezählt worden, davon 1386 zur Innen- und 7687 zur Außenbeleuchtung; außerdem waren 31 Spiritusmotoren in Betrieb. Der Spiritusverbrauch, der 1898 nur 455 000 l betrug, wird 1904 rund 1 750 000 l betragen. Für eine Lampenbrennstunde sind zu rechnen (einschließlich der Kosten der Wartung und Verzinsung usw. der Anlagekosten) bei Petroleumbeleuchtung 2,7 ₰, bei Gasglühlicht 3,2 ₰ und bei Spiritusglühlicht 4,6 ₰. Auf eine Lichteinheit berechnet stellt sich in einer Stunde die Petroleumbeleuchtung auf 0,64 ₰, die Spiritusglühlichtbeleuchtung auf 0,77 ₰. Die Versuche, Eisenbahnfahrzeuge mit Spiritusmotoren zu betreiben, haben bislang noch zu keinem völlig befriedigenden Ergebnis geführt, werden aber mit Eifer fortgesetzt."

Endlich erläuterte der Minister den höheren Preis der Saarkohlen gegenüber den Ruhrkohlen durch die Eigenschaft der letzteren als bester melierter Förderkohle, während die Saarkohle aus Stückkohlen bestehe, die über ein Sieb von nicht unter 80 mm runder Lochung abgesiebt worden seien.

Zur Kupplungsfrage sprach er sich dahin aus:

„Die Kupplung der Güterwagen nach amerikanischem System ist in Deutschland noch nicht in Aussicht genommen. Zur Zeit sind dagegen versuchsweise zwei D-Züge mit amerikanischer Kupplung ausgerüstet. Bei den Güterwagen ist die Schwierigkeit der Einführung der amerikanischen Kupplung eine sehr große, zumal in Amerika selbst das dort eingeführte System keineswegs frei von allen Mängeln ist. Eine der Hauptschwierigkeiten besteht darin, daß die Einführung der amerikanischen Kupplung nicht von preußischen Eisenbahnen allein vorgenommen werden kann, sondern eine Vereinbarung unter den sämtlichen Eisenbahnen des Kontinents voraussetzen würde; übrigens würden auch die Kosten der Einführung sehr hohe sein und sich für Preußen auf etwa 200 000 000 ℳ stellen."

Auf eine Anfrage des Abg. Macco über das Verhältnis der 10 t-Wagen zu den Wagen mit höherer Tragfähigkeit erklärte Ministerialdirektor Stieger: „Im preußischen Staatsbahn-Wagenverband waren am 1. April 1903 an offenen Wagen 55 679 Stück = 30,14 ℳ zu 10 t, 41 554 Stück = 22,5 ℳ zu 12,5 t und 87 469 Stück = 47,36 ℳ zu 15 t vorhanden. Da die Frachtberechnung für Kohlen an die Ausnutzung des Ladegewichts nur bei Verwendung von 15 t-Wagen gebunden ist, so stehen für den Versand von Kohlen, auf die es hier vornehmlich ankommt, über 52 ℳ der vorhandenen Wagen den kleineren Versendern zur Verfügung, während bei 48 ℳ ein Gewicht von 15 t aufgegeben oder bezahlt werden muß. Zur Zeit ist daher nicht zu besorgen, daß die kleineren Versender benachteiligt, die größeren bevorzugt werden.

Der Bestand an langen offenen Wagen von 30 t Tragfähigkeit ist in den letzten Jahren erheblich vermehrt worden; 1897 betrug er 2455 Wagen, während er jetzt 3543 Wagen aufweist. 1500 davon sind den Direktionsbezirken Essen und Elberfeld zugeteilt .... Für den Versand außergewöhnlich großer und schwerer Stücke, die aber verhältnismäßig sehr selten zur Aufgabe kommen, stehen auf den Staatsbahnen acht Wagen von 45 t Tragfähigkeit zur Verfügung."

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zollamtliche Abfertigung des zur unmittelbaren Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmten Reisegepäcks.** Auf Grund eines Bundesratsbeschlusses vom 21. Januar d. J. sind die Bestimmungen über die zollamtliche Abfertigung der zur unmittelbaren Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet mit der Eisenbahn bestimmten Reisegepäckstücke durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 3. Februar d. J. dahin abgeändert worden, daß solche Gepäckstücke vom Eingangszollamt mit einer neben dem Eisenbahn-Beklebezettel anzubringenden buntfarbigen Marke von 12 qcm Größe als „Zoll-Durchfuhrgepäck" bezeichnet und ohne spezielle Revision und ohne Verschlußanlage dem Zugführer oder sonstigen Bevollmächtigten der Eisenbahn wieder ausgefolgt werden. Dieser Schritt auf dem Wege der Erleichterung der zollamtlichen Bestimmungen für den Reiseverkehr ist lebhaft zu begrüßen. Hoffentlich folgen ihm bald andere noch eingreifendere Schritte nach. (Vergl. die Aufsätze: „Zollabfertigung und Bahnbetrieb" Nr 99 Jahrg. 1902 und „Zoll und Eisenbahn" Nr 98 Jahrg. 1903 d. Ztg.)

— **Die preußische Nebenbahnvorlage,** deren Einbringung bekanntlich nahe bevorsteht, wird nach einer Mitteilung der „Berl. Pol. Nachr." umfangreicher als gewöhnlich sein und die Verkehrsbedürfnisse zahlreicher Landesteile in weitem Umfange

befriedigen. Diese Tatsache wird dazu beitragen, die in manchen Kreisen gehegten Besorgnisse zu zerstreuen, daß um der wasserwirtschaftlichen Vorlagen und der zur Durchführung derselben erforderlichen Mittel willen der Ausbau des Staatsbahnnetzes verlangsamt werden könnte.

— **Die zweite Lesung des Eisenbahnetats im preußischen Abgeordnetenhause** hat am 4. d. M. begonnen und wird voraussichtlich noch einen Teil der laufenden Woche hindurch fortdauern. Berichterstatter ist der natlib. Abg. Schmieding (Dortmund). Es lagen schon bei Beginn der Verhandlung eine Anzahl von Anträgen vor, von denen wir die der Abgg. Friedberg-Zedlitz wegen Ausbaus des Staatsbahnnetzes und Ermäßigung der Gütertarife schon in Nr 12 S. 181 d. Ztg. erwähnt haben. Ähnliche Anträge sind von den Abgg. Strombeck und Graf Moltke gestellt. Weitere Anträge beziehen sich auf die Reform der Personentarife (Abgg. Wiemer und Goldschmidt) mit Unterantrag Gamp, auf die Zuckertarife (Abgg. Praschma und v. Richthofen), die Oder-Umschlagstarife (Abg. Wagner), die Geestemünder Holztarife (Budgetkommission), die Verzinsung und Tilgung der Grunderwerbsbeiträge (Abg. Herold). Diese Anträge sollten nach dem Vorschlag des Berichterstatters zuerst zur Erörterung gelangen, daran sich eine allgemeine Besprechung des gesamten Eisenbahnwesens, weiter der Zugverbindungen, der Angelegenheiten der Beamten und Arbeiter und schließlich der Bauten knüpfen.

Wir werden unserer früheren Gepflogenheit gemäß erst nach Eingang der stenographischen Berichte ein zusammenfassendes Bild der Verhandlungen unter möglichst wörtlicher Wiedergabe der wichtigeren Erklärungen vom Regierungstische zusammenstellen und müssen unsere Leser wegen der laufenden Nachrichten über die täglichen Verhandlungen auf die Tageszeitungen verweisen.

— **Meldeverfahren und Nachrichtendienst bei Unfällen.** Dem § 18 der betreffenden Dienstvorschrift ist durch einen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 19. Februar d. J. die nachstehende Fassung gegeben worden: „Die dem deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande angehörenden Verwaltungen sind übereingekommen, von jeder auf ihren Linien eingetretenen Verkehrsstörung allen Verwaltungen, in deren Bezirk infolge der Störung Maßnahmen erforderlich werden, telegraphische Mitteilung zu machen. Aus einer besonderen, von dem deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande herausgegebenen Übersicht ist ersichtlich, a) welche Verwaltungen unmittelbar und b) welche durch Vermittlung der unter a) bezeichneten Verwaltungen benachrichtigt werden sollen sowie c) bei welchen kleineren Verwaltungen auf Grund besonderer Vereinbarungen auch die Verständigung der äußeren Dienststellen durch die vermittelnde Anschlußbahn erfolgen soll.“ Von den der Eisenbahndirektion Berlin zugehenden Störungsmeldungen sowie von den im Direktionsbezirk Berlin eintretenden Störungen ist auch das Auskunftsbureau Berlin (Bahnhof Alexanderplatz) und das Reisebureau Berlin (Potsdamer Bahnhof) zu benachrichtigen.

— **Ausmusterung von Betriebsmitteln.** Durch einen Erlaß vom 20. Februar d. J. hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt, daß im laufenden Etatsjahre außer der im Erlaß vom 15. April 1903 und durch besondere Erlasse zugestandenen Anzahl von Lokomotiven und Personenwagen noch fernere 36 Lokomotiven und 136 Personenwagen ausgemustert werden dürfen.

— **Über die Befugnis der Polizeibehörden zur Zurücknahme und Milderung von ihnen erlassener Strafverfügungen** ist im „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ ein Erlaß des preußischen Ministers des Innern vom 5. September 1892 in Erinnerung gebracht worden, nach welchem die Zurücknahme oder Milderung einer polizeilichen Strafverfügung allgemein zulässig ist, wenn der von ihr Betroffene innerhalb der Frist von einer Woche entweder den Antrag auf gerichtliche Entscheidung gestellt oder bei der Polizeibehörde oder der ihr vorgesetzten Dienstbehörde Beschwerde gegen die Strafverfügung erhoben hat. Die Milderung der Strafe ist jedoch, weil sie in Form einer neuen Straffestsetzung erfolgen muß, nur innerhalb der für die Verfolgung von Übertretungen vorgesehenen dreimonatigen Verjährungsfrist zulässig.

— **Erhebung von Anschlußfracht an Stelle der Stationsfracht im Verkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist die im Verkehr zwischen Kleinbahnen und Anschlußwerken an Stelle der höheren Stationsfracht zu berechnende Anschlußfracht auch bei der Überführung von Wagenladungen zwischen einer Kleinbahn und den auf oder an dem benachbarten Staatsbahnhof belegenen Lagerplätzen oder Lagerhäusern in Rechnung zu stellen.

— **Schlaflager in den Schlafwagen der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist bei den 40 sechsachsigen Schlafwagen, deren Ablieferung in nächster Zeit beginnen wird, die allgemeine Anordnung die gleiche, wie bei den zuletzt beschafften vierachsigen Schlafwagen; insbesondere enthalten sie ebenfalls 10 Halbabteile von je 1380 mm Länge. Die Einrichtung der Schlaflager ist jedoch etwas abgeändert. Die Sitze sind 500 mm hoch und 825 mm breit (von der Wand bis zur äußeren Kante). Beim Umschwenken des Sitzes wird das untere Schlaflager 850 mm breit. Die Rückenlehne ist so abgeändert, daß unterhalb hinter der verlängerten Rückenklappe einige Kissen untergebracht werden können. Die Unterfläche der hochgeklappten Rückenlehne liegt 1445 mm über dem Fußboden, die Breite des oberen Bettes von der Wand bis zur äußeren Kante beträgt 765 mm. Die Matratzen sind 700 mm breit und 120 mm stark; die beiden Matratzen nebst zwei wollenen Decken und zwei Daunenkissen sind in der Tasche unterhalb des Sitzes bei Tage fest eingehüllt, wogegen die beiden anderen Decken nebst der Wäsche wie bisher im Schaffnerraum aufbewahrt werden. Zwei Keilkissen, zwei kleine Rollen und die Bettleiter sind hinter dem Sitz und unterhalb der Rückenlehne untergebracht. Die kleinen Rollen sind zu der bisherigen Ausstattung hinzugekommen; sie dienen zum Festhalten des Lakens und werden in den Spalt am Kopfende eingeklemmt. Vor der Auflegung der Matratze auf das untere Bett sind die vordere und hintere Klappe ohne die Einhüllung der Matratze unter den Sitz zu schlagen, die Klappen am Kopf- und Fußende zusammenzurollen und in die Spalte zwischen Matratze und Wand zu legen, so daß weder unterhalb der Matratze auf der Sitzfläche, noch über der Matratze sich Teile der Hüllen befinden. Wird nur das untere Bett benutzt, so sollen beide Matratzen aufgelegt werden, falls der Reisende dies nicht ausdrücklich ablehnt. Das Aufmachen des Bettes auf der Tagessitzfläche ist verboten.

Die Schlafeinrichtungen in den vorhandenen Schlafwagen sind in gleicher Weise umzuändern, und zwar die bereits umgebauten Schlafwagen bei der nächsten Untersuchung, die anderen Wagen bei ihrem Umbau in den Fabriken oder Werkstätten. Ausgeschlossen bleiben die ältesten 20 Schlafwagen, die, wie bereits bestimmt, in der nächsten Zeit überhaupt zurückgezogen werden. Die eigentlichen Betteinrichtungen sollen bei allen Wagen gleich sein, dagegen sind bei den Halbabteilen von nur 1300 mm Länge und bei den Vollabteilen die Sitze bei der gleichen Höhe von 500 mm nur 775 mm und nach dem Umschwenken nur 800 mm breit, die oberen Betten nur 750 mm breit zu machen.

— **Bestreuen eisenbahnfiskalischer Wege bei Winterglätte.** Aus Anlaß eines Falles, in welchem ein Arbeiter der Eisenbahnverwaltung auf dem Wege von seiner Arbeitsstätte innerhalb des Bahngebietes bei Glatteis gestürzt und arbeitsunfähig geworden ist, hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten im Anschluß an den von uns in Nr 16 S. 248 dieser Zeitung mitgeteilten Erlaß den Eisenbahnbehörden und Dienststellen die sorgfältige Beobachtung der Bestimmung unter I Ziffer 13 der Unfallverhütungsvorschriften vom 1. April 1901 in Erinnerung gebracht. Zu den Wegen innerhalb des Bahngebietes, welche hiernach bei Winterglätte mit Sand oder Asche zu bestreuen sind, gehören auch alle regelmäßig benutzten Zugänge zu Arbeitsplätzen (Güterböden, Stellwerken, Bureaus usw.).

— **Kampf um die freie Arztwahl für die Mitglieder der Eisenbahnbetriebskasse.** Die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld hat sämtliche Anträge des Ärztevereins behufs Einführung der freien Arztwahl abgelehnt und auswärtige Ärzte angenommen. Diesen Schritt beantworteten die Ärzte am 2. d. M., wie der „Hamb. Korresp.“ meldet, mit einer öffentlichen Erklärung, in der es unter anderem heißt: „Die gesamten Elberfelder Ärzte verweigern von heute ab den Mitgliedern der Eisenbahnbetriebskasse und deren Angehörigen jedwede ärztliche Hilfe und gewähren solche nur einmal und dann unentgeltlich in solchen Fällen, in denen eine unmittelbare Lebensgefahr vorliegt. Die Elberfelder Ärzte verweigern fernerhin spezialärztliche Hilfe den Mitgliedern der Eisenbahnbeamtenkasse, welche von denjenigen Ärzten überwiesen werden, die ohne Rücksicht auf Standesinteressen sich bereit gefunden haben, für das Angebot von 5000 ℳ als Vertrauensärzte der Eisenbahnverwaltung ihren um standeswürdigere Stellung kämpfenden Kollegen in den Rücken zu fallen.“

— **Begegnung des Wagenmangels auf den bayerischen Staatsbahnen.** Um dem eingetretenen Mangel an gedeckten Güterwagen tunlichst zu begegnen, setzt die Generaldirektion der Staatseisenbahnen die Zone für Rückbeladung fremder Wagen dieser Gattung von 150 auf 30 km herab. Gleichzeitig bringt sie den in Frage kommenden äußeren Dienststellen in Erinnerung, daß angesichts des gesteigerten Frühjahrsverkehrs

die Be- und Entladung der Güterwagen wie deren Weitersendung im beladenen und leeren Zustande zu beschleunigen ist sowie daß Reparaturen und Desinfektionsgeschäfte raschest vorzunehmen und die gedeckten fremden Wagen in tunlichster Weise auszunutzen seien.

— **Die Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau in Bayern und die Durchführung der Großschiffahrt bis Ulm.** Der Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern hat seinerzeit ein eigenes technisches Amt eingerichtet, welches den Projekten für eine Wasserstraßenverbindung von Donau und Main auf Grund technischer Ermittlungen eine greifbare Gestalt geben sollte. Auf seiner Augsburger Tagung am 12. Mai 1901 faßte der Verein den Beschluß, durch sein technisches Amt gemäß Antrag und auf Kosten der Handelskammer Ulm Studien über eine Wasserstraße im Tal der bayerischen Donau anzustellen. Das Ergebnis dieser Studien liegt nun abgeschlossen vor, und der Vorstand des technischen Amtes, Bauamtmann Ed. Faber, führte die Ergebnisse in einer Versammlung, die am 24. Februar d. J. im Münsterhotel in Ulm abgehalten wurde, vor. Die Versammlung war von Vertretern der bayerischen und württembergischen Behörden, von Technikern, Handeltreibenden und sonstigen Interessenten zahlreich besucht. Nach Begrüßung der Versammelten durch den Vorsitzenden der Handelskammer Ulm, Kommerzienrat Engel, und durch Oberbürgermeister Wagner im Namen der Städte Ulm und Neu-Ulm sprach Bauamtmann Faber über den vom technischen Amt bearbeiteten Entwurf betreffend die Verbesserung der Schiffbarkeit der bayerischen Donau und die Durchführung der Großschiffahrt bis Ulm. Am Schlusse seines Vortrags betonte der Redner, der Entwurf biete eine sichere Grundlage für die weitere Agitation zum Ausbau der Donauwasserstraße. Es komme nicht in Frage, ob in Zukunft eine Main- oder eine Neckarverbindung bestehen solle, da beide Verbindungen notwendig seien im zukünftigen Netz der deutschen Wasserstraßen. Die Interessenten sollten sich — ohne Gegensatz — in gemeinsamer Arbeit zur Förderung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Süddeutschland zusammenfinden. Weiterhin sprachen Geheimer Kommerzienrat Lang-Blaubeuren, Bürgermeister v. Schuh-Nürnberg, Geh. Hofrat v. Jobst-Stuttgart, Geh. Hofrat Eyth-Ulm und Oberbürgermeister Wagner-Ulm. Das vom technischen Amte bearbeitete Material an Plänen, Statistiken und Beschreibungen war im Saale ausgelegt.

— **Erholungsheim für Lokomotivbeamte in Münden (Hannover).** Nach einem ärztlichen Gutachten ist das von dem Verein deutscher Lokomotivführer in Münden errichtete Erholungsheim für Lokomotivbeamte seiner Lage wie Einrichtung nach geeignet, auch im Winter als Genesungsheim zu dienen.

In dem von den Sanitätsräten Dr Schwechten-Berlin, Dr Hager-Magdeburg und Dr Löwenthal-Königsberg i/Pr. auf Veranlassung der Eisenbahndirektion Berlin abgegebenen Gutachten heißt es, „daß trotz des kalten Wintertages — es war während der Fahrt nach Hann.-Münden Schneetreiben eingetreten und auch in Münden lag hoher Schnee — die Niederdruckdampfheizung im ganzen unteren Stockwerk, wofür nur ein Kessel von den beiden vorhandenen aus Sparsamkeitsrücksichten in Betrieb gesetzt war, tadellos funktionierte; in allen Zimmern war eine behagliche Wärme von 15° R. Sämtliche Zimmer waren trocken und die Luft in ihnen rein und frisch. Die Wasserleitung liefert mittels eines eigenen Druckwerkes ein einwandfreies, allen hygienischen Anforderungen entsprechendes Wasser. Auch die Klosetts waren musterhaft sauber und durch Torfmullstreu geruchlos gehalten. Das Haus verfügt über 3 Badezellen für Wannenbäder mit schottischer Brause (zum Kalt- und Warmstellen in beliebiger Abstufung) und über 4 Badezellen ausschließlich für Brausebäder gleichfalls nach schottischem System.

In 22 Zimmern befinden sich je 2 Steinersche sogenannte Paradies-Reformbetten, in 21 Zimmern je ein solches Bett mit Sprungfederbezug, Roßhaarmatratzen und Reformdeckbetten von Trikotstoff mit Dauneneinlagen zum Herausnehmen. Fast alle Zimmer liegen nach SW. mit Aussicht über die Stadt in das herrliche Wesertal. Die nach NO. gelegene Rückseite des Gebäudes stößt unmittelbar an den auf halber Höhe des Kattenbühls gelegenen Wald, der die ganze Anlage vor scharfen Nordostwinden schützt. Die volle Verpflegung mit Einschluß der Wohnung kostet für das Erdgeschoß und das erste Stockwerk 3 ℳ, für das zweite Stockwerk 2,75 ℳ täglich. Für Pfleglinge, welche nur ein Frühstück und Mittagbrot dort einnehmen, ist die Pension um 1 ℳ billiger. Auch ein fahrbarer Krankenstuhl für Rheumatiker, Gelähmte usw. ist vorhanden.

Nach diesen Ausführungen müssen wir vom ärztlichen Standpunkt aus das Lokomotivführerheim zu Hannov.-Münden sowohl seiner Lage als auch seiner ganzen inneren Einrichtung nach für durchaus geeignet halten, als Genesungsheim auch im Winter zu dienen, und wir können nur unser lebhaftes Bedauern darüber aussprechen, daß von dieser segensreichen Einrichtung im Winter so wenig Gebrauch gemacht wird.“

— **Allgemeiner Verband der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Den von den Vertretern der Eisenbahnvereine am 20. Februar d. J. in Cassel aufgestellten Satzungen für den genannten Verband hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten die nachgesuchte Genehmigung erteilt. Ebenso hat er sich mit der Wahl des Eisenbahnvereins in Cassel zum geschäftsführenden Verein des vorgenannten Verbandes einverstanden erklärt.

— **Große Berliner Straßenbahn.** Die fortschreitende Entwicklung dieses Unternehmens findet in dem Jahresbericht der Direktion für 1903 eine neue Bestätigung. Auf den Bahnlinien der Gesellschaft wurden im Berichtsjahre 312 410 000 Personen gegen 294 800 000 Personen im Vorjahre befördert, somit im Jahre 1903 mehr 17 610 000 Personen = 5,97 %; die Einnahme aus der Personenbeförderung betrug 28 888 161 ℳ gegen 27 191 605 ℳ im Jahre 1902, so daß 1 696 556 ℳ = 6,24 % mehr eingenommen worden sind. Die Betriebsleistungen stellten sich auf 70 162 739 Wagenkm gegen 67 413 954 im Jahre 1902, mithin um 2 748 785 = 4,08 % höher. Die durchschnittlich für das Wagenkilometer erzielte Einnahme betrug 41 ₰ gegen 40 ₰ im Vorjahre. Seit Jahren zum erstenmal ist eine wenn auch unbedeutende Zunahme der Roheinnahme für das Wagenkilometer zu verzeichnen. Die Gesamteinnahme einschließlich der auf Betriebsrechnung verbuchten Nebenerträge beläuft sich auf 29 521 179 ℳ gegen 27 672 001 ℳ im Jahre 1902 und die Gesamtausgabe auf 15 905 587 ℳ gegen 15 338 376 ℳ im Jahre 1902. Der Prozentsatz der Ausgaben gegenüber den Betriebseinnahmen beträgt 53,88 % gegen 55,41 % im Vorjahre. Der weitere prozentuale Rückgang der Betriebsausgaben ist durch die einheitliche Betriebsführung und die damit verbundenen Ersparnisse herbeigeführt worden. Für die Unterhaltung und Pflege der Motor- und Anhängewagen auf den Bahnhöfen sowie in der Hauptwerkstatt stehen nunmehr nahezu 1300 Handwerker und Arbeiter zur Verfügung, denen wiederum eine nicht unerhebliche Lohnerhöhung zugebilligt werden konnte. Auch den übrigen Angestellten ist vom 1. Oktober 1903 ab eine allgemeine Aufbesserung der Gehaltsbezüge zuteil geworden; die Ausgaben für Löhne und Gehälter haben sich deshalb erhöht; sie betragen 46,03 % der Gesamtausgabe gegen 45,73 % im Vorjahre. Die Kosten für die Stromlieferung sind infolge verstärkter Leistungen auf 3 578 521 ℳ gegen 3 451 275 ℳ angewachsen. Das Bahnnetz der Gesellschaft, das im Beginn des Berichtsjahres einschließlich der Hof-, Werkstätten- und Zufahrtgleise 488 933 m Gleis umfaßte, ist im Laufe des Jahres 1903 um 2311 m erweitert worden, so daß es einen Umfang von 491 244 m erreicht hat. Von den durch die Umwandlung in den elektrischen Betrieb entbehrlich gewordenen Bahnhöfen ist im Berichtsjahre das Bahnhofsgrundstück Waldenserstraße zum 1. Oktober 1905 für den Betrag von 990 000 ℳ verkauft worden. Am Ende des Berichtsjahres befanden sich einschließlich der Bauarbeiter 7841 Personen gegen 7642 Personen im Jahre 1902 im Dienste. An Betriebswagen besaß die Gesellschaft nach Verkauf von 365 Pferdebahnwagen, die sich für den Umbau zu Anhängewagen als nicht geeignet erwiesen hatten, 2237 Betriebswagen. Die Westliche Berliner Vorortbahn schließt das Jahr 1903 nach Deckung der vorjährigen Unterbilanz mit einem Reingewinn von etwa 8700 ℳ. Dagegen haben die Berlin-Charlottenburger Straßenbahn und die Südliche Berliner Vorortbahn auch im abgelaufenen Jahre ein Reinerträgnis nicht erzielen können. Aus den Betriebsüberschüssen sind dem Erneuerungsfonds I 1 200 000 ℳ gegen 1 150 000 ℳ im Vorjahre und dem Erneuerungsfonds II für Betriebsmittel 375 000 ℳ überwiesen worden. Die Gesamtaufwendungen der Gesellschaft im Gemeindeinteresse (für Pflasterungen, Straßenreinigung, Steuern usw.) bis Ende 1903 erreichen den hohen Betrag von 98 349 263 ℳ; darin sind 26 500 000 ℳ Abgaben an die Stadt von der Roheinnahme und Entgelt für die Umwandlung der Akkumulatoren in Unterleitungsbetrieb enthalten. Insgesamt beziffern sich die im Berichtsjahre an die Stadtgemeinde bezahlte Abgabe, die verschiedenen Steuern und Straßenreinigungskosten auf rund 2 250 000 ℳ ohne den vertragsmäßigen Anteil am Reingewinn.

Der Reingewinn für 1903 beträgt 8 244 544 ℳ (im Vorjahre 7 355 726 ℳ); daraus sollen die Aktionäre, wie schon gemeldet, 8 (7,5) % Dividende = 6 862 800 (6 433 875) ℳ erhalten. Über die Kapitalerhöhung und die Streitfrage mit der Hochbahngesellschaft betreffs deren weiterer Ausdehnung äußert sich der Bericht nicht.

— **Die Bildung eines deutschen Stahlwerksverbandes** ist nach sehr langen und schwierigen Verhandlungen endlich am 1. d. M. gelungen. Die „Berl. N. Nachr.“ schreiben hierzu: Damit ist der Eisenindustrie im wesentlichen dasselbe Langersehnte beschieden, dessen die Kohlenindustrie sich schon seit längerer Zeit und seit kurzem in verbesserter Form zu erfreuen hat. Hauptaufgabe und Zweck des neuen Verbandes ist: die Produktion dem Bedarf anzupassen, die Preise zu regulieren,

die gegenseitigen Unterbietungen der einzelnen Werke zu verhüten und damit vor allen Dingen auch das Ausfuhrgeschäft, das bisher vielfach, weil nicht syndiziert, verlustbringend war, zu überwachen. Der mit der Verbandsbildung erzielte Erfolg ist umso höher zu veranschlagen, als der Verband nun doch in dem von vornherein geplanten großen Umfange gelungen ist trotz der großen Schwierigkeiten, die darin lagen, daß es sich nicht nur um die Vereinigung der mitteldeutschen und der über den Westen und den Osten Deutschlands verteilten Werke handelte, sondern daß es auch galt, eine ganze Reihe von Produktionszweigen zusammenzufassen. . . . .

Die Zahl der bis jetzt endgültigen Mitglieder des großen Verbandes, der die Form einer Aktiengesellschaft annehmen wird, beträgt 26. Die Hauptleitung wird in Cöln oder Düsseldorf ihren Sitz haben. Ein Beirat, wie beim Kohlensyndikat, wird ihr zur Seite gestellt werden. Dem Verband gehören folgende Werke an: Aachener Hütten-Aktienverein, Eisenwerk Rote Erde, Eisen- und Stahlwerke Hoesch-Dortmund, Gewerkschaft Deutscher Kaiser, Steinkohlenbergwerk zu Hamborn-Bruckhausen a. Rh. mit Thyßen & Cie-Mülheim a. d. Ruhr, Gute Hoffnungshütte-Oberhausen, Hörder Bergwerks- und Hüttenverein, Rheinische Stahlwerke-Meiderich, Union-Dortmund, Hasper Eisen- und Stahlwerk, de Wendel & Cie in Hattingen, Rombacher Hüttenwerk, Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-Aktengesellschaft-Differdingen, Luxemburger Bergwerks- und Saarbrücker Eisenhütten-Aktiengesellschaft, Burbach-Röchlingsche Eisen- und Stahlwerke-Völklingen, Gebr. Stumm-Neunkirchen, Peiner Walzwerk-Peine, Lothringer Hüttenverein-Aumetz, Friede in Kneuttingen, Eisenhütten-Aktienverein Duedelingen-Luxemburg, Dillinger Hüttenwerke, Eisenwerk Krämer St-Ingbert (Pfalz), Eisenwerk Maximilianshütte in Rosenberg (Oberpfalz), Krupp-Essen, Bochumer Verein-Bochum, Vereinigte Stahlwerke van der Zypen und Wissener Eisenhütten Cöln-Deutz, Georgs-Marien-Bergwerkshüttenverein Osnabrück, Laurahütte, Oberschlesische Eisenbahnbedarf-Gesellschaft, Friedenshütte.

Zur Zeit fehlt noch der Beitritt des Phönix in Laar und der Westfälischen Stahlwerke.

— **Königlich sächsischer Staatsminister a. D. v. Watzdorf †.** Am 29. Februar d. J. starb im 68. Lebensjahre Se Exzellenz der Staatsminister a. D. v. Watzdorf. Der Heimgegangene war ein vornehmer Charakter, der seinen Beamten allezeit ein wohlwollender Vorgesetzter gewesen ist und bei allen denen, die mit ihm in Berührung kamen, sich warme Sympathien errang. Die Leitung des Finanzministeriums übernahm v. Watzdorf am 15. Februar 1895; er verwaltete es bis zu seinem Rücktritt am 1. März 1902. Ursprünglich Jurist, hat er sich in den verschiedensten verantwortungsvollen Stellungen als vorzüglich tüchtiger Beamter erwiesen. Nach Vollendung seines Studiums war er zunächst im Bezirksgericht Bautzen, in der dortigen Kreisdirektion und den Amtshauptmannschaften Bautzen und Löbau beschäftigt. In den Jahren 1863 und 1864 war v. Watzdorf Gesandtschaftsattaché in München und Paris und bis zum Ausbruch des Krieges 1866 Legationssekretär bei der Königlich sächsischen Gesandtschaft in Berlin. Während des Krieges war er als Privatsekretär bei Sr. Majestät dem König Johann, und als solcher wurde er zum Regierungsrat befördert. Nachdem er in den Jahren 1867 bis 1870 mit dem gleichen Range und Titel im Ministerium des Innern beschäftigt worden war, erfolgte im letztgenannten Jahre seine Berufung in das Ministerium der äußeren Angelegenheiten, wo er 1872 den Titel eines Geheimen Legationsrats erhielt. Vom Jahre 1880 an war er auch stellvertretender Bevollmächtigter zum Bundesrat. 1889 wurde v. Watzdorf zum Oberhofmeister Ihrer Majestät der Königin und zum Königlichen Kämmerer ernannt und erhielt 1892 den Titel eines Wirklichen Geheimen Rats, in welcher Stellung er bis zu seiner Ernennung zum Leiter des Finanzressorts verblieb. v. Watzdorf wurden in seiner vielseitigen und langjährigen Tätigkeit zahlreiche Ordensauszeichnungen verliehen. An sächsischen Orden besaß er den Hausorden der Rautenkrone und die Großkreuze des Verdienst- und des Albrechtsordens.

Österreich.

— **Neubau des Lemberger Bahnhofes.** Im Laufe dieses Monats wird der neue Personenbahnhof in Lemberg dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Es wird beabsichtigt, die Eröffnung des Personenbahnhofes festlich zu gestalten und hierzu den Eisenbahnminister einzuladen. Der Umbau der Bahnhofsanlagen in Lemberg ist im Jahre 1896 begonnen worden und umfaßt die Herstellung einer neuen Zugförderungsanlage sowie eines besonderen Güter- und Personenbahnhofes. Letzterer ist in großem Maßstabe angelegt und hat alle Einrichtungen, welche der moderne Verkehr erfordert.

— **Wocheinerbahn.** Am 29. Februar wurde der Firststollen für den 368 m langen Tunnel bei Kneza im Bacatale auf der Südrampe der Wocheinerbahn anstandslos durchgeschlagen. Der Knezatunnel ist in der Reihe der 19 Tunnel dieser Strecke der zehnte, in welchem der Stollendurchschlag erfolgt ist.

Die Sondierungen für den Bau der Wocheinerbahn im Savetal haben leider ergeben, daß auch auf der Strecke Aßling-Wocheiner-Feistritz stellenweise dieselben Verhältnisse herrschen wie im Bacatale. Bei Wocheiner-Vellach sollte die Bahn die Save zweimal übersetzen. Für diese zwei mächtigen Brücken hat sich aber selbst in großer Tiefe kein tragfähiger Boden gefunden, und außerdem hat sich ergeben, daß das zwischen diesen Brücken liegende Stück der Bahn in bösartigen Rutschboden zu liegen käme. Infolgedessen soll die Linie nunmehr ganz auf dem linken Ufer verbleiben, wodurch sich die Notwendigkeit ergibt, einen etwa 850 m langen Tunnel auszuführen.

— **Lokalbahn Trient-Malé.** Bei der mit dem Gesetze vom 1. Juli 1901 erfolgten legislativen Sicherstellung der Lokalbahn Trient-Malé war ein Anlagekapital von 5 790 000 Kr. vorgesehen; hingegen erfordert die Bahn nach den seither gepflogenen Studien ein Anlagekapital von 6 690 000 Kr., so daß sich gegenüber den bereits sichergestellten Geldmitteln ein Mehrerfordernis von 900 000 Kr. ergibt. Von diesem wird ein Teilbetrag von 180 000 Kr. durch Stammaktienzeichnungen der Gemeinden Trient, Mezzolombardo, Mezzocorona gedeckt werden, wogegen der Restbetrag von 720 000 Kr. durch entsprechende Erhöhung der dem Unternehmen zu gewährenden Staatsgarantie aufgebracht werden soll. Ein entsprechender Gesetzentwurf dürfte demnächst im Abgeordnetenhause eingebracht werden.

— **Gesetzentwurf über den Ausbau des Triester Hafens.** In der letzten Zeit sind die Verhandlungen der beteiligten Ministerien über diesen Gesetzentwurf so weit gediehen, daß man dessen Vorlage schon für diesen Sessionsabschnitt des Reichsrates entgegensehen kann. Im Gesetzentwurfe wird gleichzeitig die Ermächtigung für die Deckung der Baukosten durch Aufnahme einer Anleihe von rund 42 000 000 Kr. in Anspruch genommen werden.

— **Umbau des Reichenberger Bahnhofes.** In einem zwischen den Vertretern der österreichischen und der sächsischen Regierung im Oktober des Vorjahres vereinbarten Abkommen waren bekanntlich jene Fragen der Regelung unterzogen worden, welche mit dem Umbau des Reichenberger Bahnhofes im Zusammenhange stehen. Dieses Übereinkommen regelt insbesondere jene Fragen rechtlicher sowie steuer- und gebührenpolitischer Natur, die sich aus dem Übergange der Zittau-Reichenberger Eisenbahn in das Eigentum des sächsischen Staates ergeben, ferner die zukünftige Betriebführung. Das genannte Übereinkommen, welches von den beteiligten Regierungen bereits genehmigt wurde, hatte selbstverständlich die Überleitung der Zittau-Reichenberger Eisenbahn in das Eigentum des sächsischen Staates zur Voraussetzung. Letztere ist bekanntlich durch die in der außerordentlichen Generalversammlung dieser Gesellschaft vom 19. Februar d. J. gefaßten Beschlüsse zur Tatsache geworden. Hiermit ist, da in dem Abkommen auch die Beitragsleistung der Zittau-Reichenberger Eisenbahn zu den aus dem Umbau des Reichenberger Bahnhofes erwachsenden Kosten festgesetzt erscheint, die letzte Vorbedingung für die Inangriffnahme des Bahnhofumbaues in Reichenberg erfüllt.

— **Die Lage der Wagenindustrie.** Dieser Tage hat die Generalversammlung der Nesselsdorfer Waggonfabriksgesellschaft stattgefunden. Im Geschäftsbericht wird über die Lage der Wagenindustrie folgendes ausgeführt: „Die im Wagenbau vor zwei Jahren eingetretene außerordentliche Stockung, welche die Nesselsdorfer Fabrik ebenso wie alle gleichartigen Fabriken getroffen hat, brachte es mit sich, daß in diesem Betriebe der Umsatz von rund 8 700 000 Kr. des Geschäftsjahres 1900/01 im folgenden Jahre auf rund 5 100 000 Kr. und im abgelaufenen Geschäftsjahre auf rund 2 600 000 Kr. gesunken ist. Nicht nur die ungünstigen allgemeinen wirtschaftlichen und trüben politischen Verhältnisse unterbinden die Entwicklung der Wagenindustrie, für sie kommt noch die seit Jahren bestehende Unsicherheit über das künftige Schicksal der hervorragendsten Privateisenbahnen in Betracht, über deren Verstaatlichung noch immer keine Entscheidung erzielt wurde, wodurch sie gehindert sind, die nötigen namhaften Beschaffungen von Fahrbetriebsmitteln zu veranlassen. Durch diese Verhältnisse ist die Nesselsdorfer Fabrik ebenso wie alle anderen Wagenfabriken schon seit zwei Jahren gezwungen, sehr bedeutende Einschränkungen in der Zahl der Arbeiter vorzunehmen und durch Einführung von Feierschichten und Herabsetzung der Arbeitszeit die Tätigkeit der Werkstätten künstlich einzuschränken. Diese durch

die allgemeine Lage gegen den Willen der Fabriken nötig gewordenen Maßregeln erhöhen infolge der nicht herabsetzbaren Regieauslagen in namhaftem Maße die Erzeugungskosten und führen bereits dazu, daß viele Arbeiter der Wagenindustrie, und zwar gerade die geschultesten und tüchtigsten, durch Auswanderung großenteils nach Amerika dauernd dem Lande entzogen werden. Die Nesselsdorfer Fabrik mußte während des ganzen abgelaufenen Jahres die Arbeitszeit herabsetzen."

— **Verein zur Förderung der österreichischen Schifffahrt.** Den gesteigerten Ansprüchen dieser Interessen, für welche im österreichischen Staatshaushalt keine Mittel vorgesehen sind, Rechnung tragend, will ein soeben in Wien gegründeter „Verein zur Förderung der österreichischen Schifffahrt" durch freiwillige Betätigung die nötigen Mittel aufbringen und wendet sich in dieser Absicht an alle Patrioten, ohne Rücksicht auf ihre politische und nationale Gesinnung. Es sollen die breiten Schichten der Bevölkerung für die Ausgestaltung der österreichischen Handelsflotte und Kriegsmarine interessiert und herangezogen werden. Der Verein wird seine Zwecke durch Abhaltung von Versammlungen, Vorträgen, Veranstaltung von belehrenden Unterhaltungen, Schaustellungen in Wien und anderen Orten der Monarchie, durch Reisen in das österreichische Seegebiet, durch Herausgabe eines periodischen Fachorgans, Erstattung von Gutachten, Verfassung von Denkschriften, Sammlung statistischer Daten sowie durch die Anbahnung eines regen Verkehrs mit den maßgebenden Faktoren der Gesetzgebung und der Verwaltung sowie mit anderen ähnliche Zwecke verfolgenden Vereinigungen des In- und Auslandes zu erreichen suchen.

— **Waldbahnbetrieb in Bosnien.** Ingenieur Liebmann hielt kürzlich im Verein für die Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens einen Vortrag über „Erfahrungen mit dem Waldbahnbetrieb in Bosnien". Der Vortragende besprach die große Bedeutung der Forstindustrie für das Okkupationsgebiet, wobei er erwähnte, daß diese Industrie 20 000 Personen beschäftige und daß im letzten Jahre 19 000 Wagen Schnittmaterial den bosnischen Staatsbahnen zur Beförderung übergeben wurden. Ein mehr als 400 km Länge umfassendes Netz mit Dampf betriebener Waldbahnen mit 76 cm Spurweite diente dazu, die Walderzeugnisse aus den unwirtlichen, nur spärlich durch Wege erschlossenen Forstgebieten dem Weltmarkte zuzuführen. Die Aufgabe, in dem durchweg gebirgigen, von vielen Wasserläufen zerrissenen Lande betriebssichere Schienenwege herzustellen, für welche jeder zollbreit des Bodens erst dem harten Kalkfelsen abgerungen werden mußte, sei zum Teil in vorzüglicher Weise gelöst worden, und können einige dieser mit einem außerordentlich niedrigen Kostenaufwande hergestellten Bahnen mit ihren zahlreichen Kunstbauten, wie Tunneln, Viadukten, Brücken und Stützmauern, als hervorragende Leistungen der Ingenieurkunst bezeichnet werden. Lehrreich waren die Mitteilungen über die Schwierigkeiten, unter denen auf den meist steilen und vielfach gewundenen Waldbahngleisen der Betrieb sich abwickelt, wobei in Betracht zu ziehen ist, daß auf einer dieser Bahnen allein täglich 60 Doppelwagen Holz zu Tal gefördert werden.

Ungarn.

— **Regelung der Gehälter der Staatsbahnbediensteten.** Gegenüber den Nachrichten einiger Blätter über die im Kreise der Eisenbahnangestellten angeblich herrschenden Unruhen und Ausstandsabsichten verweist die „Budapester Korrespondenz" auf die unmittelbar bevorstehende Gehaltsregelung für die Staatsbahnangestellten, welche in den Kreisen dieser Angestellten die größte Beruhigung zu erzeugen geeignet sei. Von einer Arbeitseinstellung sei gar nicht die Rede, und es sei auch nicht anzunehmen, daß die Angestellten der ungarischen Staatsbahnen, welche im allgemeinen aus durchaus ernsten Elementen bestehen, und welche daher wissen, daß sie durch Agitationen in diesem Stadium der Angelegenheit deren erfolgreiche Lösung nur verzögern könnten, sich zu einem solchen Schritte hinreißen lassen würden. Die endgültige Entscheidung über die Gehaltsregelung soll in wenigen Wochen erfolgen. Der ungarische Handelsminister wird sich in einer der nächsten Sitzungen des Abgeordnetenhauses über die Gehaltserhöhung der Staatsbahnangestellten des näheren äußern. Die Regierung wird, wie sie dies hinsichtlich der Staatsbeamten tat, in Erhoffung der nachträglichen Genehmigung durch die Gesetzgebung schon demnächst die den erhöhten Gehältern entsprechenden Zulagen anweisen, so daß die berechtigten Ansprüche der Eisenbahnangestellten schon in kurzer Zeit Befriedigung finden werden.

— **Motorwagenbetrieb auf ungarischen Bahnen.** Die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen hat im Bereiche der 22 km langen Teilstrecke Debreczin-Hajdu-Böszörmeny der in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahn Debreczin-Hajdu-Böszörmeny-Tisza-Lök einen fahrplanmäßigen Motorwagenverkehr mit einer Höchstfahrgeschwindigkeit von 28 km in der Stunde eingeführt. Ferner hat der ungarische Handelsminister die Bewilligung zur Einführung des Motorwagenbetriebes in der Strecke Békés-Ssaba-Vesztö erteilt.

— **Spar- und Vorschußverein der Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen.** Am Schlusse des Jahres 1903 zählte der Verein 3413 Mitglieder mit 25 852 Anteilen zu 100 Kr.; sonach verfügte er über ein Kapital von 2 585 200 Kr. Der erzielte Gewinn beträgt 165 486 Kr.

Übrige europäische Länder.

— **Die Lohn- und Pensionsverhältnisse der französischen Eisenbahnangestellten.** Der schon seit einer längeren Reihe von Jahren schwebende, aus der Anregung des Parlaments hervorgegangene Plan zu bedeutender Aufbesserung der Zugbediensteten, der schon verschiedene Phasen durchgemacht hat, aber wegen der großen Kostspieligkeit unausgeführt immer weiter hingeschleppt ward, läßt wieder einmal von sich hören. Die mit der Prüfung des sogen. Gesetzes Berteaux beauftragte Kommission hatte den Minister der öffentlichen Arbeiten um Kostenanschläge gebeten. Der Minister antwortete, daß die von ihm eingesetzte außerparlamentarische Kommission noch nicht die nötigen Auskünfte gegeben habe, und fügte hinzu, unter diesen Umständen sei es ihm unmöglich, auch nur annähernd die Frist anzugeben, wann die außerparlamentarische Kommission ihre Arbeiten beendet haben werde. Daraufhin hat die parlamentarische Kommission ihre Arbeiten abermals vertagt.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Aus den Beschlüssen, welche der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 26. und 27. Februar d. J. faßte, heben wir noch folgendes hervor: Nach Genehmigung des mit Italien abgeschlossenen Staatsvertrages ist auch die Bauleitung am Simplon von der Liquidationskommission der Jura-Simplongesellschaft auf die Eidgenossenschaft übergegangen und der Kreisdirektion I in Lausanne übertragen. — Für den Umbau des Bahnhofs Basel ist ein Gesamtkostenbetrag von 17 400 000 Fr. vorgesehen. Im internationalen Wettbewerb für das neue Aufnahmegebäude wurden 46 Pläne eingesandt, aber keiner vom Preisgericht ohne weiteres zur Ausführung empfohlen. Unter teilweiser Verwendung der preisgekrönten Entwürfe wurde ein neuer Plan vom Verwaltungsrat genehmigt, der 2 750 000 Fr. Kosten voraussieht. Die Überführung der St. Jakobsstraße über die tiefer zu legenden Bahnlinien nach Pratteln und nach dem Badischen Bahnhof in Basel soll 829 000 Fr. kosten. Die mitten durch den Rangierbahnhof gehende eingleisige Linie Delsberg-Basel wird doppelspurig ausgebaut und südwestlich vom Rangierbahnhof in den Personenbahnhof hineingeführt. Aus Anlaß der Genehmigung von Verträgen mit der elektrischen Straßenbahn Wetzikon-Meilen wurden neben den Grundsätzen für Mitbenutzungsverhältnisse von Stationen für vollspurige Nebenbahnen auch solche für schmalspurige elektrische Bahnen aufgestellt. Bei ersteren findet in Regel eine vollständige Mitbenutzung der Anlagen der Hauptbahn durch die Nebenbahn statt, so daß ein eigentlicher Gemeinschaftsdienst besteht; letztere münden nur in den Stationsplatz ein und erstellen dort ihre eigenen schmalspurigen Anlagen und die für den Übergang erforderlichen Einrichtungen. Für sie kann der Stationsdienst von der Hauptbahn mitbesorgt werden. Diese Anschlußverhältnisse können im wesentlichen einheitlich geordnet werden. Betreffs der Schlaf- und Speisewagen ist beschlossen: Wenn auch die Internationale Schlafwagengesellschaft in Paris und Brüssel durch ihre Geschäftsführung nicht Veranlassung gegeben habe, ihr den Speisewagenbetrieb ganz oder teilweise zu entziehen, so seien doch Bestrebungen, diesen nicht unbedeutenden Geschäftszweig zu einem einheimischen zu machen, zu unterstützen. So hat sich unter Beteiligung der Internationalen Schlafwagengesellschaft eine „Schweizerische Speisewagengesellschaft" gebildet. Neue Verträge im Durchgangsverkehr sind mit der internationalen Gesellschaft abgeschlossen. Reisende III. Klasse haben für die im Speisewagen zurückgelegte Strecke eine zur Benutzung der II. Klasse gültige Ergänzungskarte zu lösen. Den Bundesbahnen bleibt anheimgestellt, den Zutritt ohne eine solche zu gestatten.

— **Elektrische Zugbewegung auf Vollbahnen.** Schweizerische Blätter berichten über eine Besichtigung der eidgenössischen Bahnbehörden auf der Versuchsanlage der Maschinenfabrik Örlikon mit einer elektrischen Lokomotive, die bei viel geringerer Stromentnahme unter größerer Spannung und Vereinfachung der Stromabnehmer mit einphasigem Wechselstrom

auf ebener Bahn einen Güterzug von 500 t (über 30 Güterwagen von mittlerer Belastung) mit einer Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde auf die Dauer befördern soll. Auf der Bundesbahnstrecke Seebach-Wettingen sind Versuche in Aussicht genommen. Die Maschinenfabrik Örlikon verspricht sich großes von der Einführung dieser Neuerungen für die elektrische Zugförderung.

— **Schweizerischer Zugpersonalverband.** Auf der Generalversammlung betonte der Generalsekretär, wenn die Verstaatlichung den Eisenbahnern auch nicht alles Erhoffte gebracht habe, so sei doch manches zu ihrem besten geschehen. Zähes Festhalten und Ausbau der Organisation werden noch weitere Erfolge bringen. Auf die Forderung, wonach jeder Eisenbahner mit 25 Dienst- und 50 Altersjahren das Recht auf volle Pensionierung nach Maßgabe der Dienstjahre haben solle, ward, weil zu belastend, zu gunsten anderer Forderungen verzichtet.

— **Ein neues Eisenbahnprojekt in Bulgarien.** Wie aus Sofia gemeldet wird, erklärte sich die bulgarische Regierung mit dem Antrage mehrerer Abgeordneten, eine Eisenbahn von Tirnova (im Mittelpunkt Nordbulgariens) nach Stara Zagora (am gegenüberliegenden Südabhange des Balkans) zu bauen, einverstanden. Die Vorarbeiten sollen demnächst begonnen werden.

— **Die mazedonischen und orientalischen Bahnen** hatten nach dem Geschäftsbericht der Deutschen Bank für 1903 in diesem Jahre sehr viel weniger unter den auf der Balkanhalbinsel ausgebrochenen Unruhen zu leiden, als nach den übertriebenen Ausstreuungen in der Presse vielfach angenommen wird. Das Gesamterfordernis für die Beseitigung der durch die Unruhen an den Linien beider Gesellschaften entstandenen Beschädigungen betrug weniger als 25 000 ℳ. Die Einnahmen aus dem Bahnbetriebe zeigen gegen das Vorjahr bei den Orientbahnen wie auch bei den mazedonischen Bahnen eine Zunahme von mehr als 16 %. Die Eingänge aus den Zehnten der beiden Vilajetts Salonik und Monastir, auf welche sich die Tätigkeit der Insurgenten hauptsächlich vereinigte, wiesen für 1903 eine Zunahme von mehr als 20 % gegen das Vorjahr auf.

Fremde Weltteile.

— **Anatolische Bahnen und Bagdadbahn.** Über beide Unternehmungen enthält der Geschäftsbericht der Deutschen Bank für 1903 folgende Sätze: „Die Anatolische Eisenbahngesellschaft hatte infolge einer weniger guten Ernte verringerte Ausfuhr und geringere Einnahmen. Der Ausfall ist in üblicher Weise durch die Regierungsgarantie aus den von der Dette publique Ottomane verwalteten Zehnten gedeckt worden, und die Gesellschaft dürfte die gleiche Dividende wie im Vorjahre zur Verteilung bringen.

Am 5. März 1903 wurde von unseren Vertretern der Vertrag mit der ottomanischen Regierung über die Bagdadbahn unterzeichnet. Zunächst handelt es sich nur um die Ausführung einer Teilstrecke von 200 km, von dem Endpunkt der Anatolischen Eisenbahn in Konia bis zum Fuß des Taurusgebirges; der Bau der Strecke ist einer in Frankfurt a/M. domizilierten Baugesellschaft übertragen und soll im Laufe des nächsten Jahres beendet sein. In dem Kapitel der zur Übernahme der Konzession errichteten Kaiserlich ottomanischen Eisenbahngesellschaft der Bagdadbahn sind außer der Anatolischen Eisenbahngesellschaft und der türkischen Regierung eine Reihe befreundeter deutscher, französischer, österreichischer, schweizerischer, italienischer und ottomanischer Institute und Firmen zur schließlichen Durchführung des großen Unternehmens mit uns interessiert."

— **Schantungbahn.** Auf die Meldung vom Eintreffen des ersten Zuges der Schantung-Eisenbahn in Tsinanfu hat der Kaiser außer der Leitung der Schantung-Eisenbahngesellschaft auch dem Gouverneur von Schantung seine Glückwünsche in dem nachstehenden Telegramm übermittelt: „Nachdem Mir gemeldet worden ist, daß der erste Eisenbahnzug in Tsinanfu eingetroffen ist, beglückwünsche Ich Ew. Exzellenz zu diesem für die Ihnen unterstellte Provinz reichen Segen verheißenden Ereignis."

Der Gouverneur Choufu hat darauf erwidert: „Eurer Majestät danke ich für den telegraphischen Glückwunsch aus tiefstem Herzen. Die Eisenbahn ist nun bis Tsinanfu vollendet zum Wohle des Handels beider Länder. Ich hoffe fest, daß die Freundschaft zwischen Deutschen und Chinesen immer andauern und noch inniger werden wird, und daß deutsche und chinesische Kaufleute einträchtig zusammen wirken werden; ich will mit allen Kräften helfen und trachten, daß sich Eurer Majestät Hoffnungen erfüllen. In der Provinz Schantung ist alles friedlich. Ich wünsche Eurer Majestät Gesundheit und langes Leben."

— **Die Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft** wird, um den Bau des ersten Abschnittes Swakopmund-Usakos der Bahn nach den Otaviminen möglichst rasch zu fördern, mit dem am 13. d. M. von Hamburg abfahrenden und dem darauf folgenden Wörmanndampfer je einen Trupp italienischer Arbeiter hinaussenden. Die Generalunternehmung hat sich der B. B.-Ztg. zufolge zu diesem Schritte entschlossen, da die Anzahl der schwarzen Arbeiter an der Bahn auf 76 gesunken und die Möglichkeit, in den nächsten Monaten eingeborene Arbeiter anzuwerben, nur eine geringe ist. Die erste Arbeitertruppe wird in der zweiten Hälfte des März die Arbeit aufnehmen können. Da die Pläne bis Usakos fertig sind, wird angenommen, daß die Linie bis Usakos mit Anfang August fahrbar sein wird.

— **Über die Ugandabahn** hat Sir Charles Eliot einen Bericht erstattet, der die von der Bahn durchzogenen Gebiete schildert. Die Voss. Ztg. teilt daraus folgendes mit: „Die Bahn von Mombassa durchschneidet zunächst einen leidlich fruchtbaren Küstenstrich von 20—25 km Breite und tritt dann in die wasserarme und unbewohnte Taruwüste bis Voi (Meile 102 = Kilometer 164). Es folgt eine Strecke bis Makindu (Kilometer 336), die zwar besser bewässert ist, aber von einem besonders tief stehenden und arbeitsscheuen Stamm, den Wakamba, nur spärlich bevölkert wird. Als einzig Gutes weiß man bisher aus diesem Gebiete zu melden, daß es gelungen ist, an drei Eisenbahnstationen, Voi, Ndi und Kibwezi, Gemüse anzubauen. Bald hinter Makindu beginnt die so gut wie unfruchtbare Athi-Ebene, eine Grassteppe, die sich bis Nairobi (Kilometer 523) erstreckt. Zusammenfassend läßt sich also ohne Übertreibung behaupten, daß die Ugandabahn mit der Durchschneidung eines unfruchtbaren und menschenarmen Gebietes von der großen Ausdehnung von 528 km beginnt. Es kommen auch nirgendwo erhebliche seitliche Zufuhrgebiete in Betracht, mit Ausnahme des Kilimandscharo. Dieser ist aber von Voi, wohin eine gute Straße führt, noch sechs Tage entfernt, von denen zwei wasserlos sind. Etwas mehr für die Zukunft versprechen die Gebiete nördlich von Machakos (Kilometer 444) nach Kitui, das etwa in gleicher Entfernung von Machakos liegt, wie der Kilimandscharo von Voi. Dorthin sind aber während eines großen Teiles des Jahres die Wege durch Überschwemmung ungangbar. Von Nairobi bis Escarpment (Kilometer 586), also die geringe Strecke von 58 km, deren zweite Hälfte ein Waldgebiet ist, durchschneidet die Bahn den südlichsten Teil des Kikuyugebietes, das sich hier nordostwärts zum Kenia erstreckt. Die Wakikuyu sind verhältnismäßig fleißig, wenngleich mit den Wanyamwesi in Deutsch-Ostafrika nicht zu vergleichen, und bis auf die Stämme in der Nähe des Viktoriasees die einzigen, die zu der Hoffnung berechtigen, der Bahn einstmals Massenerzeugnisse zu liefern. Kikuyu ist außerdem vorzüglich geeignet für europäische Ansiedler und hat von den 100 bisher im Lande ansässigen die meisten angezogen. Der hinter Escarpment folgende ostafrikanische Graben bis Njoro (Kilometer 743) ist von nomadisierenden Massais spärlich bevölkert; das darauf folgende Mangebirge ist fruchtbar, aber ohne einheimische Bevölkerung bis Fort Ternau (Kilometer 862). Die Bahn durchschneidet schließlich bis zum See (Kilometer 940) Kavirondo, dessen Bewohner zwar Ackerbau treiben, aber sonst auf einer tiefen Stufe stehen. Das fruchtbare und dichtbevölkerte Uganda liegt zwei Tage Dampferfahrt jenseits des Endpunktes der Bahn."

Soweit die angezogene Quelle. Bekanntlich hat sich trotz dieser ungünstigen Verhältnisse auf der Ugandabahn ein sehr lebhafter und stets steigender Verkehr entwickelt.

— **Amerikanische Eisenbahntarife.** Im Bezirkseisenbahnrat Frankfurt a/M. hielt am 24. Februar d. J. Regierungsrat Franke, Mitglied der Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M., einen interessanten Vortrag über amerikanische Eisenbahntarifverhältnisse. Wir entnehmen hierüber der Köln. Ztg. folgendes: Der Vortragende, der mehrere Monate lang die Vereinigten Staaten von Amerika bereist hat, gab zunächst einen Überblick über die natürlichen Hilfsquellen und Förderungswege Amerikas, besprach die Binnen- und Seeschiffahrtsverhältnisse und das Eisenbahnwesen sowie die ausgedehnten Betriebe einzelner Trusts, um dann eingehend sich dem Tarifsystem zuzuwenden. Während in Deutschland in Tarifragen die Interessenten zugezogen werden und die Tarifsätze nach gemischtem System und Wertsystem und mit Rücksicht auf die Entfernungen bestimmt werden, ist der ungemein vielgestaltig gegliederte amerikanische Tarif maßgebend beeinflußt durch den Wettbewerb der großen Eisenbahngruppen untereinander und mit der Seeschiffahrt. Volkswirtschaftliche Rücksichten sprechen

im großen ganzen bei der Tarifbildung Amerikas nicht mit, es kann daher auch von einer einheitlichen Verkehrspolitik dort nicht die Rede sein. Auch bei den Ein- und Ausfuhrsätzen ist maßgebend der Wettbewerb bis zu den europäischen Auslandshäfen, oft zum Schaden des eigenen Landverkehrs, so daß beispielsweise die sächsischen Glasfabriken nach einem mitten in Amerika gelegenen Industrieplatze billiger liefern können, als einheimisch-amerikanische Firmen von Newyork aus. Die Tendenz in der Tarifpolitik beim Wettbewerb mit Wasserfracht und Eisenbahnen geht auf möglichste Verbilligung, doch sucht man sich für diesen Ausfall schadlos zu halten an den kleinen Städten und auf dem platten Land. Diese örtlichen Ungleichheiten sind das Bedenklichste in der amerikanischen Tarifbildung, die zu einer Begünstigung der Großbetriebe führt, und durch den rücksichtslosen Wettbewerb der verschiedenen Verkehrseinrichtungen haben diese vielfach selbst Not gelitten; insbesondere ist die Binnenschiffahrt rückständig geworden.

Über die Höhe der Frachtsätze ist ein Vergleich zwischen amerikanischen und deutschen Verhältnissen kaum möglich; im allgemeinen ist zu sagen, daß die Höchstsätze höher und die Mindestsätze niedriger als in Deutschland sind. Durchweg sind die Einheitstarifsätze niedriger als bei uns, was seinen Grund in dem Überwiegen der niedrig tarifierten Massengüter hat, der dadurch bedingten Großverkehrssteigerung, der Bevorzugung der Großindustrie, dem Wettbewerb mit der Schiffahrt und den verschiedenen Eisenbahnverbänden, den niedrigen Anlagekosten der Bahnen und den hohen Tarifen im Personenverkehr. Nur etwa $^1/_{10}$ der amerikanischen Bahnen sind zweigleisig, in Preußen dagegen $^1/_3$. Wandtafeln und Tabellen erläuterten die fesselnden Ausführungen des Redners. Die Drucklegung des Vortrages im „Archiv für Eisenbahnwesen“ steht in naher Aussicht.

Allgemeines.

— **Einführung selbsttätiger Kupplungen.** Im Anschluß an den Bericht über selbsttätige Kupplungen in Nr 96 S. 1440 Jahrg. 1903 d. Ztg. und bei der Wichtigkeit, welche die Einführung einer selbsttätigen Kupplung hat, ersucht uns Herr O Schramm in Blankenburg a/H., die folgende Frage behufs weiterer Besprechung aufnehmen zu wollen: „Bei den in dem erwähnten Bericht über selbsttätige Kupplungen beschriebenen Proben von der Firma F. Krupp in Essen scheinen die Klauenkupplungen hauptsächlich auf Zug in Anspruch genommen worden zu sein. Wie wird sich die Klauenkupplung bei sehr starkem Druck (Schub) in eng aufeinander folgenden Links- und Rechtskurven von 250 m bis 120 m Halbmesser mit Steigungen von 2 bis 6 ‰ (Eisenbahn Blankenburg-Tanne) verhalten? In einer Rechtskurve werden sich die Schafte der Kuppelköpfe nach links gegen die Hülsen legen, bei dem Übergang in eine Linkskurve werden die Kuppelköpfe schließlich dem Drucke folgend nach rechts schnappen; wird dabei nicht ein starker Stoß erfolgen und üble Folgen erzeugen?“

(Wir kommen dem ausgesprochenen Wunsche gern nach und erklären uns bereit, weiteren Erörterungen der Frage die Spalten dieser Zeitung zu öffnen. Die Schriftleitung.)

— **Ein Loblied auf die IV. Klasse auf der Eisenbahn** stimmt in der „Straßburger Post“ ein Lehrer an: Bei der Beratung des Etats der Reichseisenbahnen hat der sozialdemokratische Abgeordnete Ledebour in der Budgetkommission des Reichstags die Abschaffung der IV. Eisenbahnwagenklasse gewünscht, und auch hier im Reichslande sind seinerzeit Stimmen laut geworden, welche von Einführung der IV. Klasse abrieten. Demgegenüber hält der Eisenbahnminister Budde an der Beibehaltung dieser Klasse fest und hat dafür Sorge getragen, daß sie in den Zügen aus Preußen durch das Reichsland bis nach Straßburg durchgeführt werde. Besonders guten Eindruck machen diese Wagen, wenn sie bei Nacht durch Gaslicht hell erleuchtet sind, weshalb wir zu einer Probefahrt einen Abendzug empfehlen. Gar bald wird man sich dann davon überzeugen, daß diese Wagen gewiß nicht „bei längerer Fahrt menschenunwürdig“ und „kaum gut genug für ordentlich gehaltenes Vieh“ sind, wie dies ein so verdienstvoller Schriftsteller wie E. Engel in seinem 1888 herausgegebenen Buche „Eisenbahnreform“ behaupten konnte. Seitdem haben diese Wagen eine höchst vorteilhafte Wandlung durchgemacht. Diese sauberen, im frischen Eichenfarbenton gestrichenen, durch zahlreiche große Fenster hell erleuchteten Räume, ringsum an jeder Wand mit Bänken versehen, haben in der Tat viel größere Ähnlichkeit mit einem Salon- und Aussichtswagen, als z. B. die Wagen der III. Klasse. Wenn auch die schwellenden Diwans fehlen, so bieten sie doch den gleichen Vorzug wie die vornehmsten Aussichtswagen in betreff des freien Ausblicks nach jeder Seite sowohl, als auch der freien Bewegung im Wagen selbst. Das sind Vorteile, die jeder zu schätzen weiß, der auf einer längeren Fahrt mehrere Stunden auf seinem Platze festgebannt saß, sich „steifgesessen“ hatte und nur auf die Unterhaltung mit seinem unmittelbaren Gegenüber angewiesen war. Ich für meinen Teil ziehe die Fahrt in der IV. Klasse derjenigen in der III. für kürzere Wegestrecken vor, selbst dann, wenn diese, wie an Markttagen, mit Leuten besetzt ist, die Tragelasten, Kiepen, Werkzeuge u. dergl. zu befördern gezwungen sind. Denn wenn die IV. Klasse auch für Landleute und Industriearbeiter besonders eingerichtet erscheint, denen sie ihres niedrigen Kilometerpreises von 2 ₰ wegen zum Bedürfnis geworden ist, so hat sie doch schon längst aufgehört, nur eine Fahrklasse für grobnervige Menschen zu sein, da sie in ausgiebiger Weise von Beamten, Pfarrern, Lehrern, Kaufleuten, Studenten, Frauen und Mädchen, für welch letztere besondere Frauenabteilungen vorhanden sind, benutzt wird. Wir begrüßen daher die Einführung der IV. Wagenklasse im Reichslande im Interesse des kleinen Mannes mit hoher Befriedigung.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Über die bauliche Entwicklung der Berliner Eisenbahnen im letzten Jahrzehnt sprach Eisenbahnbauinspektor Kumbier in der letzten, unter dem Vorsitze des Ministerialdirektors Wirklichen Geheimen Rats Schroeder abgehaltenen Sitzung des Vereins. Nach Abschluß der Verstaatlichung der Berliner Fernbahnen um die Mitte der 80 er Jahre sei, wie der Vortragende ausführte, die Staatseisenbahnverwaltung alsbald an den Ausbau der einzelnen in Berlin einmündenden Linien herangetreten, an deren Leistungsfähigkeit das schnelle und gewaltige Anwachsen des Berliner Vorortverkehrs von Jahr zu Jahr höhere Anforderungen stellte. Bei dem viergleisigen Ausbau der Vorortstrecken sei im Interesse einheitlicher Betriebsführung der Grundsatz völliger Trennung des Fern- und Vorortverkehrs durchgeführt worden. Auf der Potsdamer Bahn habe sich das Bedürfnis zum mehrgleisigen Ausbau zuerst fühlbar gemacht; die am 1. Oktober 1891 eröffnete Wannseebahn sei die erste selbständige Vorortbahn Berlins; in ihren Bau- und Betriebseinrichtungen sei sie für die späteren Vorortbahnen vorbildlich gewesen. Auf der Stettiner und Nordbahn habe sich der Ausbau zunächst nur bis kurz hinter Bahnhof Gesundbrunnen erstreckt, auf der Nordbahn werde neuerdings der viergleisige Ausbau bis Reinickendorf-Rosenthal und auf der anschließenden Nebenbahnstrecke nach Kremmen der zweigleisige Ausbau bis Tegel fortgesetzt; auf der Stettiner Bahn sei der viergleisige Ausbau bis Blankenburg in Vorbereitung. Die Görlitzer Bahn werde zur Zeit bis Adlershof-Alt-Glienicke viergleisig ausgebaut, für den späteren Ausbau bis Grünau sei jedoch mit dem Grunderwerb bereits vorgegangen. Auf der Berliner Ringbahn wäre der viergleisige Ausbau des Vollringes bis auf die Strecke Halensee-Westend vollständig durchgeführt.

Bei der Besprechung der Umgestaltung der Bahnanlagen der Schlesischen und Ostbahn ging der Redner näher auf die Gründe ein, die eine Einführung der Vorortgleise der Schlesischen Bahn in die Stadtgleise der Stadtbahn auf dem Schlesischen Bahnhofe geboten erscheinen ließen und die Umgestaltung der Bahnsteiganlagen sowie die Änderung der Betriebsmittel der Stadt- und Ringbahn bedingten. Die Überleitung der Vorortzüge von Erkner auf die Stadtgleise der Stadtbahn solle zum 1. Mai d. J. erfolgen. Für den Ausbau der Berliner Eisenbahnen seien in den Jahren 1891 bis 1903 rund 88 000 000 ℳ bereitgestellt worden.

Dann machte der Vortragende noch einige Angaben über die Zunahme des Stadt- und Ringbahn- und Vorortverkehrs seit dem 1. Oktober 1890 bis zum 31. März 1903. Innerhalb dieses Zeitraums von 12½ Jahren sei der Verkehr der Stadt- und Ringbahn von etwa 43 000 000 auf rund 92 000 000, der Vorortverkehr von 23 000 000 auf rund 68 000 000 Fahrten angewachsen. In den letzten Jahren seien an jedem der Pfingstfeiertage auf der Stadt- und Ringbahn 450 000 bis 500 000 Fahrkarten verkauft worden, auf der Wannsee- und Potsdamer Bahn 100 000 bis 150 000, auf der Görlitzer Strecke 70 000 bis 100 000 und auf der schlesischen Bahn und Nordbahn je etwa 30 000 bis 60 000. Zur Zeit der Berliner Gewerbeausstellung im Jahre 1896 habe man als Höchstleistung für die Stadtgleise der Stadtbahn mit einer Aufnahmefähigkeit von 18 Zügen in der Stunde nach jeder Richtung hin, also etwa mit dem Dreiminutenverkehr, gerechnet; jetzt werde die Höchstleistung in einer Belastung mit 24 Zügen in der Stunde, also in dem Zweieinhalbminutenverkehr, angenommen. Ob bei etwaiger späterer Einführung des elektrischen Betriebes durch schnelleres An- und Abfahren der Züge eine weitere Mehrbelastung der Gleise etwa bis zu 30 Zügen in der Stunde sich ermöglichen lassen werde, müsse die Zukunft lehren.

Der Redner schloß mit dem Bemerken, eine Entwicklung, wie sie die Berliner Eisenbahnen im letzten Jahrzehnt ge-

nommen, sei nur möglich geworden unter einheitlicher Leitung. Die Verstaatlichung der Eisenbahnen habe sich für die Reichshauptstadt besonders segensreich erwiesen. Man werde der Staatseisenbahnverwaltng die Anerkennung nicht versagen können, daß sie dauernd bemüht gewesen sei, den gesteigerten Anforderungen im Verkehrsleben Groß-Berlins gerecht zu werden.

Im Anschluß hieran machte Professor Cauer einige Mitteilungen aus dem Inhalte seines kürzlich erschienenen Buches „Personen- und Güterverkehr der vereinigten preußischen und hessischen Staatsbahnen". Abgesehen von einer gedrängten Gesamtübersicht des Inhalts erörterte er an der Hand ausgehängter Pläne die Frage, welche der verschiedenen Formen der Güterschuppen und Ladebühnen für den Versand und den Empfang der Güter, für Eilgut und für Güterumladung geeignet seien, und schilderte dann die jetzige Handhabung der Stückgutbeförderung auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Bücherschau.

— **Zur Eisenbahnreform.** Betrachtungen und Vorschläge von M. D. Olaf. Im Selbstverlage des Verfassers. Leopoldshöhe in Baden und Basel. Preis 2 ℳ.

Der Verfasser stellt eine Reihe von Urteilen über das bestehende Eisenbahntarifwesen zusammen und entwirft sodann für das badische Eisenbahnnetz einen nicht nach Kilometern, sondern nach Stationsentfernungen bemessenen Personentarif, für welchen den Preisen in der I. Klasse 24 ₰, in der II. Klasse 16 ₰ und in der III. Klasse 8 ₰ für jede einzelne Stationsentfernung zugrunde gelegt sind. Der wesentliche Vorzug dieser Neuerung würde nach seiner Ansicht der folgende sein:

„Wird das Kilometer als Vermittler ausgemerzt, so ist es möglich, ein Wertzeichen zu schaffen, wie es vielen im Geiste vorschweben mag. Ist die Kilometerschranke gefallen, so wird sich der Beamte am Schalter oder im Fahrdienst mit Leichtigkeit die Reihenfolge der Stationen merken können; glaubten doch einige Reformer sogar, beim Personal die Kenntnis der Kilometerzahl voraussetzen bezw. verlangen zu dürfen. Dieses Fahrwertzeichen, die Universalmarke, wäre in ähnlicher Weise abzustufen wie etwa Postmarken oder das Geld, also Unterscheidung in Gold, Silber und Nickel. Letzteres ist repräsentiert durch die Fahrkarten gültig für 1—9 Stationen, das Silber haben wir in den Karten von 10—90 Stationen und das Gold in den Fahrwertzeichen zu 100—500, eventuell 1000 Stationen. Mit diesen Zahlen oder Karten läßt sich dann jede im Verkehr benötigte Distanz zusammenstellen. . . . Es wäre auch als ein schöner Erfolg zu verzeichnen, wenn die Fahrkartensorten für eine Wagenklasse auf 28 oder sogar 23 reduziert werden könnten."

Wir geben hier eine Probe der vom Verfasser gebrachten Vorschläge, die wir nach Lage der Verhältnisse selbstverständlich nicht für praktisch verwertbar halten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 10. März wird die an der Strecke Kreuzau-Heimbach (Eifel) gelegene Station Unter-Maubach, die bislang außer für die Abfertigung von Personen und Gepäck nur für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtet war, auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Cöln, den 1. März 1904. (642)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Am 10. März 1904 tritt der Nachtrag VI zum Berlin-Stettin-sächsischen Gütertarif in Kraft. Er enthält im wesentlichen einen neuen, bis zum 28. Februar 1907 gültigen Ausnahmetarif für Pflastersteine zur Herstellung von Reihenpflaster von verschiedenen sächsischen Stationen nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie nach einigen Berliner Vororten. Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, am 7. März 1904. (643)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Vom 15. d. M. ab wird Pankow-Schönhausen als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 für Gießerei-Roheisen des Gütertarifs einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 3. März 1904. (644)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Wirkung ist im badischen Gütertarif für die Station Basel Bad. Bahn nach und von den Stationen Konstanz, Neuhausen, Schaffhausen und Singen ein Ausnahmetarif für Pitch-Pine- und Yellow-Pineholz eingeführt und der Ausnahmetarif 10 für Getreide usw. durch Aufnahme der Stationen Grießen und Stühlingen ergänzt worden. Ferner haben die Beförderungsbestimmungen zum Ausnahmetarif 27 unter Ziffer 5 eine andere Fassung erhalten.

Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 5. März 1904. (645)
Gr. Generaldirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Am 5. d. M. werden die Stationen Dahlhausen (Ruhr) des Direktionsbezirks Essen in die Gruppe Altenessen usw., Braunfels des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in die Gruppe Burgsolms usw. und Neukirchen-Klaffenbach der sächsischen Staatseisenbahnen in die Gruppe Altchemnitz aufgenommen.

Altona, den 3. März 1904. (646)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den rumänischen Eisenbahnen einerseits, den österreichischen, ungarischen und deutschen Eisenbahnen anderseits, Teil I, Abteilung B.

Der vorbezeichnete Teil I, Abteilung B, dessen Einführung zum 1. März 1904 in der Nr 16 vom 24. Februar d. J. dieser Zeitung bekannt gemacht worden ist, enthält lediglich eine Güterklassifikation für Stückgüter, da in dem am 1. März d. J. eingeführten neuen Gütertarife mit Rumänien nur noch zwei Wagenladungsklassen A und B für Güter aller Art in Mengen von 5 und 10 t erstellt sind. Die durch den Wegfall der bisherigen 3 Wagenladungsklassen entstehenden Tariferhöhungen treten erst, wie in der die Einführung des neuen rumänisch-norddeutschen Verbandsgütertarifs betreffenden Bekanntmachung in der Nr 15 vom 20. Februar 1904 dieser Zeitung bekannt gemacht worden ist, am 16. April d. J. in Kraft. Bis zum 15. April d. J. bleibt die bisherige Güterklassifikation für Wagenladungen bestehen, soweit sich auf Grund derselben und der bisherigen Frachtsätze für die 3 Wagenladungsklassen A, B und C eine billigere Tarifierung ergibt, als solche nach den neuen Tarifen möglich ist.

Breslau, den 5. März 1904. (647
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Klassentarife Teil II, Heft Nr 7, 8 und 9.)

Am 1. April 1904 werden an Stelle der Klassentarife Teil II, Heft Nr 7—9 vom 1. Februar 1898 neue Tarife für den Verkehr mit Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahngesellschaft, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österreichische Linien), der k. k. priv. Österreichischen Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-norddeutschen Verbindungsbahn (sowie der mitverwalteten Lokalbahnen), der k. k. österr. Staatsbahnen sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien), der priv. Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. böhmischen Kommerzialbahnen eingeführt, welche gegen seither vielfache Erweiterungen der direkten Verkehrsbeziehungen mit den genannten österreichischen Bahnen und zahlreiche Frachtermäßigungen, in vereinzelten Fällen auch Frachterhöhungen und Einschränkungen der direkten Abfertigung mit sich bringen.

Insoweit jedoch durch die neuen Tarife gegen seither Frachterhöhungen eintreten oder seither bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Mai 1904 in Kraft.

Der Preis der einzelnen Tarifhefte, welche bei den beteiligten Stationen und bei den deutschen und österreichischen Endverwaltungen zu beziehen sind, beträgt für das Stück

Teil II, Heft Nr 7 (Verkehr mit Württemberg und Baden) 3,00 ℳ = 3,50 Kr.,

Teil II, Heft Nr 8 (Verkehr mit Elsaß-Lothringen und Luxemburg) 1,10 ℳ = 1,30 Kr.,
Teil II, Heft Nr 9 (Verkehr mit den pfälzischen Eisenbahnen, sowie den Direktions-Bezirken Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken) 2,60 ℳ = 3,10 Kr.

München, den 1. März 1904. (648)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.
(Tarif vom 1. November 1900.)

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 gelangt der Nachtrag VI zur Einführung.

München, den 3. März 1904. (649)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit betragen die Entfernungen zwischen Nürnberg Rangierbhf. und Heidingsfeld Bad. B. 112 km, zwischen Nürnberg Rangierbhf. und Wertheim Bad. B. 181 km.

München, den 3. März 1904. (650)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Holz-Ausnahmetarif Teil IV, Heft 4 vom 1. Januar 1902.)

Am 1. April 1904 tritt der III. Nachtrag in Kraft, welcher Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der bisherigen Nachträge enthält.

München, den 26. Februar 1904. (651)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Klassentarife Teil II, Heft 1—3 vom 1. Januar 1904.)

Ab 1. April 1904 wird die Station Dellach der k. k. priv. Südbahngesellschaft in den Ausnahmetarif Nr 15 für Holzstoff etc. aufgenommen, und zwar in den Heften 1 und 3 jeweils in die Abteilung Ic und im Heft 2 in die Abteilung c.

Die Frachtsätze sind durchwegs um 0,08 ℳ für 100 kg niedriger als jene für Spittal a. d. Drau.

München, den 25. Februar 1904. (652)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1898 (Getreideverkehr Österreich-Bayern), Teil III, Heft 2 vom 1. November 1902 (Getreideverkehr Ungarn-Bayern), Teil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1896 (Getreideverkehr Böhmen/Mähren-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. wird die Station Fürth Lokalbahnhof der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München in obige Tarifhefte aufgenommen.

München, den 2. März 1904. (653)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. März d. J. gelangen für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisern-Siegener Eisenbahn und verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld gekürzte Entfernungen zur Einführung. Gleichzeitig wird die Station Dankmarshausen des Direktionsbezirks Erfurt in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Münster, den 29. Februar 1904. (654)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif VI.

Mit Geltung vom 10. März d. J. werden in das Warenverzeichnis des für den Übergangsverkehr von und nach der Kleinbahn Wächtersbach-Birstein bestehenden Ausnahmetarifs folgende Artikel aufgenommen, und zwar:

a) Holzkohlen usw., wie unter 5 b des Ausnahmetarifs 2 genannt,
b) Holz des Sp.-Tar. II und III.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 1. März 1904. (655)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-westdeutscher und Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. d. M. findet der Ausnahmetarif E 1 (Schiffsbaueisen nach Seewerften) in den Tarifen für den ostdeutsch-westdeutschen und Berlin-Stettin-westdeutschen Güterverkehr auch auf die Bezüge der an oder in der Nähe von Sechafen- oder Seekanalstationen betriebenen Eisenwerke, die sich mit der Herstellung von Schiffsbaueisen befassen, Anwendung.

Mit demselben Tage gilt der Ausnahmetarif 9 S (Schiffsbaueisen nach Binnenstationen) auch bei gemeinschaftlichem Bezuge einer Wagenladung Schiffsbaueisen nach mehreren Werften.

Über die Anwendungsbedingungen geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 3. März 1904. (656)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 18. März 1904 wird für Sendungen Milch, kondensierte und konservierte (sterilisierte), in Wagenladungen von 10 000 kg von westschweizerischen Stationen zur überseeischen Ausfuhr bei Erfüllung der in den „Kontrollvorschriften für Ausfuhrgüter bei Beförderung nach Binnenstationen“ zu § 14 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Teil I des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Abteilung B) vorgesehenen Bedingungen und nach erbrachtem Nachweise der wirklich erfolgten überseeischen Ausfuhr von Basel Bad. Bahn nach Mannheim ein Ausnahmefrachtsatz von 0,85 ℳ für 100 kg gewährt.

Karlsruhe, den 4. März 1904. (657)
Großh. Generaldirektion.

Gruppentarif I, ostdeutscher Güterverkehr (Gruppe I/II), Berlin-Stettin-nordostdeutscher Güterverkehr (Gruppe I/III).

Mit sofortiger Gültigkeit findet der Ausnahmetarif E 1 (Schiffsbaueisen nach Seewerften) auch auf solche Sendungen Anwendung, die von an oder in der Nähe von Seehafen- und Seekanalstationen betriebenen Eisenwerken bezogen werden, die sich mit der Herstellung von Schiffsbaueisen befassen; desgleichen kann der Ausnahmetarif 9 S (Schiffsbaueisen nach binnenländischen Werften) widerruflich auch bei gemeinschaftlichem Bezuge einer Wagenladung Schiffsbaueisen durch mehrere Werften angewendet werden.

Die Bedingungen, unter denen die Anwendung der Sätze erfolgt, sind bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 3. März 1904. (658)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Donau-Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. Januar 1898.

Im Ausnahmetarif 28 tritt folgende Änderung ein: Mit Gültigkeit ab 15. l. M. gelangen für Mineralwassersendungen in vollen Wagenladungen von mindestens 10 000 kg bei nachgewiesener überseeischer Ausfuhr die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze auf dem Rückvergütungswege zur Einführung:

nach und von	Mannheim tr. Ludwigshafen tr.
Deggendorf D. L. . . .	1,36 ℳ
Passau D. L.	1,38 „
Regensburg D. L. . . .	1,15 „

für 100 kg.

München, den 2. März 1904. (659)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin).

Die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs E 1 (Schiffsbaueisen nach Seewerften) erhalten widerruflich mit sofortiger Gültigkeit folgende Fassung:

1. Wie bisher.
2. In der ersten Zeile ist das Wort „andere Empfänger“ zu ersetzen durch Bezugsvermittler (Händler, Spediteure usw.).
3. ebenfalls nachträglich im Erstattungswege, wenn die Sendungen an Eisenwerke (Maschinenbauanstalten u. dergl.), an Seehafen- oder Seekanalstationen oder in deren Nähe gerichtet sind und der Empfangsbahn innerhalb einer Frist von 9 Monaten nach Ablauf des Monats, in dem die Frachtbriefe an das Eisenwerk ausgehändigt wurden, der Nachweis der Verwendung der Eisenartikel zu Gegenständen, die zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- oder Flußschiffen bestimmt sind, erbracht wird
   a) durch die Originalfrachtbriefe,
   b) durch eine nach folgendem Muster ausgestellte

Bescheinigung.

Ich / Wir (Firma usw.) erklär-e / -en hiermit auf Pflicht und Gewissen, daß die in beigeschlossenen Frachtbriefen verzeichneten Eisen- und Stahlwaren, und zwar

. . . . . kg Stahlplatten
. . . . . kg Eisenplatten
usw.

zur Herstellung von . . . . . kg . . . . . usw. . . . . verwendet wurden, die laut beigeschlossener Empfangsbescheinigungen / Duplikat-Frachtbriefe im Monat . . . . . an die Schiffswerft (en) von . . . . . in . . . . . geliefert worden sind.

Das vorstehende Gewicht der bezogenen Eisen- und Stahlwaren, für das die Frachterstattung beansprucht wird, entspricht in seinem Verhältnis zu den daraus hergestellten Schiffsbauteilen den in der Anlage I A zu § 4 des Schiffsbauregulativs vom 17. Juli 1889 (Zentralblatt für das Deutsche Reich, 1889 S. 431 ff.) festgesetzten Prozentsätzen.

Ich bin bereit, auf Verlangen der Eisenbahn dieses durch Vorlage meiner Handlungsbücher und durch

deren Prüfung auf meine Kosten nachzuweisen.

(Ort und Datum)'

(Unterschrift).

Die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 9 S werden ebenfalls widerruflich mit sofortiger Gültigkeit wie folgt abgeändert:

Im Absatz III der Anwendungsbedingungen ist zwischen die Worte „zu obigem Zweck“ und „erbracht wird“ einzuschalten: auf Schiffswerften am Orte der Empfangsstation oder in dessen Nähe.

In der Bescheinigung muß es hinter den Worten „zu Schiffsbauzwecken von $\frac{\text{mir}}{\text{uns}}$ bezogen sind“ heißen: und tatsächlich auf $\frac{\text{meiner}}{\text{unserer}}$ eigenen Werft und *) $\frac{\text{der}}{\text{den}}$ von $\frac{\text{der Firma}}{\text{den Firmen}}$ betriebenen $\frac{\text{Werft}}{\text{Werften}}$ ausschließlich (usw.)

Das Sternzeichen *) weist auf folgende Fußnote hin:

*) Nur bei gemeinschaftlichem Bezuge einer Wagenladung durch mehrere Werften auszufüllen, sonst bis „ausschließlich“ durchzustreichen.

Berlin, den 3. März 1904. (660)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Frachtfreie Beförderung von Liebesgaben nach Deutsch-Südwestafrika.

Unter den in der Bekanntmachung vom 6. Februar d. J. 18 V 13/54 angegebenen Bedingungen sind auch solche für „Angehörige der Kaiserlichen Schutztruppen in Deutsch-Südwestafrika“ bestimmte und im Frachtbrief als solche bezeichnete „Liebesgaben“ frachtfrei zu befördern, die von dem Aufgabeorte des Spenders an die Firma von Tippelskirch & Co. in Berlin, W. 9, Potsdamer Straße 127/128, gerichtet sind, sowie solche, die unter der gleichen Bezeichnung von dieser Firma gesammelt an die Woermannlinie in Hamburg weiter gesandt werden.

Berlin, den 3. März 1904. (661)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Heft 1.

Mit dem 15. März d. J. gelangen direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 17 B (Möbel aller Art aus gebogenem Holze, zerlegt zu 10000 kg) von Alt-Sandec und Mszana Dolna nach den deutschen Seehafenstationen transito zur Einführung. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist bei den beteiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 1. März 1904. (662)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Preußisch-hessische Staatsbahngütertarife.

Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt eine Erweiterung des Ausnahmetarifs für Schiffsbaueisen nach Seewerften dahin in Kraft, daß er auch für die zu Schiffsbauzwecken bestimmten Bezüge der an oder in der Nähe von Seehafen- und Seekanalstationen betriebenen Eisenwerke gilt.

Gleichzeitig wird der Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Werften dahin erweitert, daß er auch bei gemeinschaftlichem Bezuge einer Wagenladung Schiffsbaueisen durch mehrere Werften angewendet werden kann.

Das Nähere über die hierdurch eingetretene Änderung der Anwendungsbedingungen ist bei den Tarifstationen zu erfahren.

Altona, den 5. März 1904. (663)

Königliche Eisenbahndirektion,
für die preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Einführung direkter Frachtsätze für Eisen usw. im Verkehre mit Nestersitz-Pömmerle.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904, gelangen für Eisen und Stahl usw. des Ausnahmetarifes Nr 12 des obbezeichneten Tarifheftes im Verkehre mit Nestersitz-Pömmerle (St. E. G.) folgende Frachtsätze zur Einführung:

Schnittafel A.

Österreichische Stationen	Eigentumsbahn	Ausnahmetarif Nr 12							
		Schnitt II							
		A		B		C—F	C	D	E
		a	b	a	b	a	b	b	b
		Frachtsätze für 100 kg in Mark							
Nestersitz-Pömmerle .	St. E. G.	1,97	0,81	1,93	0,77	1,93	0,77	0,62	0,59

Schnittafel B.

(Schnitt II)

siehe Nachtrag VII vom 1. Februar 1904 zu dem in der Überschrift bezeichneten Tarife.

Wien, am 29. Februar 1904. (664)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Adriatisch-sächsischer Eisenbahnverband.

Aufnahme der Station Schirgiswalde S. St. B. in den Abschnitt C (Allgemeine Tarife) und Ausnahmetarif 13 (Baumwolle). Einbeziehung der Station Voitersreuth (S. St. B.) in den Ausnahmetarif 12 (Metalle).

Mit Gültigkeit vom 15. März 1904 wird die Station Schirgiswalde der kgl. sächsischen Staatseisenbahnen in den Abschnitt C (Allgemeine Tarife) und in den Ausnahmetarif 13 (Baumwolle) des Verbands-Gütertarifes Teil II mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Zwischen Schirgiswalde und	Eilgut	Stückgutklassen		Wagenladungsklassen		Spezialtarife			
		I	II	A 1	B	A 2	I	II	III
	Pfennig für 100 kg								
Triest/Fiume	1166	583		444	337	438	335	286	223
Pola	1261	624		471	358	465	356	307	244
Rovigno	1254	619		467	356	461	354	305	242

Von Triest/Fiume nach	Ausnahmetarif 13 (Baumwolle)		
	a	b	c
	Pfennig für 100 kg		
Schirgiswalde	434	267	184

Die Entfernungen betragen in Kilometern zwischen

und	Triest	Fiume	Pola	Rovigno
Schirgiswalde . .	1132	1127	1212	1202

Schirgiswalde gehört in Gruppe e der Lieferfristtabelle auf Seite 40 des Verbands-Gütertarifes Teil II.

Ebenfalls mit Gültigkeit vom 15. März 1904 wird die Station Voitersreuth der Kgl. sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 12 (Metalle) des Verbands-Gütertarifes Teil II mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Von Voitersreuth nach	Heller für 100 kg			
	a	b	c	d
Triest/Fiume . . .	618	478	310	308
Pola	666	526	342	332
Rovigno	660	520	338	330

Wien, am 29. Februar 1904. (665)

Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Tarif Teil II, Heft 1.
(Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif 16 [lebendes Geflügel].)

Mit Gültigkeit vom 15. März 1904 werden die unten bezeichneten Stationen in die Schnittafel I b des im Nachtrage III zu dem vom 1. November 1901 gültigen Tarif Teil II, Heft 1 enthaltenen Ausnahmetarifs 16 (lebendes Geflügel) mit den nachstehenden Teilfrachtsätzen einbezogen.

Schnittafel I b.

Vom Schnittpunkt nach	Stückgut für 100 kg in Pfennig	a für einen einbödigen	a für einen mehrbödigen	b für einen einbödigen	b für einen mehrbödigen
		Wagen bis 20 qm Ladefläche		Wagen über 20 qm Ladefläche	
		Mark			
Bischofswerda	796	140,00	186,20	175,00	232,80
Groß-Chelm	56	—	—	—	—
Liegnitz	—	95,00	125,80	118,80	156,70
Neu-Trebbin	878	144,40	190.20	180,50	239,00
Recklinghausen	—	245,20	325,60	306,50	407,00

Wien, am 3. März 1904. (666)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.
Frachtbegünstigung für Holzschachteln.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1904 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904, werden für die frachtgutmäßige Beförderung von Holzschachteln aus der Position K—17 der Güterklassifikation des österr.-ungar.-bosn.-herzegowinischen Tarifes Teil I bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Senftenberg (Ö. N. W. B.) nach Trient (Trento) (S. B.) 531 Heller für 100 kg berechnet.

Das Auf- bezw. Abladen obliegt den Absendern bezw. den Empfängern.

Wien, am 27 Februar 1904. (667)
Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai d. J. gelangt ein neuer Tarif zur Einführung. Mit demselben treten durch Einbeziehung neuer Wahlwege geringe Erhöhungen ein. Bei einigen Fahrkarten kommt ein zugelassener Wahlweg mangels bisheriger Benutzung desselben in Wegfall und einige ungangbare Fahrkarten werden aufgehoben.

Die in den neuen Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Das Nähere ist zunächst bei unserem Verkehrsbureau und nach Einführung bei den Ausgabestationen zu erfahren.

Hannover, den 3. März 1904. (668)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Vom 1. Mai d. J. treten infolge anderweiter Berechnung der Beförderungspreise für den Verkehr nach Cranz und Neukuhren der Königsberg - Cranzer Eisenbahngesellschaft von einzelnen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Königsberg i/Pr., Bromberg und Breslau je über die verschiedenen Wege anderweite, teilweise erhöhte Fahrpreise für Rückfahrkarten und Gepäckfrachtsätze in Kraft. Die Rückfahrkarten von Neiße des Bezirks Breslau nach Cranz werden wegen geringen Verkehrs aufgehoben.

Näheres ist bei den Verkehrsbureaus der beteiligten Königlichen Eisenbahndirektionen zu erfahren.

Königsberg den 2. März 1904. (669)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai d. J. werden für eine Anzahl von Stationsverbindungen die heute bestehenden Arbeiterfahrkarten wegen mangelnden Bedürfnisses aufgehoben. Das Nähere ist bei unserem Verkehrsbureau hier zu erfahren.

Elberfeld, den 24. Februar 1904. (670)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Zur Verdingung
der Lieferung von
1. 374 000 Stück Kohlenstiften für elektr. Beleuchtungsanlagen,
2. 5 000 „ weißen Glühlampen mit Edisonfassung,
3. 26 000 „ Glühkörpern für Gasglühlichtbeleuchtung,
4. 1 700 „ Glühkörperträgern

ist Termin **am 29. März 1904, mittags 12 Uhr**, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen und gültigen Angebotsvordrucke sind gegen postgeldfreie Einsendung von 20 ₰ zu Los Nr 1, 15 ₰ zu Los Nr 2 und 20 ₰ zu Los Nr 3 mit 4 in barem Gelde (nicht in Briefmarken) von dem Vorstande unseres Zentralbureaus zu beziehen.

Zuschlagsfrist bis 26. April 1904 einschließlich.

Erfurt, den 3. März 1904. (671)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den Neubau von Miethäusern mit Kleinwohnungen in Lichtenberg b. Berlin, Frankfurter Chaussee, soll die Ausführung der schlüsselfertigen Herstellung von 9 Miethäusern mit 76 Kleinwohnungen in einem Lose öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis **Mittwoch, den 23. März 1904, vormittags 11½ Uhr**, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebothefte sind in unserem Zentralbureau Zimmer 420 einzusehen oder von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 4,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. **Zuschlagsfrist** bis 15. Mai 1904.

Berlin, den 22. Februar 1904. (672)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung
der Lieferung von
1100 t Knorpelbraunkohlen
ist Termin **am 29. März 1904, vormittags 10 Uhr**, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen nebst gültigem Angebotsvordruck sind gegen postgeldfreie Einsendung von 25 ₰ in barem Gelde (nicht in Briefmarken) von dem Vorstande unseres Zentralbureaus zu beziehen.

Zuschlagsfrist bis 26. April 1904 einschließlich.

Erfurt, den 3. März 1904. (673)
Königliche Eisenbahndirektion.

Betriebsinspektions- und Postamtsgebäude auf Bahnhof Worms.

Die Erd-, Maurer-, Steinhauer-, Asphaltisolierungs- und Grobschmiedearbeiten (Los I), die Zimmer- und Stakerarbeiten (Los II), die Dachdeckungsarbeiten (Los III), sowie die Klempnerarbeiten (Kupferarbeiten) (Los IV) für den Neubau des Betriebsinspektions- und Postamtsgebäudes auf Bahnhof Worms sind nebst den dazu gehörigen Lieferungen in Losen getrennt zu vergeben.

Die Verdingungsunterlagen — mit Ausnahme der Zeichnungen, welche im Zimmer 61 unseres Verwaltungsgebäudes (Rhabanusstraße 1 hier) zur Einsicht in den Dienststunden von 8½ bis 12 Uhr vorm. und 2½ bis 6 Uhr nachm. ausliegen —, können gegen portofreie Einsendung von 1,70 ℳ für Los I, 0,80 ℳ für Los II, 1 ℳ für Los III und 0,80 ℳ für Los IV in bar, nicht in Briefmarken, durch unser Zentralbureau bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen, portofrei und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zu dem auf **Mittwoch, den 16. März d. J., vorm. 10 Uhr**, festgesetzten Eröffnungstermine, welcher in Gegenwart etwa erschienener Bieter im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Mainz, den 2. März 1904. (674)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 21. 12. März 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Verhandlungen im preußischen Abgeordnetenhause über Gemeinschaftsbildungen unter den deutschen Staatsbahnen.

Der Krieg mit Japan und die Sibirische Eisenbahn.

Nachrichten:

Deutschland: Zweite Lesung des Eisenbahnetats im preuß. Abgeordnetenhause. — Nachweisung der Betriebsunfälle. — Beförderung von Expreßgut. — Ermäßigter Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. nach überseeischen Ländern. — Bezirkseisenbahnrat für die Direktionsbezirke Hannover und Münster. — Schnellfahrversuche mit Dampfbetrieb. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Fernpaßbahn. — Benutzung der Warteräume durch Reisende zur Nachtzeit und in Fällen von Zugverspätungen und Betriebsstörungen. — Der Kilometerheftverkehr der badischen Staatsbahnen. — Der Einspruch der Großen Berliner Straßenbahn gegen die Fortsetzungspläne der Untergrundbahn. — Personalnachrichten.

Österreich: Delegiertentag der österr. Mühlenverbände. — Eisenbahn nach Mariazell. — Lokalbahnprojekt Sedletz-Kuttenberg-Zruc. — Trennung der zu Betriebszwecken dienenden Räume von den Wohnungen der Bahnbediensteten. — Erhöhung der Petroleumtarife. — Die 5prozentigen Prioritäten der Österr. Nordwestbahn. — Die Tariferhöhung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Versammlung der Lokomotivführer. — Motorwagen auf der Strecke Sinj-Spalato. — Wiener Lokomotivfabriks-Aktiengesellschaft.

Ungarn: Bestellung von Güterwagen bei den ungarischen Staatsbahnen. — Regelung der Bezüge der Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen.

Übrige europäische Länder: Geldbewilligung für Versuche mit elektr. Betriebskraft auf den schwedischen Staatsbahnen. — Fortsetzung der Eisenbahn Boden-Morjärv bis zur finnischen Grenze. — Das belgische Eisenbahnnetz und die elektr. Bahn Brüssel-Antwerpen. — Die Metropolitan-District-Bahn. — Ausbau des russ. Eisenbahnnetzes. — Wieder ein Brand in einem Eisenbahnzuge. — Zur Einführung elektr. Betriebes auf der Strecke Petersburg-Oranienbaum.

Fremde Weltteile: Der Bau der Bagdadbahn. — Deutsche Kolonialbahnen. — Ein englisches Urteil über den Bahnbau in Deutsch-Ostafrika. — Eisenbahn Dar-es-Salaam-Mrogoro. — Explosionen auf amerikanischen Bahnen.

Allgemeines: Treideln mittels elektrischer Lokomotiven. — Das Luftgas, seine Herstellung und Verwendung. — Die größte steinerne Brücke der Welt.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Verhandlungen im preußischen Abgeordnetenhause über Gemeinschaftsbildungen unter den deutschen Staatsbahnen.

Der in Nr 20 S. 308 fgd. d. Ztg. besprochene Aufsatz der Kreuzzeitung hat bei der zweiten Lesung des Eisenbahnetats im preußischen Abgeordnetenhause eine recht eingehende Erörterung der wichtigen Frage des engeren Zusammenschlusses der deutschen Staatseisenbahnen in einer uns sehr erfreulich scheinenden Richtung gezeitigt; die Ansicht des Verfassers jenes Aufsatzes von dem „Mißerfolg“ der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft fand fast auf allen Seiten des Hauses lebhaften Widerspruch. Man kann dem preußischen Abgeordnetenhause das Zeugnis nicht versagen, daß es diese wichtige Frage, die gerade gegenwärtig im Vordergrunde der Eisenbahnbewegung steht, im großen und ganzen nach großen Gesichtspunkten behandelt hat, wie sie der Stellung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im deutschen Eisenbahnwesen entsprechen.

Wie in Nr 20 mitgeteilt worden ist, hatte der erwähnte Kreuzzeitungs-Aufsatz dem Berichterstatter der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses Veranlassung gegeben, an die Staatsregierung die Anfrage zu richten, ob denn die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft in der Tat für Preußen und Hessen ein Mißerfolg gewesen sei. Darauf waren in der Budgetkommission von dem Staatsminister Budde und von dem hessischen vortragenden Rat im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten die von uns bereits mitgeteilten Erklärungen abgegeben worden. Es konnte nicht wundernehmen, daß beide Erklärungen, obwohl sie sich streng auf die Frage der Bewährung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft beschränkten, bei den Beratungen des Hauses selbst erneut erörtert wurden, und daß die außerordentlich günstigen Erfolge dieser Gemeinschaft einen Anreiz zur Kundgebung von Gedanken neuer Gemeinschaftsbildungen boten.

Als erster Redner kann der freikonservative Abgeordnete Freiherr v. Zedlitz und Neukirch auf weitere Gemeinschaftsbildungen zu sprechen. Unter Hinweis auf die Reichstagsrede des Reichstagsabgeordneten Dr Hieber, der bekanntlich eine Eisenbahn-Betriebsmittelgemeinschaft unter Einbeziehung der Güterwagen, Personenwagen und Lokomotiven, des Werkstättenwesens und der Materialbeschaffung als ersten empfehlenswerten Schritt bezeichnet hatte, führte er folgendes aus:

„Ich meine, daß allerdings die Verhältnisse in Deutschland zu einer Verallgemeinerung der Betriebsgemeinschaft, welche wir gegenwärtig mit Hessen haben, allmählich führen werden. Diese Betriebsgemeinschaft mit Hessen ist, soweit ich übersehen kann, sehr zum Vorteil beider Länder gewesen — finanziell mehr zum Vorteil Hessens, aber auch zu unserem eigenen finanziellen Vorteile, und sie hat sehr wesentliche allgemeinpolitische und verkehrspolitische Vorzüge mit sich gebracht, und ich zweifle nicht, daß unter dem Drange der finanziellen Not und zugleich der Verkehrsbedürfnisse diese Betriebsvereinigung unter preußischer Leitung sich auf andere Staaten erstrecken wird. Ich will daran erinnern, daß bereits im Reichstage bei den Verhandlungen über das Reichseisenbahnamt von württembergischer Seite, von dem nationalliberalen Abgeordneten Hieber, in dieser Beziehung sehr bemerkenswerte Worte gesprochen worden sind, aus denen sich wohl praktische Konsequenzen werden ziehen lassen.“

Ausführlich besprach sodann der nationalliberale Abgeordnete Dr Friedberg die Frage der Vereinigungen im deutschen Eisenbahnwesen, indem er bemerkte:

„Drittens aber wäre überhaupt eine Einschränkung des Leerlaufs der Wagen anzustreben, und das würde sich, glaube ich, erreichen lassen dadurch, daß wir auf einen Gedanken eingehen, der ja im Reichstag neulich eine eingehende Behandlung erfahren hat. Wir müssen der Frage näher treten, ob nicht ein engeres Verhältnis zwischen den verschiedenen deutschen Eisenbahnverwaltungen herbeizuführen ist. Der Abg. Freiherr v. Zedlitz hat bereits auf eine Äußerung meines politischen Freundes, des Herrn Dr Hieber, im Reichstag hingewiesen, der Andeutungen nach dieser Richtung gemacht hat. Ähnliche Andeutungen habe ich seinerzeit in einem sehr sachgemäßen Artikel der Frankfurter Zeitung gefunden. Man hat dort den Vorschlag gemacht, daß die deutschen Eisenbahnverwaltungen, ohne ihre Selbständigkeit aufzugeben, sich zusammenschließen zu einer Art von Syndikat, und man berechnet die Vorteile, die sich ergeben werden, auf Millionen, wenn der Übergang der Wagen nicht mehr denjenigen Kon-

trollen zu unterliegen braucht wie bisher, wenn die Wagen nicht so oft leer zurückzulaufen brauchen, wenn an Beamtenpersonal usw. gespart werden kann. Ich glaube, diese Verhältnisse sind in ökonomischer Beziehung so zwingender Natur, daß wir über kurz oder lang zu einer derartigen, wenn auch immer losen Vereinigung der deutschen Eisenbahnverwaltungen kommen werden."

„Um so mehr hat es mich wunder genommen, daß ich in einem der Kreuzzeitung zugesandten Artikel des Herrn Möllhausen, des früheren Ministerialdirektors und Leiters der Verkehrsabteilung, gegenteilige Äußerungen habe lesen müssen. Ich bemerke dabei, daß es mir selbstverständlich völlig fern liegt, Herrn Möllhausen etwa die freie Meinungsäußerung beschränken zu wollen; er ist nicht mehr Staatsbeamter, und wenn er auf Grund seiner Erfahrungen vor das Publikum tritt und seine Ansichten äußert, so kann man von diesem Gesichtspunkte aus nichts dagegen einwenden. Ich wende mich gegen seine Ausführungen nur in sachlicher Beziehung. Herr Möllhausen sagt — er spricht von der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft —: diese Gemeinschaft war leider ein Mißerfolg. Gerade das Gegenteil ist wahr, wie uns in der Budgetkommission des näheren dargelegt ist. Er sagt dann weiter, daß die Bevölkerung sich mit ihren Eisenbahnwünschen, seien es Tarife, Zugverbindungen, neue Haltestellen, soziale Beschwerden oder was immer, im Falle einer solchen näheren Verbindung der Eisenbahnverwaltungen nicht mehr an die eigene Regierung halten könne, sondern nach Berlin gehen muß, kurz die Ausübung staatlicher Hoheitsrechte durch Preußen. Er fährt dann weiter fort:

> ‚Weit verderblicher würde die Ausdehnung der preußischen Verwaltung in irgend welcher Form etwa auf Baden oder Württemberg wirken. Die preußische Regierung würde ganz außerstande sein, die wirtschaftlichen Bedürfnisse dieser Länder zu erkennen und zu befriedigen. Deshalb ist die Befürchtung des Verpreußens ernstlich nicht aufrecht zu erhalten.'

Es muß mich wirklich wundernehmen, daß ein Mann, der so lange im preußischen Staatsdienste gestanden hat, gewissermaßen das Gespenst der Verpreußung den süddeutschen Staaten vorhält. Es handelt sich aber, soweit die Dinge heute übersehbar sind, nicht um eine Vereinigung der Leitungen dieser ganzen Bahnen in einer Hand; der Gedanke einer Reichs-Eisenbahnverwaltung ist längst abgewiesen und kann auch meines Erachtens gar nicht von uns geteilt werden; das würde unseren preußischen Interessen zuwiderlaufen. Aber, m. H., nun zu sagen: Ihr Süddeutschen, seid auf der Hut, nehmt euch in acht vor diesen bösen Preußen, das ist eine Äußerung, die weit über das hinausgeht, was man eigentlich von einem preußischen Beamten erwarten sollte, der doch Grund hat, auf die Leistungen der preußischen Verwaltung auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens stolz zu sein."

„Wenn der Herr weiter ausführt — er hat das auch in dem von mir vorgelesenen Abschnitte angedeutet —, daß es ganz unmöglich sei, bei einem so großen Gebiete die verschiedenen Interessen unter einen Hut zu bringen, so, meine ich, müßte ihm doch die Erfahrung sagen, daß die wirtschaftlichen Gegensätze innerhalb des großen Gebietes des preußischen Staates weit größer sind, als die Gegensätze zwischen dem preußischen Westen und dem deutschen Süden. Wenn es der preußischen Eisenbahnverwaltung gelungen ist, die volkswirtschaftlich so verschieden entwickelten Landesteile im Osten und im Westen der preußischen Monarchie unter einen Hut zu bringen, so kann es doch unmöglich schwer sein, auch die Verhältnisse Süddeutschlands mit in den Kreis unserer Betrachtungen zu ziehen und auch hier in Berlin zu entscheiden, welche Interessen dort eventuell zu befriedigen sind und welche nicht."

In längerer Ausführung und unter lebhaftem Beifall äußerte sich sodann der freikons. Abg. Graf Moltke unter Entwicklung wahrhaft staatsmännischer Gesichtspunkte in folgender Weise:

„Diese Betrachtungen führen mich nun endlich noch zu der zweiten großen Hauptfrage, die ich zwar nur mit wenigen Worten streifen will, die aber gestern erörtert worden ist. Das ist die Frage der Vereinigung der preußischen und süddeutschen Eisenbahnsysteme. Auch hier, meine Herren, werde ich mich natürlich zwar vorsichtig äußern, aber zugleich ziemlich bestimmt, indem ich Ihnen diejenige Ansicht zum Ausdruck bringe, die meine politischen Freunde in dieser Beziehung haben. Ich verzichte dabei darauf, von vornherein die Möllhausenschen Darlegungen hier hineinzuziehen. Das scheint mir von keinem Nutzen, derartige unverantwortliche Äußerungen — d. h. unverantwortliche Äußerungen in dem Sinne, daß sie Äußerungen eines jetzt nicht mehr verantwortlichen Herrn sind — in meine Darlegungen hineinzuziehen. Sie werden ja für keinen in diesem hohen Hause präjudizierlich sein in bezug auf seine Stellungnahme. Es ist ja jetzt fast die Regel geworden, daß die Herren, die aus Amt und Würden geschieden sind, in sich die Pflicht fühlen, das deutsche Volk nach der Richtung noch weiter aufzuklären, die ihnen die günstige zu sein scheint; indes darauf lege ich keinen sonderlichen Wert. Aber, meine Herren, um auf die Hauptfrage zurückzukommen, so sage ich folgendes mit drei Worten als die Ansicht meiner politischen Freunde: Wir wollen die Tür, die in verkehrspolitischer Beziehung nach Süddeutschland führt, nicht weit aufreißen, nicht so, daß die Herren drüben denken könnten: dem Manne liegt ja ganz besonders viel daran, daß ich hereinspaziere, und der Mann verspricht sich wahrscheinlich bedeutende Vorteile davon, die in seine Tasche fließen. Das nicht, meine Herren; aber noch weniger, oder ebenso wenig, will ich sagen, wollen wir diese Tür so fest zuriegeln, wie es auf der anderen Seite dieses hohen Hauses gewünscht zu werden scheint, und wie ich das namentlich aus einer Äußerung, wie sie der Herr Graf Limburg-Stirum in der Generaldebatte gemacht hat, entnehmen zu müssen glaube. Wir wollen diese Tür nicht so fest zuschließen und verriegeln, daß die Herren, die nun davorstehen, sich sagen müssen: ja, das hilft ja alles nichts, für alle Zeiten ist es vergebliche Mühe; hier ist die Tür eben zu, laßt uns draußen bleiben. Das ist also ungefähr unser Standpunkt, wenn ich ihn in einem Bilde darlegen soll. Ich könnte damit eigentlich meine Ausführungen schließen, und ich glaube, das Bild kann wohl auf Klarheit einigen Anspruch haben. Aber um nicht mißverstanden zu werden, will ich noch einiges Weitere anführen."

„Meine Herren, was zunächst die rein finanzielle Frage in diesen Dingen betrifft, so habe ich die Überzeugung gewonnen aus verschiedenen Dingen, die mir zugänglich geworden sind, daß, wenn man einmal die preußisch-hessische Verkehrsgemeinschaft als eine Art Vorbild, wenn ich so sagen soll, als einen Schatten betrachten will, der sich auf die größere Frage des süddeutschen Anschlusses vorauswirft, daß man dann sagen muß: es hat nicht allein Hessen von der Eisenbahnbahngemeinschaft eminenten wirtschaftlichen und finanziellen Vorteil gezogen (auch Verwaltungs-, administrative Vorteile), sondern genau dasselbe ist auch auf preußischer Seite der Fall gewesen. Soweit meine Kenntnis reicht — ich bin ja für jede Korrektur meiner Ansicht dankbar —, hat auch Preußen keineswegs finanziell dabei ein schlechtes Geschäft gemacht. Aber, meine Herren, ich versage es mir, Ihnen die Argumente zu geben, die mich zu dieser Ansicht geführt haben. Das ist die rein finanzielle Seite. Man könnte nun doch denken, daß, wenn in späterer Zukunft einmal eine Vereinigung zwischen unserem Staatseisenbahnsysteme herbeigeführt werden kann und dem süddeutschen, wir dann auch nicht schlechte Geschäfte machen würden, sondern daß es vielleicht möglich wäre, daß auch wir zu ganz guten Abschlüssen gelangen. Aber ich sage das mit großen Einschränkungen."

„Meine politischen Freunde begrüßen aber mit um so größerer Freude alle diejenigen Maßnahmen, die augenblicklich dahin gerichtet sind, auf einem neutraleren Gebiet, auf einem die Möglichkeit der Schädigung viel weniger einschließenden Gebiet eine Vereinigung herbeizuführen. Das gilt speziell von der Betriebsmittelvereinigung; darüber brauche ich nichts weiter zu sagen, die Dinge sind den Herren ja allen bekannt. Ich sage: meine politischen Freunde begrüßen das, nicht im Sinne eines ersten Schrittes zu einer nahen Vereinigung, wohl aber in dem Sinne, den ich schon vorher klarzulegen versucht habe: daß wir damit die Tür offen lassen, sie, wenn ich so sagen soll, anlehnen für die Zukunft."

„Nun, meine Herren, wenn ich das alles konzediere, so sage ich mir auf der anderen Seite allerdings, und das sagen meine politischen Freunde mit mir: an unseren Einnahmen, an unserer ganzen Etatisierung, was speziell die Eisenbahnen betrifft, darf nicht gerührt werden; es dürfte selbst die Möglichkeit einer späteren Vereinigung der preußischen und der süddeutschen Eisenbahnsysteme niemals dahin führen, daß unsere eigenen finanziellen Kräfte lahmgelegt würden, oder daß wir die Hoheit über unsere eigenen wirtschaftspolitischen Kräfte vermissen und entbehren müßten, über die Kräfte, die wir uns mit so großer Mühe und mit so großer Sorgfalt groß gezogen haben. Und wir können ebensowenig zugeben, daß jemals die Entscheidung über die Art, wie die Verwaltung in diesen Dingen geführt werden soll, aus den Händen der preußischen Administration herausgenommen und in andere Hände hineingelegt wird. Zum mindesten müßten wir verlangen, daß pari passu vorgegangen und daß Preußen dasjenige Maß von Superiorität gewahrt würde, was uns auch auf anderen Gebieten der ganzen Reichspolitik, entsprechend unseren Größenverhältnissen, unseren Einflußverhältnissen, überall gewahrt ist."

„Meine Herren, ich erinnere daran, daß doch, ohne daß irgendwie separate oder im Wege des Vertrages vorweggenommene Rechte der süddeutschen Staaten geschädigt würden oder daß irgendwo jetzt ein Widerspruch dagegen sich erhöbe, auf anderen hochwichtigen Gebieten unserer ganzen nationalen Entwicklung tatsächlich Einigungen stattgefunden haben, z. B. auf dem Gebiete des Postwesens, auf dem Gebiete des Reichsheeres, auf dem Gebiete der Reichsmarine. Man könnte sich ja

die Frage vorlegen: wenn es da möglich ist, warum sollte es in fernerer Zukunft, wenn die nächstliegenden Fragen ihre Lösung gefunden haben, nicht auch möglich sein, auf diesem Verkehrsgebiete eine für uns und für hüben und drüben günstige Lösung zu finden? . . . ."

Der Redner faßte seine Darlegungen dann noch einmal kurz zusammen und schloß mit den Worten:

„Ich müßte mich sehr täuschen, wenn diese Grundsätze nicht ganz besonders diejenigen gewesen sind, die uns groß gemacht haben, und die dazu geführt haben, daß wir jetzt das Deutschland besitzen, was um uns ist und was in uns ist, und was uns die Möglichkeit schafft, dieses Deutschland einmal geschlossen gegen das Ausland zu führen."

Nachdem sodann auf den Vorschlag des Referenten die von uns bereits in Nr 20 S. 308 u. 309 mitgeteilten, mehrfach erwähnten Erklärungen in der Budgetkommission dem Wortlaut nach verlesen waren, äußerte sich der konservative Abgeordnete von Arnim-Züsedom, dem es offenbar schwer fiel, die Ausführungen des konservativen Zeitungsorgans mit den Anschauungen seiner Partei in Einklang zu bringen, über die Frage folgendermaßen:

„Ich glaube aber, daß die Gerechtigkeit erfordert, diejenigen Stellen der Möllhausenschen Ausarbeitungen in der Kreuzzeitung zu verlesen, auf welche sich die Erklärungen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten und des hessischen Kommissars in der Budgetkommission bezogen haben. Es würde meines Erachtens ein falsches Bild liefern, wenn nicht gleich unmittelbar, nachdem diese Erklärungen im Wortlaute verlesen sind, auch die Erklärung des Wirklichen Geh. Rats Möllhausen zur Kenntnis des Hauses gebracht würde. Ich bitte den Wortlaut verlesen zu dürfen:

‚Vielleicht wird auch an mancher Stelle die Reichsverwaltung gefordert, weil man sich vor weiterer Ausdehnung der preußischen Gemeinschaft fürchtet, wie sie in Hessen geschaffen ist. Überflüssige Furcht; denn diese Gemeinschaft war leider ein Mißerfolg. Zwar hat Preußen alles getan, um die Zufriedenheit des Hessenlandes zu erwerben, gelungen ist dies nicht. Neue Bahnen sind in großem Umfange von der Gemeinschaft angelegt, die alten so gut wie neu ausgebaut, neue Maschinen und Wagen zur Verfügung gehalten, die Zugverbindungen sind vermehrt, die Güterbeförderung verbessert, die Tarife verbilligt worden, Millionen werden an die hessische Staatskasse abgeführt. Das wird auch alles als gut anerkannt. Verfolgt man aber die Verhandlungen des hessischen Landtages und die Haltung der Presse, so findet man, daß trotz alledem sich zwischen Preußen und Hessen eine gewisse Gegensätzlichkeit herausgebildet hat, die politisch Schaden gestiftet hat. Der Grund dafür ist, daß die Bevölkerung sich mit ihren Eisenbahnwünschen — seien dieses Tarife, Zugverbindungen, neue Haltestellen, soziale Beschwerden oder was immer — nicht mehr an die eigene Regierung halten kann, sondern nach Berlin gehen muß, kurz die Ausübung staatlicher Hoheitsrechte durch Preußen.'

Meine Herren, der Wirkliche Geh. Rat Möllhausen hat also in keiner Weise von einem finanziellen Mißerfolge gesprochen, sondern lediglich von einem politischen Mißerfolge. Er ist der Ansicht gewesen, daß in politischer Beziehung die Hessen nicht zufriedengestellt wären, obwohl sie finanziell von dieser hessischen Gemeinschaft Vorteile gehabt haben, und diejenigen, welche in der Budgetkommission den Erklärungen des Herrn hessischen Kommissars beigewohnt haben, welche sie in ihrem ganzen Wortlaut gehört haben, müssen zu der Ansicht gelangt sein, daß gerade die Vertreter von Hessen in dem hessischen Landtage offenbar viele Zeichen der Mißbilligung und Unzufriedenheit über diese preußisch-hessische Gemeinschaft zum Ausdruck gebracht haben."

„Ich würde diese Sache meinerseits vielleicht nicht zur Sprache gebracht haben, wenn nicht gestern der Abgeordnete Dr Friedberg, dessen Stenogramm an der betreffenden Stelle ich leider nicht vollständig vor Beginn meiner Worte habe lesen können, nach dem Berichte der Kreuzzeitung gesagt hätte:

‚Umsomehr hat es mich gewundert, daß der frühere Ministerialdirektor Möllhausen sich dagegen ausgesprochen hat. Er bezeichnet die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft als einen Mißerfolg, während gerade das Gegenteil der Fall ist, wie in der Budgetkommission nachgewiesen ist. Wie Herr Möllhausen ferner eine Verpreußung des Südens durch eine deutsche Eisenbahngemeinschaft fürchten kann, verstehe ich von einem preußischen Beamten nicht.'

Meine Herren, ich muß entschieden festlegen nach dem Ihnen vorgelesenen Wortlaut der Ausarbeitung des Wirklichen Geh. Rats Möllhausen, daß er nicht von einem finanziellen, sondern von einem politischen Mißerfolg gesprochen hat. Herren, welche mit den Örtlichkeiten bekannt sind, haben mir versichert, daß Herr Möllhausen in dieser Beziehung recht hat. Ich kann Ihnen schon jetzt mitteilen, daß ein Herr, der mit den örtlichen Verhältnissen bekannt ist, sich im Verlaufe der heutigen Debatte über diese Dinge aussprechen wird."

„Der zweite Punkt der Möllhausenschen Erklärung besagt, daß wir eine Ausdehnung dieser preußisch-hessischen Gemeinschaft, welche wegen der eigentümlichen Verhältnisse der Main-Neckarbahn nötig und mindestens nützlich gewesen ist, auf weitere deutsche Bundesstaaten durchaus nicht wünschen. Wir glauben, daß darunter die preußischen Finanzen leiden würden, ohne daß ein politischer Erfolg erzielt werden würde. Denn, wenn dieses eine Beispiel, bei welchem die örtlichen Verhältnisse zu dieser Vereinigung gewissermaßen zwangen, bewiesen hat, würde der sonst vielleicht erwünschte politische Erfolg erst recht nicht erzielt werden; die Finanzen Preußens würden aber darunter leiden. Infolgedessen wünschen meine politischen Freunde, daß eine weitere Ausdehnung dieses Versuchs nicht gemacht wird."

Der Redner der freisinnigen Vereinigung, Abgeordneter Broemel, sprach seine Meinung über den Wert der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und über weitere Gemeinschaftsbildungen dahin aus, daß selbst wenn Herr Möllhausen mit seiner Behauptung über den angerichteten politischen Schaden recht hätte, daraus durchaus nicht folgen würde, daß die Bestrebungen, welche auf einen näheren wirtschaftlichen Anschluß der preußischen Staatsbahn mit den anderen deutschen Staatsbahnen ausgehen, darum im Unrecht seien. Das Deutsche Reich bilde ein einheitliches Wirtschaftsgebiet, innerhalb dessen das allerwichtigste Hilfsmittel für den Verkehr, nämlich die Verkehrsanstalten, nach einheitlichen wirtschaftlichen Gesichtspunkten geleitet werden müßten. Er schloß sich im allgemeinen den Ausführungen des Abg. Dr Friedberg an.

Die Ausführungen des Abgeordneten von Arnim-Züsedom gaben dem nationalliberalen Abgeordneten Macco Anlaß, unter Hinweis auf den mit Gemeinschaftsbildungen ohne Zweifel verbundenen finanziellen Nutzen zu betonen, daß zwischen der konservativen und nationalliberalen Partei, da die Bedenken der ersteren auf finanziellem Gebiete beruhten, eine Verständigung unschwer zu erzielen sein werde. Besondere Opfer solle die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft nicht bringen, diese Opfer müßten gleichmäßig getragen werden.

Den Reigen der Parlamentsredner schloß der Abgeordnete Oeser (Deutsche Volkspartei), indem er von einer schematischen Übertragung des preußisch-hessischen Staatsvertrages abriet, indessen Vereinigungen nach Art von Syndikatsbildungen anregte. Er betonte, daß die Möllhausenschen Ausführungen den politischen Mißerfolg in dem Sinne meinen, daß durch die preußisch-hessische Betriebsgemeinschaft in den Hessen das Gefühl erweckt und groß geworden ist, daß sie sich ihrer Staatshoheit gegenüber Preußen begeben haben, daß sie nicht mehr in der Lage sind, über ihre Eisenbahnverhältnisse selbständig entscheidend in ihrem Landtag zu bestimmen. Dieses Gefühl eines gewissen Mißtrauens, daß ihre Interessen in Berlin nicht so gewahrt werden können, wie in Darmstadt, sei vorhanden, das sei gar nicht zu bestreiten. Dieser Gedankengang gehe auch daraus hervor, daß Möllhausen davor warne, nun mit Baden und Württemberg etwa ein ähnliches Abkommen zu treffen. Es sei sehr nützlich gewesen, daß der Abgeordnete v. Arnim als Vertreter der größten Partei dieses Hauses mit aller Entschiedenheit erklärt habe, daß man von seiten seiner Freunde nicht gewillt sei, eine Erweiterung dieser Betriebsgemeinschaft auf andere süddeutsche Staaten herbeizuführen; es sei damit festgestellt, daß ein etwaiges Mißtrauen in Baden und Württemberg, als ob von Preußen beabsichtigt und darauf hingearbeitet werde, diese Betriebsgemeinschaft auf ihre Staatsbahnverwaltung auszudehnen, ein unberechtigtes sei.

Redner ging dann auf den Gedankengang des von uns in Nr 12 S. 182 d. Ztg. mitgeteilten Aufsatzes der Frankf. Ztg. näher ein, wo der Vorschlag gemacht sei, ob nicht die deutschen Staatsbahnverwaltungen nach dem Muster eines Industriekartells zusammentreten könnten, um einen gemeinsamen Wirtschaftsbetrieb unter Wahrung der Selbständigkeit der einzelnen Teile zu schaffen. Er müsse es aussprechen, daß allgemein das Gefühl vorhanden sei: Wir müssen aus der Enge und aus der Unwirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes herauskommen, wir müssen, wie Herr Minister Budde durch die bekannte Konferenz es eingeleitet hat, nicht nur die Konkurrenzierung unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen hinwegbringen, sondern wir müssen auch dafür sorgen, daß der bekannte Art. 42 der deutschen Reichsverfassung zur Durchführung gelangt. Es unterliege keinem Zweifel, daß die in diesem Artikel geforderte einheitliche Verwaltung nicht durchgeführt worden sei; durch die Trennung der verschiedenen Eisenbahnsysteme entstehen notwendig unwirtschaftliche Kosten, ein Heer von Beamten, eine erschwerte Abrechnung usw. ist notwendig, die Freizügigkeit der Güterwagen usw. kann nicht gewahrt werden, unnötige Kosten entstehen, die der Verfrachter zu tragen hat. Redner wies dann weiter auf die Schwierigkeiten, dann aber auch auf die großen wirtschaftlichen Vorteile solcher Kartellierung hin, die er mit Lebhaftigkeit schilderte. Er schloß mit den Worten,

er wolle durch seine Erörterungen einen kühnen Plan zur Sprache bringen, ohne ihn abzuschließen.

Augenscheinlich veranlaßt durch die Ausführungen des Abg. Oeser, daß die Befürchtung bestehe, die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft würde ihr Übergewicht im Eisenbahnwesen dazu benutzen, auf die anderen deutschen Staatsbahnen einen Druck auszuüben zum Zwecke ihres Beitritts zu der genannten Eisenbahngemeinschaft, nahm der Staatsminister Budde Gelegenheit, einer solchen Auffassung entschieden zu widersprechen. Die Rede des Ministers hatte folgenden Wortlaut:

„Es ist mehrfach von dem Mißerfolge der preußisch-hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft gesprochen worden. Ich bestätige, daß der frühere Beamte des Ministeriums in seinem Aufsatz nicht von einem gänzlichen Mißerfolge gesprochen hat, sondern er behauptet nur, daß ein politischer Mißerfolg vorläge. Ich kann aber diesen politischen Mißerfolg nicht anerkennen. Wenn Herr Möllhausen recht hätte, so wäre viel schlimmer — wie ich heute hier belehrt worden bin — der politische Mißerfolg der Staatseisenbahnverwaltung im eigenen Lande, im Hinblick auf die Vorwürfe, die z. B. der Herr Abg. Macco gegenüber der preußischen Tarifpolitik heute ausgesprochen hat. Andere Herren haben uns sogar vorgeworfen, daß wir ihre Wähler in die Sozialdemokratie hineintreiben! Überall höre ich von Mißerfolgen, sobald ich die Einzelwünsche in Eisenbahnfragen nicht erfülle. Meine Herren, auch in den Landtagen der übrigen deutschen Staaten, die sich keine eigenen Bahnen halten können, vielmehr von den preußischen Staatsbahnen bedient werden müssen, werden Eisenbahnwünsche und -schmerzen vorgetragen in mehr oder weniger energischer Form, genau so, wie es in Hessen der Fall ist. Daraus kann man aber doch nicht herleiten, daß wir einen Mißerfolg in diesen Ländern, sei es Hamburg, Bremen, Braunschweig, Thüringen usw., erlitten hätten; wir haben vielmehr diese Länder bedient, genau wie die preußischen Landesteile. Das geschieht auch in Hessen, und ich glaube infolgedessen, daß die preußisch-hessische Gemeinschaft im großen und ganzen ein durchschlagender Erfolg ist, bei dem beide Länder, vor allem aber auch der öffentliche Verkehr, ihren Vorteil gefunden haben."

„Nun hat der Herr Vorredner von dem großen Mißtrauen gesprochen, das in Süddeutschland in der Richtung bestehe, daß die preußische Staatseisenbahnverwaltung danach strebe, die übrigen deutschen Bahngebiete sich anzugliedern. Meine Herren, wie dieses Mißtrauen bestehen kann, ist mir unerfindlich. Ich habe bei Gelegenheit den betreffenden leitenden Persönlichkeiten rund heraus erklärt — und das wissen diese Herren auch —, daß die preußische Staatseisenbahnverwaltung gar nicht daran denkt, ihr Gebiet erweitern zu wollen; sie hat auch gar kein Interesse daran. Deshalb hat es mich immer etwas eigen berührt, wenn in den Landtagen der süddeutschen Staaten und auch in Sachsen gelegentlich von solchem Mißtrauen gesprochen worden ist. Da der Herr Vorredner das gleiche hier getan hat, so halte ich mich für verpflichtet, von dieser Stelle zu erklären, daß bei der preußischen Staatseisenbahnverwaltung gar kein Bedürfnis vorliegt, ihr Bahnnetz durch Angliederung anderer deutscher Staatseisenbahnverwaltungen zu erweitern, und daß deshalb auch gar keine Veranlassung besteht, irgend welchen Druck oder Zwang auf diese Nachbarverwaltungen auszuüben. Die bisherige Haltung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung in Verkehrs- und Betriebsangelegenheiten kann aber auch gar keinen Anlaß zu solcher Befürchtung geben. Denn, wie Ihnen bekannt ist, haben die Vertreter der Staaten, die vor einigen Tagen hier gewesen sind, um die Frage der Umleitungen zu beraten, es ausgesprochen, daß die preußische Staatseisenbahnverwaltung in loyalster Weise die Verkehrspolitik ihnen gegenüber geführt hat. Dasselbe haben auch die zuständigen Herren Minister in den einzelnen Staaten bei sich darbietender Gelegenheit öfters ausgesprochen. Ich möchte also hoffen, daß die Legende von den Übergriffen der preußischen Staatseisenbahnverwaltung endlich einmal beseitigt wäre."

„Die Konferenz, die ich wegen der Frage der Umleitungen einberufen hatte, ist nicht erfolglos gewesen. Es ist allseitig anerkannt worden, daß der kürzeste Fahrweg nicht immer der richtigste ist, ja daß man den kürzesten Fahrweg oft sogar nicht fahren darf. Nehmen Sie z. B. an, die preußische Staatseisenbahnverwaltung wollte das edelste der Güter, nämlich die Person, stets auf dem kürzesten Wege befördern. Ich glaube, es würde sich ein allgemeiner Protest erheben, wenn die Züge über die Berge und durch die Täler, auf und ab über Haupt- und Nebenbahnen liefen, um den kürzesten Weg zu fahren."

„Die Güter müssen auf dem wirtschaftlichsten Wege gefahren werden, der häufig nicht der kürzeste sein kann. Allerdings müssen sich die Eisenbahnverwaltungen darüber einigen, wieviel Umweg in der Konkurrenz noch als loyal bezeichnet werden kann. Und da ist der Vorschlag, den ich gemacht habe, als Höchstgrenze 20 % zu wählen. Ich hätte von seiten der preußischen Staatseisenbahnverwaltung noch weiter gehen und eine noch größere Beschränkung als Norm vorschlagen können. Ich habe das aber nicht getan, aus dem Grunde, weil ich etwas Positives schaffen wollte, und weil ich geglaubt habe, daß es nicht im Interesse der übrigen kleineren Eisenbahnverwaltungen gelegen hätte, wenn die Höchstgrenze der Umleitung unter 20 % normiert wäre."

„Da ich nun gerade von den anderen Eisenbahnverwaltungen spreche, so möchte ich noch bemerken, daß die Herabsetzung der Gütertarife, wenn sie lediglich auf Grund unserer ansehnlichen Überschüsse erfolgte, doch sehr bedenklich wäre den deutschen Nachbarstaaten gegenüber. Denn die kleineren Bahnnetze können aus den Gründen, die von verschiedenen Herren Vorrednern ausgeführt worden sind, nicht so gewinnbringend arbeiten wie die große preußische Staatseisenbahnverwaltung."

„Wenn ich nun die Gütertarife planmäßig herabsetzen wollte, so müßten die übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen schon nach den Grundsätzen, die hier ausgesprochen sind, daß nämlich die deutschen Eisenbahnen als einheitliches Bahnnetz verwaltet werden sollen, mit einer Herabsetzung ihrer Gütertarife folgen. Ob sie das aber bei ihren geringeren Überschüssen leisten können, ist mir sehr fraglich; dann aber könnte gesagt werden, die preußische Staatseisenbahnverwaltung übe ihre Macht aus, um die Tarife so herabzudrücken, daß die kleineren Bahnverwaltungen gar nicht mehr existieren können. Dies müssen wir doch auch bedenken. Sind Tarifermäßigungen, wie ich bereits ausführte, für das wirtschaftliche Leben der Nation wirklich notwendig, dann werden sich die kleineren Bahngebiete gern den Tarifermäßigungen anschließen; sind sie aber entstanden, um unsere Überschüsse so schnell wie möglich zu beseitigen, dann werden die kleineren Bahngebiete empfindlich geschädigt."

„Nun sind eine Menge Vorschläge gemacht worden hinsichtlich der Herabsetzung der Betriebskosten in Gemeinschaft mit den anderen deutschen Bahnverwaltungen. Meine Herren, diese Vorschläge sind schon lange in Erwägung gezogen; es bestehen dieserhalb eingehende Verhandlungen, die noch zurückreichen in die Zeit, als ich noch nicht Minister war. In erster Linie handelt es sich darum, den Wagenumlauf zu beschleunigen, um die Leerfahrten und hierdurch die Unkosten zu vermindern, um die Gemeinschaftsstationen, die natürlich auch viele Unkosten machen, zu beseitigen. Diese und andere Fragen zur Hebung der Wirtschaftlichkeit werden in durchaus bundesfreundlicher Weise von mir mit den benachbarten Verwaltungen zur Zeit geprüft. Ich hoffe, daß wir in dieser Beziehung zu einer Einigung kommen werden. Auf diesem Gebiete wird der Erfolg zu suchen sein, um einen innigeren Anschluß zwischen den deutschen Eisenbahnverwaltungen herbeizuführen, wie das ja auch von dem Herrn Grafen Moltke und anderen Rednern betont worden ist."

„Für mich kann es kein schöneres Ziel geben, als die preußische Eisenbahnpolitik derart zu führen, daß sie in nationalem Sinne, nicht nur für Preußen, sondern für das gesamte deutsche Vaterland gute Erfolge bringt."

Diese staatsmännischen Ausführungen des Ministers ließen nicht nur die volle Verantwortung des obersten Leiters der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft für eine bundesfreundliche Rücksichtnahme auf die Eisenbahnunternehmungen der anderen deutschen Staaten, sondern auch den klaren Überblick über die dem deutschen Eisenbahnwesen noch anhaftenden Mängel und Unvollkommenheiten und über die im verkehrspolitischen und finanziellen Interesse nötigen und nützlichen Gemeinschaftsbildungen erkennen und fanden den lebhaften Beifall des Hauses. v. M.

Der Krieg mit Japan und die Sibirische Eisenbahn.

Daß den Russen der Krieg unerwartet schnell aufgezwungen worden ist, wird mit jedem Tage deutlicher für jeden außerhalb stehenden Beobachter. Ganz abgesehen von dem Beginn und Fortgang der kriegerischen Ereignisse bei Port Arthur und in Korea, denen die Russen gegenwärtig noch wenig kräftig zu begegnen vermögen, ist das Bild auf der

Sibirischen Bahn ein sehr charakteristisches für die Not, in der man sich augenblicklich befindet. Mit größter Hast wird alles, was schon längst jenseits des Baikalsees und weit dahinter sein sollte, fortgeschafft, um möglichst bald zur Verfügung zu stehen, damit eine tatkräftige Aktion begonnen werden könne. Dabei befindet sich Rußland in keiner sehr beneidenswerten Lage, denn die rund 7000 km, die zwischen den Standorten der Truppen im europäischen Rußland und Korea — dem voraussichtlichen Kriegsschauplatze — liegen, können nur mit Hilfe eines einzigen Schienenweges überwunden werden. Und diese einzige Eisenbahn führt nicht einmal ununterbrochen bis an das Ziel, sondern wird durch den Baikalsee in zwei Teile geteilt. Daneben ist aber auch noch die Leistungsfähigkeit der Bahn keine sehr große. Gegenwärtig werden nur fünf Militärzüge nach jeder Richtung befördert, was natürlich sehr wenig ist. Um in dieser Beziehung noch im letzten Augenblicke eine Besserung zu ermöglichen, soll unverzüglich die Anlage von 20 Ausweichstellen begonnen werden, nach deren Herstellung es möglich werden soll, täglich 11 Züge in jeder Richtung verkehren zu lassen. Wenn das erreicht werden könnte, so wäre es allerdings ein ganz wesentlicher Fortschritt zum Besseren. Die Ausweichstellen werden je 315 Faden (= 672 m) Länge haben und sollen, um zeitraubende Aufschüttungen zu vermeiden, zunächst längs der Sohle des bestehenden Bahndammes geführt und dann allmählich auf die Höhe des Bahndammes gehoben werden. Um die Bahn nicht zu sehr mit der Fortbewegung von Materialien zu belasten, werden diese, wo es angeht, mittels Achse zur Baustelle befördert werden. Auch hierbei kann man getrost sagen: spät kommt es, ob es aber noch zeitig genug kommen wird, bleibt abzuwarten, denn obgleich die Schneebahn die Beförderung der Baumaterialien nicht unwesentlich erleichtert, so stellen sich die großen Entfernungen doch hemmend in den Weg.

Wenn man nun die sonst noch getroffenen Anordnungen verfolgt, die die Sicherung des Verkehrs, der Bahnanlagen usw. betreffen, so begegnen wir zunächst einem Allerhöchsten Befehl an den Kriegsminister, der bestimmt, daß zur Sicherstellung der Ssamara-Slatoust-und der Sibirischen Eisenbahn gegen verbrecherische Anschläge: 1. die genannten Bahnen innerhalb der Grenzen des enteigneten Landes in Kriegszustand erklärt sind; 2. den Kommandierenden des kasanschen und sibirischen Militärbezirks die Aufrechterhaltung der staatlichen Ordnung im Enteignungsgebiet übertragen wird, wobei den Kommandierenden der genannten Bezirke die Rechte von Kommandierenden der Armee zuerkannt werden; 3. zur Verstärkung der schon festgesetzten Eisenbahnwache eine militärische Schutzwache aus den Truppen des kasanschen und sibirischen Militärbezirks zu stellen ist; 4. den Kommandierenden der genannten Bezirke die Polizeigendarmerie-Verwaltungen der genannten Bahnen zu unterstellen sind.

Damit ist sowohl die sibirische Bahn, als auch das Verbindungsglied zwischen dieser und dem europäischen Eisenbahnnetze ausschließlich unter die Verfügung der Militärobrigkeit gestellt. Eine natürliche Folge dieser notwendigen Forderung des Krieges ist es, daß nach einer Bekanntmachung des Generalstabs zur Zeit der Verkehr der Privatfrachten in der Richtung nach Osten äußerst beschränkt werden muß. Angesichts dessen und der Notwendigkeit, einigen Handelsgütern die Möglichkeit zu geben, nach den östlichen Grenzgebieten versandt zu werden, ist vom Kriegsministerium nach Einvernehmen mit dem Ministerium der Verkehrsanstalten eine vorübergehend gültige Verordnung über die Beförderung von Handelsgütern auf der Sibirischen, Transbaikalischen, Mandschurischen und der Ussuri-Eisenbahn ausgearbeitet worden. Im wesentlichen enthält sie Anordnungen darüber, unter welchen Voraussetzungen von sämtlichen russischen Bahnen Frachten zur Beförderung auf den obenerwähnten Bahnlinien zur Beförderung nach dem fernen Osten angenommen werden dürfen. Die militärischen Bescheinigungen zur Beförderung der erwähnten Frachten werden mit großer Vorsicht und lange nicht für alle Frachten erteilt, sondern nur für solche, deren Zustellung aus militärischen Gründen als äußerst notwendig erscheint. Dahin gehören die Frachten: 1. des Ministeriums der Verkehrsanstalten; 2. der Chinesischen Ostbahngesellschaft; 3. der Hauptverwaltung des Roten Kreuzes; 4. der übrigen Regierungsanstalten nach jedesmaliger besonderer Genehmigung der Verwaltung des Militärverkehrswesens; 5. von Privatabsendern, die Beweise vorstellen, daß sie die Frachten auf Verlangen von Truppenteilen, Stäben, Verwaltungen und Chargen der aktiven Armee und im Kriegszustande befindlicher Ortschaften versenden oder die den genannten Verwaltungen und Personen Gegenstände des notwendigsten Bedarfs unbestellt übersenden, ferner auch Spenden. In diesem Falle kann der Empfänger der Fracht nur eine genau bezeichnete Person, in keinem Falle aber der Vorzeiger des Frachtbriefduplikats sein; 6. der übrigen Privatabsender mit jedesmaliger besonderer Genehmigung der Militär-Eisenbahnverwaltung des Generalstabs. Den Regierungsanstalten ist es bei Benutzung der erwähnten militärischen Bescheinigungen gestattet, die Frachtzahlung nach Belieben auf der Versand- oder der Empfangsstation zu begleichen, während Privatabsender verpflichtet sind, die Frachtzahlung auf der Versandstation zu leisten.

Es ergibt sich hieraus also, daß Handelsgüter zur Beförderung nur angenommen werden dürfen, sofern sie irgendwie zur Befriedigung der im Felde stehenden Truppen Verwendung finden sollen. Trotz aller dieser Einschränkungen geht die Beförderung der Truppen immerhin noch langsam von statten, wobei bisher namentlich auch die Unterbrechung durch die Ausschiffung der Mannschaften am Westufer des Baikalsees und die abermalige Verladung nach Überwindung dieses außerordentlichen Hindernisses eine recht wesentliche Rolle mitspielte. Allerdings hat man über die Eisdecke des Sees einen Schienenstrang unter sehr großen Mühen und Anstrengungen gelegt. Obgleich derartige Bauten in Rußland nichts neues sind, weil alljährlich die Wolga an mehreren Stellen durch solche Eisbahnen überschritten wird, auch Petersburg und Kronstadt auf solche Weise verbunden werden, so ist die Herstellung des Schienenweges über das Eis des Baikalsees doch mit außerordentlichen Schwierigkeiten verbunden gewesen. Die Kosten dieser Bahn betragen für 1 Werst 1200 R.; dazu kommt das Baumaterial, das vermutlich im Frühjahr in den See versinken wird.

Trotz aller Mühen und aufgewendeten Kosten bringt die Bahn nicht einmal den erwarteten Nutzen, denn der Versuch, mit einer Lokomotive die Strecke zu befahren, ist zunächst mißglückt, und man begnügt sich damit, die Eisenbahnwagen durch Pferde über die Eisbahn bewegen zu lassen. Ein Vorteil bleibt es immerhin, daß die zeitraubende Umladung erspart wird, aber auf die erhoffte wesentliche Beschleunigung muß die Militärverwaltung anscheinend verzichten.*) Inzwischen wird eifriger denn je an der Fertigstellung der Baikal-Ringbahn gearbeitet, von der gehofft wird, daß sie noch im Herbst dieses Jahres in Betrieb genommen werden kann.

Daß unter solchen Umständen die Fortbewegung der Mannschaften, Pferde, Geschütze, Munition, Fourage usw. sehr schwierig und auch für alle lebenden Wesen außerordentlich anstrengend und aufreibend ist, kann kaum bezweifelt werden.

Unter diesen Umständen ist es interessant, zu lesen, wie das amtliche Militärblatt, der „Rußki Invalid", die Einrichtungen und Vorkehrungen beschreibt, die getroffen worden sind, um die Reise möglichst zu erleichtern. Der „Invalid" schreibt:

„In Kreisen, die mit der Art der Truppenbeförderung wenig vertraut sind, nimmt man nicht selten an, daß die Truppen im Winter in ungeheizten Güterwagen befördert werden und auf dem Transport unter Hunger und Kälte zu leiden haben. Bei dem Verladen von Truppen in Züge oder bei dem Durchgang solcher Züge durch Städte erblicken die neugierigen Zuschauer meist die bekannten rotgestrichenen Güterwagen, aus denen die Soldaten in ihren hohen Pelzmützen heraussehen. Keinem der Zuschauer fällt es jedoch ein, daß die nach außen

*) Nach unseren bisherigen Nachrichten sollte die Bahn über das Eis schmalspurig angelegt sein; dies ist anscheinend irrig.

hin als gewöhnliche Güterwagen erscheinenden Wagen es eigentlich gar nicht sind.

Erstens sind die Wände und Dielen dieser Wagen mit Filz und einer zweiten Bretterschicht verkleidet, alsdann haben sie eiserne Öfen erhalten und in die Luken sind Glasfenster eingestellt. Die Wagen sind mit einer derartigen Zahl von verstellbaren Bretterbänken versehen, daß die Möglichkeit vorhanden ist, durch deren sehr einfaches Umstellen zur Nacht so viel Schlafplätze herzustellen, daß 30 bis 32 Soldaten ausgestreckt auf ihnen liegen können. Tagsüber sitzen die Soldaten auf den Bänken um den Ofen. Natürlicherweise sind das keine eleganten Expreßzüge, aber in den Wagen ist es warm, und die Soldaten können sich in ihnen frei bewegen. Außerdem ist alles vorgesehen, was den reisenden Soldaten zur Bequemlichkeit dienen kann; so erhalten sie nach jeder zweiten Station kochendes Wasser zum Teekochen, zu welchem Zweck die Eisenbahnstationen mit Riesenkesseln versehen sind, die 40 bis 50 Wedro (= 492 bis 615 l) Wasser fassen. Jeden Tag erhalten die Soldaten unbedingt eine warme Speise mit $^3/_4$ Pfund Fleisch. Die Güte der Speise prüft der Chef des Echelons. In die meisten Züge sind gewöhnliche Güterwagen eingestellt, die eine Soldatenküche enthalten, so daß jederzeit die Möglichkeit vorliegt, die Soldaten mit kochendem Wasser oder mit heißer Grütze zu versorgen. Alle Güterwagen sind für den Fall von Feuerschäden mit Wassereimern versehen, und dem ältesten Soldaten liegt die Pflicht ob, über Feuerung und Reinlichkeit im Wagen zu wachen.

In jedem Zuge befinden sich 200 bis 300 Schaufeln, um im Falle von Schneeverwehungen sofort zum Freimachen der Strecke zur Verfügung zu stehen. Während des Transports sind eine Reihe von Punkten angesetzt, an denen Truppen und Pferden aus hygienischen Gründen eine Tagesrast gewährt wird. An diesen Punkten findet eine Reinigung und Besichtigung der Wagen statt. Jeder Zug wird von einem Arzt und Feldscher begleitet.

Somit sind alle Gerüchte über ein Frieren und Hungern der Soldaten in den Wagen unbegründet, denn es wird darin eine Temperatur von + 15° und sogar mehr aufrechterhalten, und die Soldaten werden derart mit Speise und Trank versehen, wie es die Reisenden in der dritten Klasse oft nicht haben."

So beschreibt der „Rußki Invalid" die Ausrüstung der Wagen und die Verpflegung der Mannschaften! Die Beschreibung der Reisegelegenheit ist so verlockend, daß man den russischen Truppen nur aufrichtig wünschen kann, daß all die Vorsorge nicht nur auf dem Papier der wohlüberlegten und gut durchdachten Instruktion getroffen sei, sondern auch der Wirklichkeit entsprechen möge, denn der Unterschied zwischen dem, was der „Invalid" mitteilt, und dem, was gelegentlich in der Tagespresse erzählt wird, ist allerdings sehr groß und zwar nicht zu gunsten der Bequemlichkeit und der Vorsorge für Gesundheit und Leben der Mannschaften. Aber es ist gewiß zuverlässiger, sich der amtlichen Führung anzuvertrauen und danach sich ein Urteil zu bilden. Ist es vielleicht auch nicht ganz so vortrefflich, so wird es doch immerhin ähnlich so sein, und der russische Soldat ist an Entbehrungen und Strapazen gewöhnt; er hält daher viel aus.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die zweite Lesung des Eisenbahnetats im preußischen Abgeordnetenhause** wird voraussichtlich am 12. d. M. beendet sein. Wir bringen in dem heutigen Leitaufsatz die bedeutsamen Verhandlungen über die Frage eines deutschen Eisenbahnkartells. Aus den sonstigen Verhandlungen, auf die wir natürlich eingehender zurückkommen, erwähnen wir für heute nur die Mitteilung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten in der Sitzung vom 7. d. M., daß nach den vorliegenden letzten Nachrichten über die Betriebseinnahmen das Betriebsergebnis für das laufende Jahr 1903/04 sich noch um 30 Millionen höher stellen würde, als der Finanzminister in seiner Etatsrede habe angeben können. Dieser habe den Mehrüberschuß gegen den Etat auf 63 Millionen beziffert, er werde aber 93 Millionen betragen, d. h. 46 Millionen mehr gegen das Vorjahr 1902/03. „Wir sind also", so sagte der Minister mit gutem Humor, „mit einem Betriebsüberschuß von annähernd 600 Millionen behaftet." Dadurch werde nicht nur das (etatsmäßige) Defizit des Etatsjahres 1903 im Betrage von 71 Millionen gedeckt, sondern es werde ein namhafter Betrag dem im Vorjahr geschaffenen Ausgleichsfonds zugeführt werden, so daß dieser ins Leben treten könne.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Januar d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschließlich der bayerischen und der Bahnen mit weniger als 50 km Betriebslänge — 6 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 3 bei Personenzügen), 18 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen), 1 Zusammenstoß auf freier Bahn (zwischen zwei Güterzügen), 18 Zusammenstöße in Stationen (davon einer bei einem Personenzuge) vorgekommen. Dabei wurden 2 Bahnbedienstete getötet, 2 Reisende, 7 Bahnbedienstete und 1 fremde Person verletzt.

— **Beförderung von Expreßgut.** Bisher war es jeder einzelnen Eisenbahnverwaltung überlassen, Expreßgut zur Beförderung anzunehmen oder nicht. Mit dem 1. April d. J. tritt hierin nach einer Mitteilung der Berliner Handelskammer eine wesentliche Änderung insofern ein, als nunmehr für alle deutschen Bahnen einheitliche Bestimmungen hierüber eingeführt werden. Expreßgut kann künftig nach allen Stationen aufgegeben werden, die für den direkten Gepäckverkehr eingerichtet sind. Als Begleitpapier ist den Sendungen vom Absender eine Eisenbahnpaketadresse (ähnlich der Postpaketadresse auf blauem Kartonpapier) beizugeben. Auf eine Eisenbahnpaketadresse können bis zu fünf Stücke aufgeliefert werden. Die Beförderung erfolgt mit den Personen- und den hierfür freigegebenen Schnellzügen; die Lieferfrist endet in der Regel nach Ankunft des Zuges, mit dem die Beförderung zu geschehen hat. Der Expreßgutverkehr wird daher für den Transport eiliger Sendungen, insbesondere leicht verderblicher Artikel, erhöhte Bedeutung erlangen.

— **Ein ermäßigter Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw.** in geschlossenen Sendungen von 200 bis 300 t zur Ausfuhr über See nach außereuropäischen Ländern tritt am 1. April d. J. im Verkehre von Stationen des Ruhrreviers nach den Stationen Emden, Emden Außenhafen, Leer und Papenburg in Kraft (vergl. die Anzeige der Eisenbahndirektion Essen auf S. 335 d. Ztg.). Durch den neuen Tarif werden die Emshäfen für die Kohlenausfuhr seewärts nach außereuropäischen Ländern die gleichen Frachtsätze erhalten, welche für die niederländischen Häfen unter Berücksichtigung der von den niederländischen Eisenbahnverwaltungen gewährten Refaktien bestehen.

— **Der Bezirkseisenbahnrat für die Direktionsbezirke Hannover und Münster** hält seine 45. Sitzung am 21. und 22. d. M. in Hannover ab. Auf der Tagesordnung stehen außer den gewöhnlichen geschäftlichen Angelegenheiten die Reform der Personentarife, Ausnahmetarife für Zement nach den deutschen Seehafenstationen zur Ausfuhr über See, Ausnahmetarif für Kalk und Zement zur Ausfuhr nach den Niederlanden, Beseitigung der ungleichmäßigen tarifarischen Behandlung von Düngemitteln bei der Einfuhr nach Deutschland und der Ausfuhr aus Deutschland, Beratung der von der Eisenbahnverwaltung zum Sommerfahrplan in Aussicht genommenen Änderungen, Fahrplananträge.

— **Die Schnellfahrversuche mit Dampfbetrieb,** welche die Königliche Eisenbahndirektion Berlin im Auftrage des Ministeriums auf der Militärbahnstrecke Marienfelde-Zossen veranstalten läßt, werden, wie wir den „Berl. N. Nachr." entnehmen, demnächst um eine neue Lokomotivgattung bereichert werden. Es sollen Probefahrten mit der vom Geh. Baurat Garbe konstruierten, in der Borsigschen Maschinenfabrik hergestellten Heißdampflokomotive unternommen werden, denen man in Fachkreisen mit um so größerem Interesse entgegensieht, als diese Maschine sich in einzelnen Schnellzügen schon bestens bewährt hat. Jetzt soll sie ihre Leistungsfähigkeit auf der Militärbahn zeigen. Der Schwerpunkt der Versuchsfahrten ist auf den betriebssicheren Verkehr von Schnellzügen zu legen und zwar bei einer Fahrgeschwindigkeit bis zu 120 km in der Stunde. Die praktischen Versuche werden mit Zügen beginnen,

die aus drei bezw. sechs D-Zugwagen bestehen (die fahrplanmäßigen Schnellzüge führen in der Regel nur fünf Wagen), und hierbei haben die Versuche bisher Geschwindigkeiten bis zu 123 km (für die kürzeren Züge) bezw. bis zu 108 km in der Stunde (für die längeren Züge) ergeben. Man hofft, daß die Heißdampflokomotive den Sechswagenzug dauernd mit einer Geschwindigkeit von 120 und mehr Kilometer in der Stunde befördern wird. Ein solcher Zug ohne Lokomotive wiegt etwa 225 t, die Lokomotive selbst hat ein Gewicht von etwa 110 t. Die große dreizylindrige Lokomotive (Konstruktion nach Angabe des Geh. Baurats Wittfeld, welche auf der Strecke Göttingen-Kreiensen bereits Geschwindigkeiten bis zu 128 km in der Stunde erreichte, dürfte gegen Ende dieser Woche gleichfalls in Marienfelde eintreffen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 29. Februar d. J. in 12 Arbeitstagen 221 456 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 18 455 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 210 499 und auf den Arbeitstag 17 542 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 29. Februar d. J. auf den Arbeitstag 914 und im ganzen 10 957 Doppelwagen oder 5,2 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 29. Februar d. J. 31 407 Doppelwagen gegen 30 760, in Oberschlesien 62 139 Doppelwagen gegen 65 739 und in den drei Bezirken zusammen 315 002 Doppelwagen gegen 306 998 und war demnach im Saarbezirk 647 Doppelwagen oder 2,1 % höher, in Oberschlesien 3600 Doppelwagen oder 5,5 % geringer und in den drei Bezirken zusammen 8004 Doppelwagen oder 2,6 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1903.

Im ganzen Monat Februar d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 460 704 Doppelwagen gegen 415 140, im Saarbezirk auf 62 914 Doppelwagen gegen 60 109, in Oberschlesien auf 130 800 Doppelwagen gegen 132 660 und in den drei Bezirken zusammen auf 654 418 Doppelwagen gegen 607 915 und betrug demnach im Ruhrbezirk 45 564 Doppelwagen oder 11,0 %, im Saarbezirk 2805 Doppelwagen oder 4,7 % mehr, in Oberschlesien 1866 Doppelwagen oder 1,4 % weniger und in den drei Bezirken zusammen 46 503 Doppelwagen oder 7,6 % mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 1903.

Die Gesamtförderung bezw. der Gesamtversand an Kohlen und Koks in den ersten beiden Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 927 995 Doppelwagen gegen 867 783, im Saarbezirk 125 561 Doppelwagen gegen 124 052, in Oberschlesien 276 847 Doppelwagen gegen 291 471 und in den drei Bezirken zusammen 1 330 403 Doppelwagen gegen 1 283 306 und ist demnach im Ruhrbezirk 60 212 Doppelwagen oder 7,0 %, im Saarbezirk 1509 Doppelwagen oder 1,2 % höher, in Oberschlesien 14 624 Doppelwagen oder 5 % geringer und in den drei Bezirken zusammen 47 097 Doppelwagen oder 3,7 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1903.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte entfiel auf den 12. Februar d. J. und betrug 19 859 Wagen gegen 18 168 am selben Tage im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 29. Februar d. J. 81 224 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 126 sowie von anderen Gütern 18 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 29. Februar d. J. 82 326 offene Wagen gegen 65 990 in der Zeit vom 1. bis 28. Februar im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 16 336 oder 24,7 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Die Fernpaßbahn.** Nachdem schon im Jahre 1900 der Handels- und Gewerbeverein Augsburg in einer Eingabe an den Reichskanzler die Bitte ausgesprochen hatte, die Erbauung einer neuen Süd-Nord-Alpenbahn über den Fernpaß und die Malserheide nach Italien bei den beteiligten Regierungen anzuregen, wogegen sich aber damals das Reichseisenbahnamt aussprach, ist nun abermals im Dezember 1903 eine neue Eingabe verfaßt und sowohl an die Handelskammer, als an den Magistrat von München das Ersuchen um Unterstützung und Mitunterschrift gerichtet worden. Nach Darlegung der verschiedenen Gründe, die für die Notwendigkeit dieser Bahn sprechen sollen, wird für den Fall, daß sich ihrem Bau unüberwindbare Widerstände entgegenstellen sollten, zum mindesten die sofortige Herstellung der Linie Garmisch-Fernpaß-Landeck-Nauders-Taufers im Münstertal im Anschluß an die nach Meran führende Vintschgaubahn empfohlen. Der Eingabe sind nähere Mitteilungen über Längen- und Höhenverhältnisse, Baukosten, Reisegeschwindigkeiten usw. beigelegt. Die Handelskammer von München hat sodann auf Ersuchen des Magistrats ihrer Stadt von dem Direktor der Lokalbahn-Aktiengesellschaft, Ingenieur Lechner, der an der Hand von Übersichtskarten im Maßstabe von 1:75 000 die neue Alpenbahn untersuchte, ein Gutachten über sie abgeben lassen, dem wir kurz folgendes entnehmen: Als Zufuhrlinien zum Fernpaß bestehen für München, Regensburg, Nürnberg und Augsburg die Strecken München-Partenkirchen, Augsburg-Weilheim-Partenkirchen, Augsburg-Bießenhofen-Füßen, für Ulm-Kempten und Lindau die Strecke Kempten-Pfronten. Ihre natürlichen Fortsetzungen würden von Garmisch-Partenkirchen über Paß Griesen, von Pfronten und Füßen über Reutte nach Lermoos führen, von wo aus der Fernpaß in einem 2000 m langen Tunnel überwunden werden kann. Von Imst aus ist die Mitbenutzung der Arlbergbahn bis Landeck empfehlenswert. Von hier aus beginnen dann die Schwierigkeiten des Baues, die in kostspieligen Kunstbauten und Sicherungen bestehen und besonders große am Finstermünzpaß und beim Abstieg ins Etschtal sind. Von Mals aus wendet sich die Linie gegen Gomagoi zu, woselbst sich der Eingang des Tunnels befindet, der das Stilfser Joch in einer Länge von 18 600 m unterfahren würde. Die Endstation der Bahn ist Tirano, ihre Gesamtlänge von Partenkirchen bis dorthin beträgt 210 Baukilometer.

Herr Lechner bespricht sodann das Projekt der Linie Fernpaß-Engadin, die von Partenkirchen über Fernpaß, Landeck durch das obere Inntal, Unter- und Oberengadin, über Maloja nach Chiavenna führen würde. Die Tariflänge München-Partenkirchen-Mailand würde auf der Fern-Ortlerbahn 539 km, auf der Engadinbahn 521 km betragen. Herr Lechner geht im einzelnen auf die ganz ungewöhnlichen Schwierigkeiten der neuen Alpenbahn ein, bei der eine Höchststeigung von 1:38 und nicht, wie in der Eingabe des Augsburger Handels- und Gewerbevereins angenommen ist, von 1:80 zur Anwendung kommen müsse. Ein Vergleich der Bauverhältnisse der Fern-Ortler- und der Fern-Engadinbahn mit der Brenner-, Gotthard- und Splügenbahn ergebe, daß die beiden ersten Bahnen die drei bestehenden Alpenbahnen an Höhe der Scheitelpunkte und der verlorenen Steigungen übertreffen. Auch die Zeitersparnis durch Schaffung kürzerer Zufahrten nach Norditalien wird wegen der Unmöglichkeit einer Beschleunigung der Züge bei den zu ersteigenden Höhen nicht groß sein. Auch dürfte die Annahme einer Stundengeschwindigkeit von 100 km wohl nicht erreicht werden. Jedenfalls aber würde die neue Alpenbahn den Weg von München nach Mailand um 128 Tarifkilometer kürzen, und deshalb wäre sie für Bayern wünschenswert; doch hält Herr Lechner ihre Verwirklichung bei der bekannten ablehnenden Haltung Österreichs, dessen Alpenbahnpolitik auf die Begünstigung des Seehafens Triest gerichtet ist, für zweifelhaft. Wenn auch der Standpunkt der Handelskammer der gleiche wie vor vier Jahren sei, so könne sie sich doch der Eingabe des Handels- und Gewerbevereins Augsburg nicht anschließen, da sie ihre Zustimmung zu vielen darin enthaltenden Punkten, die sich auf Steigungen und Fahrgeschwindigkeiten, auf die angebliche Vernachlässigung Süddeutschlands durch das Reich usw. beziehen, nicht geben könne. „Ich dächte", sagt Herr Lechner, „daß gerade die Reichsausgaben für die Dampferlinien, die Kolonien und unsere Marine dem Süden ebenso zugute kommen, wie dem Norden Deutschlands." Herr Lechner empfiehlt aus diesen Erwägungen heraus, daß sich die Kammer zunächst an die bayerische Regierung wenden möge mit dem Ersuchen, dem Bau einer Alpenbahn und zwar in der Lage des Fern-Ortler oder des Fern-Engadin näher treten zu wollen.

Wir unsererseits halten die Ortlerbahn als Hauptbahn mit Untertunnelung des Ortlergebirges noch auf Jahrzehnte hinaus für völlig aussichtslos. Wenn der Augsburger Verein auf den in Frage kommenden Gebirgsstrecken mit einer Stundengeschwindigkeit der Züge von 100 km rechnet, so zeigt er schon dadurch, daß seine Wünsche sich von dem wirklich Erreichbaren sehr weit entfernen.

— **Benutzung der Warteräume durch Reisende zur Nachtzeit und in Fällen von Zugverspätungen und Betriebsstörungen.** Nach § 15 der Verkehrsordnung ist den mit durchgehender Fahrkarte versehenen Reisenden der Aufenthalt in dem Warteraum des Bahnhofs bis zum Abgang des nächst zu benutzenden Zuges gestattet, in der Zeit von 11 Uhr abends bis 6 Uhr morgens jedoch nur, soweit der Warteraum während dieser Zeit ohnedies geöffnet sein muß. Das Amtsblatt der württembergischen Verkehrsanstalten enthält eine Verfügung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, in der gesagt ist, Unzuträglichkeiten, die für derartige Reisende durch den Zwang der Räumung des Warteraums gerade während der Nachtstunden entstehen, lassen es wünschenswert erscheinen, von der vorerwähnten Ausnahmebestimmung in tunlichst geringem Umfang

Gebrauch zu machen. Reisenden, welchen die Weiterreise an dem nämlichen Tage infolge Zugverspätung oder Betriebsstörung unmöglich gemacht werde, sei bis zum Abgang des nächsten Zuges der Aufenthalt in dem Warteraum stets zu gestatten.

— **Der Kilometerheftverkehr der badischen Staatsbahnen.** Im Jahre 1903 wurden an Kilometerheften ausgegeben:

I. Bei Stationen der Großherzoglichen Staatsbahn:

1 186	Stück	I.	Klasse	zu	1000	km	für	71 160 ℳ
36 886	„	II.	„	„	1000	„	„	1 475 440 „
58 136	„	III.	„	„	1000	„	„	1 453 400 „
347 016	„	III.	„	„	500	„	„	4 337 700 „
443 224	Stück						für	7 337 700 ℳ

II. Bei Stationen der Bregtalbahn:

4	Stück	II.	Klasse	zu	1000	km	für	160,00 ℳ
29	„	III.	„	„	1000	„	„	725,00 „
175	„	III.	„	„	500	„	„	2187,50 „
208	Stück						für	3072,50 ℳ

III. Bei Stationen der Main-Neckarbahn, der Station Mainz und bei der Schlafwagengesellschaft:

74	Stück	I.	Klasse	zu	1000	km	für	4 440,00 ℳ
2 269	„	II.	„	„	1000	„	„	90 760,00 „
2 542	„	III.	„	„	1000	„	„	63 550,00 „
11 265	„	III.	„	„	500	„	„	140 812,50 „
16 150	Stück						für	299 562,50 ℳ

IV. Bei der Kgl. preußischen Eisenbahndirektion Breslau:

6	Stück	II.	Klasse	zu	1000	km	für	240 ℳ
2	„	III.	„	„	1000	„	„	50 „
18	„	III.	„	„	500	„	„	225 „
26	Stück						für	515 ℳ

(Die Eisenbahndirektion Breslau hatte versuchsweise einen Vorrat von Heften übernommen, um sie in ihrem Bezirk zu verkaufen. Der Absatz war nicht erheblich, so daß der Versuch aufgegeben wurde.)

Bei allen Ausgabestellen zusammen wurden ausgegeben:

1 260	Stück	I.	Klasse	zu	1000	km	für	75 000 ℳ
39 165	„	II.	„	„	1000	„	„	1 566 600 „
60 709	„	III.	„	„	1000	„	„	1 517 725 „
358 474	„	III.	„	„	500	„	„	4 480 925 „
459 608	Stück						für	7 640 850 ℳ

Der Kilometerheftverkehr hat seit seiner Einführung von Jahr zu Jahr zugenommen, ganz besonders seit Einführung der Hefte III. Klasse zu 500 km. Dafür folgende Zahlen:

Es wurden verkauft:

im Jahre 1895 (seit Mai) .	72 794	Stück	für	2 146 265,00 ℳ
„ „ 1896	87 082	„	„	2 510 305,00 „
„ „ 1897	118 554	„	„	3 405 850,00 „
„ „ 1898	138 273	„	„	3 984 705,00 „
„ „ 1899	157 669	„	„	4 470 020,00 „
„ „ 1900	173 766	„	„	4 890 615,00 „
„ „ 1901 (Einführung der Hefte III. Klasse zu 500 km)	274 083	„	„	5 720 725,50 „
im Jahre 1902	392 923	„	„	6 758 117,50 „
„ „ 1903	459 608	„	„	7 640 850,00 „

Von dem Erlös ist, um die Reineinnahme zu ermitteln, bis zu dem Jahre 1898 ein gewisser Prozentsatz als Rabatt abzuziehen. Seit dieser Zeit wird für ein zurückgeliefertes Heft zu 1000 km 1 ℳ, für ein Heft zu 500 km der Betrag von 50 ₰ zurückersetzt. Es stellt sich hiernach die Reineinnahme im Jahre 1902 auf 6 528 212,50 ℳ. Die Reineinnahme des Jahres 1903 ist noch nicht berechnet.

— **Der Einspruch der Großen Berliner Straßenbahn gegen die Fortsetzungspläne der Untergrundbahn.** Von dem Stadtverordneten Dr Nathan wurde in der Berliner Stadtverordnetenversammlung vom 3. d. M. die Anfrage gestellt, welche Maßregeln der Magistrat gegenüber dem Einspruch der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft gegen den Bau der Untergrundbahn Potsdamer Platz-Spittelmarkt zu ergreifen gedenkt. Er führte dazu aus, daß diese Bahnverbindung für die Berliner Bevölkerung ein dringendes Bedürfnis sei. Würden die Einsprüche der Großen Straßenbahn gegen die Fortsetzung der Untergrundbahn zu Recht bestehen, so müßten bei Abfassung des Vertrages schwere Fehler begangen sein. Redner führt einige Stellen aus der bekannten Cölner Entscheidung an, wonach zweiseitige lästige Verträge vorliegen, bei deren Auslegung die Absicht der beiden Vertragschließenden festzustellen sei und wonach die Verträge nicht nur zu dem verpflichten, was ausgedrückt ist, sondern auch was der Billigkeit entspricht. Nach dem Erkenntnisse sei nicht jede Konkurrenz verboten, sondern es komme nur der unlautere Wettbewerb in Betracht, wobei es sich um ein gleichartiges Unternehmen handele. Das Cölner Oberlandesgericht sage, daß Konkurrenzunternehmen nicht dann schon als vorhanden angesehen werden können, wenn in einer Beziehung ein gewisser Wettbewerb stattfinden kann; vielmehr erfordere die Annahme einer Konkurrenzlinie einen wirklichen unmittelbaren Wettbewerb. In Berlin handele es sich aber um ein Unternehmen unterhalb der Erdoberfläche, also um ein ungleichartiges Unternehmen, bei welchem nur ein Mindestmaß von Konkurrenz vorliege.

Oberbürgermeister Kirschner bemerkte hierzu, daß, nachdem der Einspruch der Großen Berliner Straßenbahn gegen das Projekt der Untergrundbahn im Gange war, der Magistrat erklärt habe, daß die Große Berliner Straßenbahn nicht befugt sei, aus der Anlage solcher Bahnen Ansprüche gegen die Stadt Berlin herzuleiten. „Ich kann weiter mitteilen, daß in dieser Sache am 28. d. M. Termin ansteht, und ich glaube, mit diesen Mitteilungen könnte ich mich begnügen, da ich es nicht für richtig halte, daß über den Prozeßstoff hier öffentlich diskutiert wird. Nur auf die Unterscheidung des Herrn Vorredners zwischen mittelbarer und unmittelbarer Konkurrenz möchte ich noch mit einigen Worten eingehen. Der Magistrat glaubt, daß es in erster Linie auf diese Unterscheidung überhaupt nicht ankommt, sondern daß die Verhältnisse hier in Berlin anders als in Bonn und Cöln liegen, daß die Anlage von Konkurrenzlinien unter Umständen eine Notwendigkeit ist und von vornherein ins Auge gefaßt war, beispielsweise in der Leipziger Straße, weil ein sachgemäßer Verkehr in der Stadt nicht stattfinden könne, ohne daß derartig überlastete Linien entlastet werden. Allerdings hätte der Magistrat pflichtwidrig gehandelt, wenn er einen Vertrag geschlossen hätte, in dem derartige Konkurrenzlinien ausgeschlossen worden wären. Ich kann aber urkundlich nachweisen, daß dieser Wille des Magistrats den Kontrahenten seinerzeit ausdrücklich und bestimmt erklärt worden ist, daß die Parteien nur einen Vertrag abschließen konnten, in dem dieses Recht der Stadtgemeinde vorbehalten war."

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist dem Eisenbahn-Bauinspektor Blindow die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Werkstätteninspektion in Ponarth verliehen. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Friedrich Kleitsch in Duisburg ist zum Eisenbahn-Bauinspektor ernannt.

Österreich.

— **Delegiertentag der österreichischen Mühlenverbände.** Am 3. und 4. d. M. tagte in Wien der Delegiertentag der vereinigten Mühlenverbände Österreichs.

Auf der Tagesordnung stand vor allem die Stellungnahme gegenüber der von den Budapester Mühlen geplanten Errichtung einer eigenen Schiffahrtgesellschaft auf der Donau behufs Verbilligung der Mehlfrachten von Budapest nach Österreich. Der Delegiertentag beschloß eine Resolution, in welcher das Eisenbahnministerium dringend ersucht wird, mit tunlichster Beschleunigung zu einer Änderung der derzeitigen Tarife zu schreiten, daß allen österreichischen Mühlen die Möglichkeit geboten wird, den Wettbewerb mit den ungarischen Großmühlen bestehen zu können.

Da jedoch eine gründliche Änderung der Tarife erst nach reiflichem Studium unter Anhörung aller Interessenten erfolgen könne, was selbstverständlich eine längere Zeit bedinge, so mögen mittlerweile im Verordnungswege Maßnahmen getroffen werden, die die tarifarischen Begünstigungen in bezug auf die Verfrachtung von Mehl von Budapest nach Wien auszugleichen imstande sind.

Da aber in Österreich neben den Staatsbahnen noch immer große Privatbahnen bestehen und ein voller Erfolg tarifarischer Schutzmaßregeln nur dann zu gewärtigen ist, wenn sich die Privatbahnen den Maßnahmen der Staatsbahnen anschließen, so wolle seitens des Eisenbahnministeriums auf die Privatbahnen in dem Sinne Einfluß genommen werden, daß diese die in bezug auf die österreichische Mühlenindustrie getroffenen Maßnahmen der Staatsbahnen auch auf ihren Linien in Wirksamkeit treten lassen.

Gleichzeitig wurde in der Resolution der Wunsch nach baldigster Verstaatlichung der Privatbahnen zum Ausdruck gebracht.

— **Eisenbahn nach Mariazell.** Die Herstellung einer Bahnverbindung von Kirchberg an der Pielach nach Mariazell bildet den Gegenstand lebhafter Bestrebungen der Landesvertretungen der Kronländer Niederösterreich und Steiermark. Das Kriegsministerium verhält sich diesem Plan gegenüber ablehnend und verlangt aus strategischen Gründen einen Übergang von Kernhof nach Neuberg, welcher im Falle von Störungen im Semmeringverkehre ermöglichen würde, Truppen rasch nach dem Süden zu werfen. Diese Linie müßte vom Staate gebaut werden, ist aber auf mehr als 20 000 000 Kr. veranschlagt, während der Aus-

bau der Kirchberg-Mariazeller Strecke nur 9 000 000 Kr. kosten würde. Diese Lage der Sache war es, welche die Vertreter des niederösterreichischen Landesausschusses veranlaßte, in Begleitung von Vertretern des steirischen Landesausschusses im Eisenbahnministerium vorstellig zu werden. Diese Vertreter machten das dringende materielle Interesse der Bevölkerung beider Kronländer an dem raschen Zustandekommen der Bahnverbindung geltend. Sie waren in der Lage, darauf hinzuweisen, daß bei dem heutigen Mangel aller modernen Verkehrsmittel Schätze von unverwendeten Erzen und von unverkäuflichen Forsterzeugnissen liegen und zugrunde gehen. Der Eisenbahnminister gab die Erklärung ab, daß er für das baldige Zustandekommen der Mariazeller Linie bereits gewirkt habe und wahrscheinlich ein Abkommen getroffen werden wird, welches das Kriegsministerium befriedige, ohne den Bau der Bahn, von deren außerordentlicher Wichtigkeit er durchdrungen sei, länger aufzuhalten. Auch der Finanzminister gab eine ähnliche Erklärung ab.

— **Lokalbahnprojekt Sedletz-Kuttenberg-Zruč.** Eine der letzten Nummern des „Reichsgesetzblatts" enthält die Konzessionsurkunde zum Bau und Betrieb einer als vollspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotivbahn von der Station Sedletz-Kuttenberg der Österreichischen Nordwestbahn über Kuttenberg nach Zruc zum Anschluß an die Lokalbahn Swetla-Kácow unter Einbeziehung der bestehenden Eisenbahn von der Station Sedletz-Kuttenberg zur Stadt Kuttenberg.

— **Trennung der zu Betriebszwecken dienenden Räume von den Wohnungen der Bahnbediensteten.** Es sind in der letzten Zeit von Eisenbahnverwaltungen Pläne für Stationsgebäude, Wächterhausanbauten in Haltestellen usw. dem Eisenbahnministerium in Vorlage gebracht worden, bei welchen die Diensträume und Warteräume auch als Wohnräume der diensttuenden Bahnorgane zu dienen bestimmt sind oder aber mit letzteren unmittelbar in Verbindung stehen. Da diese Pläne im Widerspruch mit den Bestimmungen früherer Erlasse stehen, so wurden die Bahnverwaltungen mit Bezug auf letztere vom Eisenbahnministerium aufgefordert, Verfügung zu treffen, daß in der Folge bei Verfassung von Plänen für Verkehrszwecken dienende Neubauten auf die vollständige Trennung der Räumlichkeiten für den Verkehrsdienst von den Wohnräumen der Bahnorgane streng Bedacht genommen wird. Ebenso soll bei allen schon bestehenden Gebäuden oder baulichen Anlagen gelegentlich künftiger Umgestaltungsarbeiten auf die genaue Durchführung dieser Maßnahme Bedacht genommen werden.

— **Erhöhung der Petroleumtarife.** Die Einführung des neuen Ausnahmetarifes für Petroleum, welche mit 1. März d. J. in Aussicht genommen war, hat sich, wie schon mitgeteilt wurde, verzögert und dürfte erst mit 1. Mai d. J. erfolgen. Vom 1. März an ist für Petroleum im Lokalverkehr der österreichischen Privatbahnen im allgemeinen die normale Tarifierung nach den Lokaltarifen eingetreten, während bei den österreichischen Staatsbahnen die bisherigen Tarifermäßigungen aus dem direkten Verkehr im Kundmachungswege zur Einführung gelangten. Im Ausfuhrverkehr nach dem Auslande werden die bisherigen ermäßigten Frachtsätze im allgemeinen sowohl rücksichtlich der österreichischen Staatsbahnen, als auch der Privatbahnen bis Ende dieses Jahres aufrecht bleiben.

— **Die fünfprozentigen Prioritäten der Österreichischen Nordwestbahn.** Am 4. d. M. hat eine Besprechung der Vertreter der Nordwestbahn mit dem Prioritätenkurator, den Vertrauensmännern und den Ersatzmännern stattgefunden, in welcher ein unverbindlicher Meinungsaustausch über die bei einem allfälligen Ausgleiche in der Verlosungsfrage in Betracht kommenden Umstände gepflogen wurde.

— **Die Tariferhöhung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Der neue Gütertarif der Ferdinands-Nordbahn hätte am 1. April eingeführt werden sollen. Da jedoch die Umarbeitung der Tarife noch nicht vollendet ist, so wird die Tariferhöhung erst in einem späteren Zeitpunkte, voraussichtlich am 1. Mai, in Wirksamkeit treten. Die Tariferhöhung betrifft vorwiegend die Artikel Zucker und Spiritus.

— **Versammlung der Lokomotivführer.** Dieser Tage fand in Wien eine Vertreterversammlung der Lokomotivführer Österreichs statt, zu welcher auch mehrere Reichsratsabgeordnete erschienen waren. In der Versammlung wurde die Lage der Lokomotivführer geschildert und über die ungünstigen Lohn- und Gehaltsverhältnisse sowie über die allzugroße Arbeitszeit Klage geführt. Die Versammlung beschloß, zum Eisenbahnminister eine Abordnung zu entsenden, um die Erledigung der wiederholt vorgebrachten Wünsche und Forderungen zu betreiben. Die anwesenden Abgeordneten versprachen, die Bestrebungen der Lokomotivführer zu unterstützen.

— **Motorwagen auf der Strecke Sinj-Spalato.** Seit 28. Februar d. J. verkehren bis auf weiteres in der Strecke Sinj-Spalato zur Beförderung von Personen täglich zwei Motorwagenzüge in beiden Richtungen. Diese Motorwagen haben 17 Sitz- und 4 Stehplätze; die Personenaufnahme ist daher bei diesen eine beschränkte.

— **Wiener Lokomotivfabriks-Aktiengesellschaft.** Der Verwaltungsrat dieser Gesellschaft hat beschlossen, die Dividende für das Jahr 1903 mit 28 Kr. oder 7 % zu beantragen gegen 30 Kr. oder 7,5 % im Vorjahre. Die Beschäftigung der Lokomotivfabriken ist anhaltend eine unbefriedigende. Während die drei niederösterreichischen Anstalten, die Wiener Lokomotivfabrik-A.-G. (Floridsdorfer), die Wiener-Neustädter (Sigl) und die Lokomotivfabrik der Staatsbahnen, auf eine jährliche Erzeugung von 360 Lokomotiven eingerichtet sind, wurden im verflossenen Jahre nur 120 Stück bestellt.

Ungarn.

— **Bestellung von Güterwagen bei den ungarischen Staatsbahnen.** Im Sinne der bestehenden Tarifbestimmungen ist bei Bestellung von Güterwagen für durch den Aufgeber zu verladende Güter das auf einen Tag entfallende Wagenstandgeld als Sicherstellung zu hinterlegen. Nach einer kürzlich getroffenen Verfügung der Direktion der ungarischen Staatsbahnen kann unter bestimmten Voraussetzungen von der Forderung einer Sicherstellung bei Güterwagenbestellungen abgesehen werden und zwar insbesondere bei Bestellung von Wagen für wiederkehrende Sendungen, vor allem für Massenartikel, sowie dann, wenn die Bahnverwaltung auch ohne Kaution genügend gesichert ist. Dieser Vorgang ist hauptsächlich bedeutenderen Firmen und Parteien gegenüber zu beobachten, welche sich mit regelmäßigen Verfrachtungen beschäftigen und deren Verläßlichkeit sowie Kreditwürdigkeit dem Stationsvorstande bekannt sind. Jenen Parteien, welche ohne Kautionserlag Wagen bestellen, die Beladung jedoch innerhalb der tarifmäßig festgestellten Beladungsfrist nicht vornehmen und demzufolge die tarifmäßigen Gebühren zu entrichten sich weigern, ist die Begünstigung der Bestellung von Wagen ohne Sicherstellung zu entziehen. Bei Wagen für Tierbeförderung sowie bei solchen mit besonderen Einrichtungen ist die Sicherstellung auch fernerhin in allen Fällen zu leisten.

— **Regelung der Bezüge der Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen.** In Angelegenheit der Gehaltsregelung sprach eine Abordnung von Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen beim Direktionspräsidenten der ungarischen Staatsbahnen und beim Handelsminister vor. Ersterer berief sich darauf, er habe sich schon neulich mit Ermächtigung des Handelsministers dahin geäußert, daß die Regelung der Bezüge der Staatsbahnbeamten binnen sehr kurzer Zeit ins Leben treten werde. Dies habe der Ministerpräsident vor einigen Tagen im Abgeordnetenhause bestätigt. Daraus können die Beamten die Beruhigung schöpfen, daß ihre Angelegenheit nunmehr bald der Lösung zugeführt werden wird. Über die neuerlich überreichte Denkschrift könne er sich noch nicht äußern, denn diese Wünsche müssen erst geprüft werden. Da er aber seit der Zeit, da er an der Spitze der Leitung der Staatsbahnen stehe, die hervorragenden Fähigkeiten und den unermüdlichen Diensteifer der Angestellten kenne und schätze, erkläre er bereitwillig, daß er alle billigen Wünsche vor dem Minister wohlwollend befürworten werde.

Der Handelsminister erklärte gegenüber der Abordnung, es sei stets sein Bestreben gewesen, die Lage der Eisenbahnangestellten zu verbessern. Daß er schon bisher in dieser Richtung gewirkt habe, bezeuge der Brief, welchen mit seiner Ermächtigung der Direktionspräsident jüngst an die Versammlung der Eisenbahnangestellten gerichtet habe. Diesen Erklärungen entsprechend habe sich seither auch der Ministerpräsident im Abgeordnetenhause geäußert. Die Regierung beschäftige sich ernstlich mit der Frage und sei jede Betreibung überflüssig. Die Wünsche, welche der Redner der Abordnung vorgebracht habe, werden zu erwägen sein; er werde sich mit ihnen beschäftigen und über sie mit Wohlwollen entscheiden. Dadurch werde aber die Lösung der Frage naturgemäß etwas verzögert.

Übrige europäische Länder.

— **Geldbewilligung für Versuche mit elektrischer Betriebskraft auf den schwedischen Staatsbahnen.** Gegenüber den in verschiedenen ausländischen und deutschen Zeitungen verbreiteten Gerüchten über die Absicht der schwedischen Regierung, den elektrischen Betrieb auf einem Teil ihres Netzes

sogleich in größerem Umfang einzuführen, können wir aus dem amtlichen Protokoll über eine am 12. Januar d. J. im Schloß zu Stockholm unter dem Vorsitz des Königs stattgehabte Staatsrats-Sitzung folgendes nach „Järnbanebladet“ mitteilen: Der „Chef des Zivildepartements“ schlug vor, für das Jahr 1905 zur Anstellung von Versuchen mit elektrischem Eisenbahnbetrieb auf den Staatsbahnen beim Reichstag die außerordentliche Bewilligung von 425 000 Kr. zu beantragen mit der Maßgabe, daß schon im Laufe dieses Jahres vorschußweise auf diesen Kredit aus laufenden Mitteln Ausgaben zu besagtem Zweck gemacht werden könnten. Der König stimmte dem Vorschlag zu. Gleichzeitig wurde das von der Wege- und Wasserbaudirektion befürwortete Gesuch der Falun-Vesterdalen-Eisenbahngesellschaft um Bewilligung eines Zuschusses aus Staatsmitteln zur Anstellung von Versuchen mit elektrischem Betrieb auf der Privatbahnlinie Falun-Amsberg abgelehnt. Aus der Begründung des zuerst erwähnten Vorschlages geht hervor, daß für die Versuche des elektrischen Betriebes zunächst die Staatsbahnlinien Stockholm-Värtan (8 km) und Stockholm-Järfva (7 km) ins Auge gefaßt sind; erstere Bahn ist eine solche von rein örtlicher Bedeutung zur Verbindung des Stockholmer Hauptbahnhofes mit einigen Punkten des Stadtumkreises und dem als Umschlagsplatz dienenden Endpunkt an einer gleichnamigen Bucht der Ostsee. Sie dient zugleich dem Vergnügungsverkehr; die Strecke Stockholm-Järfva ist die Anfangsstrecke der nach Upsala und weiter führenden Nordbahn. Auf beiden Linien steht Wasserkraft zur Lieferung der elektrischen Betriebskraft nicht zur Verfügung. In der Begründung des Vorschlages wird ausgeführt, daß es zu Versuchen nicht darauf ankomme, wie man die elektrische Kraft hervorbringe, sondern wie man sie auf den Bahnbetrieb anwende. Hierbei ist wohl der Gedanke leitend gewesen, daß für die Benutzung der Wasserkraft zum Betriebe von Dynamomaschinen in Schweden bereits genügende Erfahrungen vorliegen. Übrigens wird, wie in der Begründung weiter mitgeteilt wird, der Versuch elektrischen Betriebes auf der vorgenannten Privatbahn auch ohne Staatsbeihilfe voraussichtlich unternommen werden, da die im Besitz reicher elektrischer Kräfte befindliche Große Kopparbergs-Bergwerks-Gesellschaft sich zur Lieferung von Kraft zu dem Versuch elektrischen Betriebs auf der Falun-Vesterdalen-Bahn bereit erklärt.

Aus demselben Staatsratsprotokoll ist ersichtlich, daß zum Ankauf von 15 Personenzug- und 10 Güterzug-Lokomotiven 1.500 000 Kr. für 1905 beim Reichstag beantragt werden sollen. Aus der Begründung ist zu ersehen, daß der Gedanke, in der Beschaffung der Lokomotiven mit Rücksicht auf etwaigen elektrischen Betrieb innezuhalten oder auch nur ein langsameres Tempo einzuschlagen, den schwedischen Staatsbahnmännern ganz fern liegt. Sonach hat es mit der Einführung des elektrischen Betriebes auf den schwedischen Staatsbahnen offenbar noch gute Wege, wenn auch ernsthafte Versuche und Vorarbeiten hierfür mit aller Sorgfalt und Gründlichkeit gemacht werden. Nach neueren Nachrichten hat der Staatsausschuß des Reichstages der oben erwähnten Forderung zugestimmt.

— **Fortsetzung der Eisenbahn Boden-Morjärv bis zur finnischen Grenze.** Wie wir in Nr 97 S. 1195 Jahrg. 1903 ausführten, bestand zwar bei der schwedischen Regierung die Absicht, die genannte Eisenbahn bis zur Reichsgrenze gegen Finnland fortzusetzen, nicht aber sogleich einen unmittelbaren Anschluß an die finnischen Bahnen zu suchen. Diese Absicht hat nun greifbare Gestalt gewonnen, denn nach einer für den schwedischen Reichstag des Jahres 1904 geplanten Regierungsvorlage sollen für den Bau der Bahn von Morjärv nach Karungi am Torneå-Elf 5 867 000 Kr. aufgewendet werden, von denen indessen die erste Rate von 2 000 000 Kr. erst für das Jahr 1905 angefordert wird. In der Begründung wird der Hauptwert auf die Aufschließung dieser entlegenen Landesteile und die Ausbreitung schwedischer Sprache und Kultur in der finnisch sprechenden Bevölkerung gelegt. Zugleich werde — so heißt es da — die Möglichkeit eröffnet, eine Verbindung mit dem finnischen Eisenbahnnetz zu gewinnen, und dadurch eine Vermehrung des Verkehrs auf den nördlichsten Staatsbahnen sowie einen Zwischenreichshandel herbeizuführen, der für die Bewohner jener Gegenden von Bedeutung werden könne. Während früher beabsichtigt war, die Reichsgrenze bei Korpikylä am Torneåfluß, 40 km nördlich von Haparanda-Torneå zu erreichen, hat man sich jetzt entschlossen, die Bahn 20 km südlicher, nach Karungi zu führen. Es gab auch Stimmen, die sich für die Führung auf Haparanda, den geplanten Endpunkt der finnischen Bahnen, Torneå unmittelbar gegenüber, an der Mündung des Torneå-Elf in den Bottnischen Meerbusen, aussprachen. Aber man meinte, der Aufschließung des Landes werde besser durch die Führung der Linie mehr im Innern gedient. Haparanda habe ohnehin schon als Seehafen das Meer zur Entwicklung seines Handels zur Verfügung. Die Militärbehörden haben sich entschieden für die Führung nach Karungi ausgesprochen. Komme die Verbindung mit den finnischen Bahnen zustande, so sei ein vortrefflicher Übergangspunkt über den Torneåfluß bei Jylhäkoski, etwa 10 km stromabwärts von Karungi, gefunden. Dieser Punkt liegt indessen immer noch 10 km von Torneå selbst entfernt. Man sieht, der in französischen und auch in deutschen Blättern und noch kürzlich in einem sonst trefflichen Vortrage des Zivilingenieurs Ziffer im österreichischen Verein für Lokal- und Straßenbahnwesen vorkommende Traum einer ununterbrochenen nördlichen Querbahn von Narvik bis Wladiwostok, vom Atlantischen Ozean bis an das Japanische Meer, findet bei den kühldenkenden Schweden keinen Boden. Ein Blick auf die Karte lehrt auch, daß diese „Querbahn“, abgesehen von der großen Lücke bei Torneå und dem Wechsel der Spurbreite, ein höchst willkürliches geographisches Gebilde ist; von irgend welcher wirtschaftlichen internationalen Bedeutung dieser Linie „von Ozean zu Ozean“ kann ohnehin keine Rede sein. Rein geographisch betrachtet, ist die schon vorhandene Verbindung von Wladiwostok bis Lissabon eine viel längere und bedeutungsvollere.

In Verbindung mit der Summe für die genannte Eisenbahn wird vom schwedischen Reichstag auch der Betrag zur Herstellung eines befestigten Landweges neben der von dem Eisenbahnknotenpunkt Boden bis zur Reichsgrenze bei Karungi führenden Bahn gefordert werden. Offenbar sind für diesen Bau ausschließlich strategische Erwägungen maßgebend, die wohl auch für die Führung der Linie entscheidend waren. Auffallend bleibt trotzdem, daß man die Linie bei Karungi enden läßt und sie nicht bis zum Seehafen Haparanda weiterführt, der doch der natürliche Vermittler des Verkehrs mit dem durch die Bahn aufzuschließenden Binnenlande ist.

— **Das belgische Eisenbahnnetz und die elektrische Bahn Brüssel-Antwerpen.** Bei den unendlich langen Erörterungen des Eisenbahnbudgets in der belgischen Kammer nahm die Frage einer elektrischen Eisenbahn Brüssel-Antwerpen im Zusammenhang mit der Grundfrage, ob überhaupt Staats- oder Privatbetrieb, wohl die wichtigste Stelle ein. Der Zusammenhang ist folgender: Die Regierung nimmt jetzt den Standpunkt ein, daß die elektrische Bahn Brüssel-Antwerpen nur als Privatunternehmung herzustellen ist; davon will aber ein großer Teil der Kammer nichts wissen, und man beschuldigte die Regierung, daß sie ihrem System der „Konzentration“, d. h. des Staatsbahnsystems, untreu werde. Namentlich der angesehene Abg. Beernaert hatte an die „unheilvolle Politik der Konzessionen“ erinnert und, vom Rückkauf des Grand Central belge-Netzes ausgehend, direkt gefragt, ob die Regierung nun eine andere Politik befolgen wolle, als die der „Konzentration“, welche schließlich vorgeherrscht habe. Darauf antwortete der Eisenbahnminister Liebaert kategorisch: nein! Die Regierung beabsichtige bei dem Werk des Rückkaufs der Linien zu verharren. Herr Liebaert verurteilte die von 1859 bis 1870 gewährten Konzessionen und stellte fest, daß die Höhe der Staatsschuld zum Teil aus den Zwangsrückkäufen entstand, welche jene Konzessionen nach sich zogen. Zur Erhärtung der unentwegten Staatsbahnpolitik wies der Minister darauf hin, daß die Regierung gegenwärtig 250 km neue Linien baue und gerade die Linie von Brügge zum Meer ausschreiben wolle; außerdem werde sie bald eine neue Linie nach Deutschland vorlegen. Das Staatsbahnbekenntnis der Regierung sei also ein durchaus werktätiges. Die elektrische Bahn Brüssel-Antwerpen will der Minister aber von einem ganz besonderen Gesichtspunkte betrachtet wissen. Als Herr Beernaert 1884 wieder zur Regierung gekommen sei, habe er das Vizinalbahngesetz geschaffen, und er könne stolz auf dessen vortreffliche Ergebnisse sein; binnen kurzem werde das Vizinalbahnnetz bedeutender sein, als das Staatsbahnnetz. Das Gesetz gebe der Regierung so viel Vollmacht, daß der Eisenbahnminister zusammen mit dem Finanzminister eine Vizinalbahn, elektrisch oder anders, von Brüssel nach Antwerpen bewilligen könne, ohne Entschädigung für den Staat. Wenn man dem Staatsbahnanhänger Beernaert vorwerfen wollte, er habe 5000 km Vizinalbahnen bewilligt, so würde Beernaert mit Recht antworten, es handele sich dabei um ganz andere Bahnen. Eine ähnliche Antwort könne aber der Minister betreffs der elektrischen Linie Brüssel-Antwerpen geben. Früher habe es nur die Linien des großen Netzes gegeben, welche dem allgemeinen Verkehr dienten. Dann seien die Straßenbahnen hinzugekommen, die von Gesellschaften oder Gemeinden hergestellt wurden; niemals aber habe die Regierung für sich deren Betrieb oder Bau beansprucht. Weiter kamen die Vizinalbahnen, und manche Staatsbahnlinie hätte nur eine Vizinallinie sein sollen. Nun stehe man vor einer Zwischenstadt-Schnellbahn zwischen Brüssel und Antwerpen. Das sei eine neue Art, die zum erstenmal durch den Plan der Einschienenbahn zwischen Liverpool und Manchester angeregt wurde und von der, wie Minister Liebaert hofft, die Linie Brüssel-Antwerpen das zweite Beispiel geben wird. (Der Plan ist bekanntlich hinfällig geworden. Die Schriftl.) Bezeichnend für diese werde die große Geschwindigkeit und die Häufigkeit der Züge sein; sie werde gewissermaßen zwei sehr volkreiche Verkehrsmittelpunkte ver-

schmelzen. Nirgends auf dem belgischen Eisenbahnnetz bestehe etwas ähnliches. Es sei also eine Linie von örtlichem Interesse, die sich von der Art der großen belgischen Eisenbahnlinien viel mehr unterscheide, als die von Herrn Beernaert genehmigten Vizinalbahnen.

Letzterer hatte angeführt, die elektrische Bahn Brüssel-Antwerpen werde die beste Grundlage zu dem großen elektrischen Netz über ganz Belgien sein. Dem widersprach der Minister. Jene Linie werde von Zügen, die sich in zwei zu zwei Minuten, vielleicht sogar von Minute zu Minute folgen, besetzt sein wie in Newyork; sie werde nicht allen Arten von Zügen zugänglich sein und besonders nicht den internationalen mit ihren notwendigerweise unpünktlichen Fahrplänen. Man könne nicht wissen, ob die elektrische Bahn Antwerpen-Brüssel nicht größere Spurweite haben müsse, und dann werde sie in Antwerpen nicht auf einem Bahnhof, sondern nur in dessen Nähe münden. Sie werde also kein Glied des großen elektrischen Zukunftsnetzes werden, dessen Plan die Regierung keineswegs aufgebe; Beweis dessen sei, daß sie die Linie Brüssel-Gent-St. Peter und die Linie nach Deutschland baue. Die Betriebsart des künftigen elektrischen Netzes werde eine ganz andere sein. Man könne wohl Züge nach Paris von zehn zu zehn Minuten einrichten, aber man werde keine Kundschaft für sie haben. Die Regierung könne also mit vollem Recht eine Privatkonzession für die elektrische Linie Brüssel-Antwerpen erteilen, ohne im geringsten der „Konzentrations"-Politik des Staatsbahnnetzes zu widersprechen. Der Konzessionsinhaber werde sich eine neue und beträchtliche Kundschaft schaffen müssen, indem er die wirkliche Entfernung von 45 km beseitige, indem er Brüssel und Antwerpen in die Lage von zwei nur 13 km voneinander entfernten Verkehrsmittelpunkten versetze. Der Staat könne den Reisenden, die einen Teil des Weges zurücklegten, nicht einen gleichen oder höheren Preis abverlangen, als denen, welche den ganzen Weg machen. Wenn man, um sie zu befriedigen, den Preis herabsetzen müßte, dann müßte man das System auf das ganze Netz verallgemeinern. Schließlich schob der Minister die Schuld für die lange Verzögerung der Verwirklichung der von ihm sehr günstig aufgenommenen elektrischen Bahn Brüssel-Antwerpen, über die er erstaunt sei, darauf, daß beide Städte nicht genug Interesse an der Sache bewiesen hätten. Man warf ihm aus der Kammer von sozialdemokratischer Seite ein: „Wir wollen keine Privatkonzession." Doch scheinen die Ausführungen des Ministers auf das Parlament nicht ohne Einfluß geblieben zu sein. Abg. Beernaert sprach seine Befriedigung darüber aus, daß die Regierung die Staatsbahnpolitik nicht verlasse und daß die elektrische Bahn Brüssel-Antwerpen nur eine Ausnahme bilden solle. Doch scheint er nicht ganz überzeugt, warum man eine Ausnahme mache, da nach den ministeriellen Erklärungen im allgemeinen doch die großen elektrischen Linien im Staatsbetrieb stehen sollen.

— **Die Londoner Metropolitan-District-Bahn** schritt beim Parlament um die Ermächtigung ein, gleichzeitig mit der „Elektrisierung" ihres 30 engl. Meilen (48 km) umfassenden Netzes das für Großbritannien neue Zonensystem zur Anwendung zu bringen; es ist gewissermaßen eine Erweiterung des auf der Central London Tubelinie gültigen Einheitspreises (2 d), der hier gemäß der Entfernung 2, 3, 4 und 5 d betragen soll. Die betreffende Eingabe enthält dem „Railway Magazine" zufolge nachstehende Sätze: „Die Gesellschaft ist nicht verpflichtet, besondere I. und II. Klasse-Wagen in ihre Züge einzustellen, jedoch berechtigt, für beigestellte I. und II. Klasse-Wagen oder Abteile, oder für Wagen und Abteile mit besonderer Bequemlichkeit außer dem Zonenfahrpreis noch einen 3 d nicht überschreitenden Betrag einzuheben." .... „Die Verbindlichkeit der Gesellschaft gegenüber jedem Anspruch auf eine Entschädigung für Verletzungen oder sonstiges wird bei jedem mit einer Zonenkarte Reisenden auf den Höchstbetrag von 100 £ begrenzt." .... „Die Bestimmungen irgend einer Verordnung mit Bezug auf das Reisegepäck finden auf Reisende mit Zonenkarten keine Anwendung." Mit anderen Worten: Die Gesellschaft beabsichtigt die Einstellung nur einer Klasse, die Abschaffung des Freigepäcks und die Beschränkung der Haftbarkeit; das sind Zugeständnisse, die das Parlament zu gewähren kaum geneigt sein dürfte.

Schließlich wird von der London Traffic Commission die Ausgabe von Fahrkarten, die sowohl auf den Eisen- als auch auf den Straßenbahnen und Rohrlinien Gültigkeit haben, wärmstens befürwortet. Die City and South London steht bereits mit allen Londoner Eisenbahnen in Unterhandlungen.

K—a.

— **Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes.** 1. Die geplante Kaukasusbahn wird, wie der „Kasbek" berichtet, von der Station Karbulach der Petrowsker Zweigbahn durch die Tarschlucht nach Tiflis gebaut werden. Den Bau wird die Gesellschaft der Wladikawkasbahn ausführen, die zu diesem Zweck vom Staat eine Beihilfe von 8 000 000 R. erhalten soll. — 2. Es soll eine Eisenbahn von der Station Nowo-Senaki der Transkaukasischen Eisenbahnen nach Ssuchum gebaut werden, und 3. eine neue Eisenbahnlinie Rshew-Staraja-Ruß-Luga-Taps. — 4. Auf der am 16./29. Februar d. J. stattgehabten Sitzung der Kommission für neue Bahnen wurde die Frage der Richtung der Petersburg-Petrosawodsker Bahn erörtert, für die zur Auswahl drei verschiedene Vorschläge für die zu wählende Linienführung vorlagen. Da diese Bahn als völlig unrentabel angesehen werden muß, weil sie aller Wahrscheinlichkeit nach nicht einmal die Betriebskosten werde decken können, fand die Kommission einem Berichte der „Torg. Prom. Gas." zufolge für nötig, eine Linienführung zu wählen, die den Bau der Bahn billig herstellen zu können ermöglicht. Um dies zu erreichen, wurde die westliche Linienführung gewählt, die wenigstens bis zu einem gewissen Grade die Widlizschen und Tulomoserschen Eisenwerke werde bedienen können. Um die Bahn möglichst zu verkürzen, solle sie nicht Neu-Ladoga berühren, sondern von der Station Dubowiki direkt nach dem Swir und von dort nach Olonez und Petrosawodsk gehen. — 5. Nach den Mitteilungen der „Birsh. Wjed." verlautet, daß die Unternehmer der Gesellschaft der Tawda-Eisenbahn (vergl. die Mitteilung über die Steinkohlenbestände in Sibirien in Nr 2 S. 27 Jahrg. 1903 d. Ztg.) beabsichtigen sollen, den Bau der 316 Werst (= 337 km) langen Eisenbahnlinie von der Station Newjansk der Permbahn über Alapajewsk und Irbit bis zu dem Flusse Tawda in der Nähe des Dorfes Taburinskoje trotz der ungünstigen Bedingungen für die Aufbringung des Grundkapitals noch im laufenden Jahre in Angriff zu nehmen. Die Baukosten sind auf 18 960 000 R. veranschlagt, wobei die vierprozentigen Obligationen von der Regierung garantiert werden.

— **Wieder ein Brand in einem Eisenbahnzuge.** In dem Zuge Nr 7, der Petersburg am 9./22. Februar verließ, brach in der Nacht Feuer aus, das leicht einen gefährlichen Umfang hätte annehmen können. Um 11 Uhr nachts, als die meisten Reisenden im festen Schlafe lagen, erwachte zwischen den Stationen Belaja und Pljussa ein Reisender I. Klasse, wobei er einen Rauchgeruch spürte, der mit jedem Augenblicke stärker wurde. Um sich von der Ursache des Rauchgeruchs zu überzeugen, begab sich der Reisende auf die Plattform; als er die Tür öffnete, schlug ihm eine dicke Rauchwolke entgegen. Ohne einen Augenblick zu zögern, machte er von der Westinghousebremse Gebrauch. In wenigen Augenblicken hielt der Zug und voller Schreck eilten die Reisenden an die Fenster und Ausgänge, um sich von der Ursache des plötzlichen Haltens auf freiem Felde zu überzeugen. Unterdessen hatte das Feuer schnell um sich gegriffen und den ganzen Wagen erfaßt. Da an ein Löschen des Feuers nicht zu denken war, wurde der betreffende Wagen in größter Eile abgekuppelt. Obgleich alle Anstrengungen gemacht wurden, den Brand zu unterdrücken, verbrannte der Wagen bis auf die Metallteile vollständig und mit ihm das zum Teil sehr wertvolle Gepäck der Reisenden. Personen sind nicht verletzt worden. Das Feuer war angeblich infolge einer fehlerhaften elektrischen Leitung im Waschraum ausgebrochen.

Dieses Mal ist also anscheinend nicht die oft getadelte Heizeinrichtung, die die Verwendung von Holz notwendig macht, die Veranlassung zum Brande gewesen, sondern auffallenderweise die elektrische Beleuchtungsanlage.

— **Zur Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Petersburg-Oranienbaum.** In der Verwaltung der Baltischen Eisenbahn wird der Plan, den elektrischen Betrieb auf der Strecke Petersburg-Oranienbaum einzuführen, zur Zeit wiederum bearbeitet. Die jetzigen großen Personenzüge von 16 und mehr Wagen sollen durch kleine von 3—4 Wagen ersetzt werden und in Abständen von je 3—4 Minuten verkehren. Sollte diese Neueinführung wirklich zur Durchführung gelangen, so würden dadurch natürlich mancherlei Änderungen in den Betriebseinrichtungen folgen müssen, die bei so lebhaftem Verkehr sich von selbst ergeben; viele schwerfällige Einrichtungen beim Fahrkartenverkauf, bei der Kontrolle der Züge usw. müßten fallen und durch den Verhältnissen besser angepaßte ersetzt werden. Aber zunächst befindet sich der Plan wohl noch in der Studierstube und bis zu seiner Inangriffnahme wird es wohl noch gute Weile haben. Allerdings darf nicht übersehen werden, daß dem außerordentlich lebhaften Personenverkehr im Sommer durch eine derartige Betriebsführung ein ganz besonders großer Dienst geleistet werden könnte.

Fremde Weltteile.

— **Der Bau der Bagdadbahn.** Die Arbeiten an der ersten Strecke der Bagdadbahn, Konia-Eregli, schreiten nach einer Mitteilung des „Handelsmuseums" so rasch vorwärts, daß

die 100 km lange Strecke Konia-Karaman schon im Mai dieses Jahres dem Verkehr übergeben werden soll.

— **Deutsche Kolonialbahnen.** In einer bemerkenswerten Eingabe wird sich die Handelskammer zu M.=Gladbach, wie die Köln. Ztg. mitteilt, an den Deutschen Reichstag wenden, um eine Unterstützung der Bahnbauten in den deutschen Kolonien durch Reichsmittel zu erbitten. Die Eingabe weist zunächst auf die stets zunehmenden Schwierigkeiten in der Beschaffung von Rohbaumwolle hin. Während der Verbrauch von Baumwolle stetig steige, sei eine Ausdehnung des Anbaues in den bisherigen Baumwollgebieten nur noch in geringem Maße möglich. Die Versuche, in den deutschen Schutzgebieten Baumwolle anzubauen, seien daher von der größten volkswirtschaftlichen Bedeutung. Auch in England, Frankreich und Belgien würden, von dieser Erkenntnis ausgehend, ähnliche Bestrebungen mit großem Eifer gefördert. In England z. B. fordere die British Cotton Association nicht weniger als 1 000 000 £ von der Regierung für Bahnbauten in den westafrikanischen englischen Besitzungen. Auch die auf den Baumwollbau in Togo und Deutsch-Ostafrika hinzielenden Arbeiten des deutschen Kolonialwirtschaftlichen Komitees könnten nur wirklich nutzbar gemacht werden, wenn durch eine Verbesserung der vorhandenen Transportmittel die Möglichkeit gegeben werde, die geerntete Baumwolle auf raschem und billigem Wege nach der Küste zu befördern. Für eine gedeihliche Weiterentwicklung der begonnenen deutschen Baumwollanpflanzungen seien mithin Bahnbauten eine unbedingte Notwendigkeit. Die Handelskammer eines der bedeutenden Baumwollindustriebezirke Deutschlands hielte es daher für ihre Pflicht, auf diese Notwendigkeit hinzuweisen, und richte im Namen der deutschen Baumwollindustrie und im Interesse unserer gesamten Volkswirtschaft an den Reichstag die Bitte, er möge seine Zustimmung zum Bau einer Bahn im Schutzgebiete Togo von Lome nach Palime und zu einer Zinsgarantie für eine Bahn von Dar=es=Salaam nach Mrogoro geben. Zum Schlusse der Eingabe heißt es dann, diese Bahnen würden Gebiete erschließen, die nicht nur für Baumwolle, sondern auch für andere Kulturen ertragfähig seien. So habe die Handelskammer beispielsweise von zuverlässiger Seite erfahren, daß in Deutsch-Ostafrika auch Proben von dort anbaufähigem Hanf ein gutes Ergebnis gehabt hätten.

— **Ein englisches Urteil über den Bahnbau in Deutsch-Ostafrika.** Die „African World“ schreibt, wie wir der Köln. Zeitung entnehmen, in ihrer Weihnachtsnummer: „In Deutsch-Ostafrika, einem der vorzüglichsten Gebiete Afrikas, werden die Kolonisten mit ihren seit nahezu zwei Jahrzehnten betriebenen Geschäften langsam zu Tode gewürgt. An der ganzen Küste verspürt man den noch immer wachsenden Niedergang des Handels, der durch den Mangel schneller und billiger Transportgelegenheiten hervorgerufen ist, die in tropischen Gebieten, besonders da, wo Pferde und Rinder als Zugtiere fehlen, allein eine Bahn gewähren kann. Deutsch-Ostafrika ist kürzlich des öfteren beschrieben worden. Der jetzige, den Fortschritt liebende Kaiserliche Gouverneur Graf v. Götzen weiß vielleicht besser als irgendeiner aus seiner eignen hervorragenden afrikanischen Erfahrung, wo der Schuh drückt, und bei seinem letzten Besuche in Berlin soll er, wie man sich erzählt, seinem erlauchten, allerhöchsten Herrn und Kaiser klaren Wein darüber eingeschenkt haben. Die Regierung hat es nicht in der Hand, Besserung zu schaffen, sondern der Reichstag, und zwar auf einfache Weise: durch Gewährung einer Zinsbürgschaft des Reiches für das erforderliche Kapital zum Bau der dringend nötigen Schienenwege zwischen Dar=es=Salaam und dem Tanganyikasee, Kilwa und dem Nyassasee und zu dem Ausbau der bisherigen Spielzeugbahn in Tanga bis zu einem Punkte, von wo sie die geplante Hauptbahn leicht erreichen könnte, oder zum Bau einer direkten Verbindung mit dem Bezirke Mwanza am Viktoria-Nyanza, wo kürzlich vielversprechende Goldriffe von energischen deutschen und englischen Prospektoren festgestellt worden sind. Wenn diese Linien innerhalb der nächsten fünf Jahre gebaut werden, so würden sie den Küstenhäfen Deutsch-Ostafrikas ungeheuren Handel bringen und schließlich gewinnbringende Verbindungsadern für den Handelsverkehr darstellen mit den geplanten Kap-Kairo-Unternehmungen der großen Gruppen in Rhodesia, welche unter Führung der Chartered Company und der Tanganyika Concessions Company ohne Rücksicht auf die Kosten tätig am Werke sind, Afrika von Süd nach Nord, von West nach Ost und umgekehrt zu eröffnen, um die wunderbaren Ideale des beklagenswerten Kolosses zu verwirklichen.

Die Bahn von Mombassa nach Port Florence (die Ugandabahn), die trotz der außerordentlichen Geländeschwierigkeiten, wie sie in Deutsch-Ostafrika weit und breit nicht vorliegen, vom englischen Auswärtigen Amte gebaut worden ist, bietet bereits in den ersten zwei Jahren ihres Bestehens ein sprechendes praktisches Vorbild zum Lernen. Mit einer Eisenbahn ins Innere würde Dar=es=Salaam schnell als Handelszentrum für das östliche Tanganyika-Hochland mit Sansibar und Mombassa in Wettbewerb treten. Kilwa würde sicherlich unter denselben günstigen Verhältnissen eine der wichtigsten Küstenniederlagen für Portugiesisch- und Deutsch-Nyassaland werden, während das arme Tanga, welches unter dem überlegenen Wettbewerb von Kilindini-Mombassa als Handelsmittelpunkt bereits fast gänzlich beseitigt ist, eine wertvolle Basis für die Gebiete um den Kilimandscharo werden würde. Die Zeiten, wo Karawanenträger mit 70 Pfund auf dem Kopfe 60 bis 90 Tage von der Küste bis zur See brauchten, sind vorüber.

Je schneller der Reichstag die Augen den Tatsachen öffnet, die ihm seit Jahren von einer fähigen Minderheit fruchtlos in die Ohren trompetet worden sind, um so besser für alle, denen das Wohlergehen jener Kolonie am Herzen liegt. Die Entwicklungsmöglichkeiten dieser mit mineralischen, pflanzlichen und sonstigen Reichtümern wunderbar gesegneten Landstriche sind vorzüglich, selbst wenn man nur an Pflanzungsbetriebe von Kaffee, Faserstoffen und Baumwolle denkt. Warum läßt man also diesen vielversprechenden Niederlassungen langsam den Atem abschnüren? Wenn das so fort geht, kann das Ende nur ein wirtschaftlicher Zusammenbruch in wenigen Jahren sein! Die Frage haben wir schon früher gestellt, wir haben aber auch die Zuversicht, daß der erlauchte, Kaiserliche Beherrscher des Landes dieser Angelegenheit, welche für viele Tausende seiner unternehmenden und loyalen Untertanen eine Frage von höchster Bedeutung, ja eine Lebensfrage ist, die erforderliche persönliche Beachtung schenken wird, damit der Wahlspruch: ‚Vorwärts Ostafrika‘ zur Wahrheit werde, ehe es zu spät ist.“

Die Köln. Ztg. fügt dieser Mitteilung hinzu: „Das sagen uns Engländer, und der Reichstag sollte die Mahnung beherzigen. Während wir in krämerhafter Kurzsichtigkeit unserer wertvollen Kolonie die Mittel zur Entwicklung versagten und mit Mühe und Not eine ‚Spielzeugbahn‘ von noch nicht 100 km fertig brachten, bauten die Engländer trotz ihrer mannigfachen kriegerischen Unternehmungen längs unserer Nordgrenze ihre Bahn zum Viktoria-Nyanza. Um so energischer muß man jetzt betonen, daß die Annahme der Vorlage über den Bahnbau eine Pflicht gegen die Kolonie ist.“

— **Eisenbahn Dar=es=Salaam-Mrogoro.** Der von uns bereits mehrfach, zuletzt in Nr 16 S. 253 d. Ztg. erwähnte, dem Deutschen Reichstag unterbreitete Entwurf eines Gesetzes über die Übernahme einer Garantie des Reichs in bezug auf eine Eisenbahn von Dar=es=Salaam nach Mrogoro besagt: Zum Bau und zum Betrieb einer Eisenbahn von Dar=es=Salaam nach Mrogoro durch die auf Grund der beigedruckten Bau- und Betriebskonzession zu bildende Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft wird den Anteilseignern der genannten Eisenbahngesellschaft die Garantie des Reichs für a) eine Verzinsung des in diesem Unternehmen anzulegenden Kapitals bis zur Höhe von 18 750 000 ℳ mit 3 % vom Tage der Einzahlung an, b) die Zahlung des um 20 % erhöhten Nennbetrags der jeweilig gelosten und als solche abzustempelnden Anteilsscheine bewilligt. Das jetzt nach Herabsetzung der Spurweite von 1,0668 m auf 0,75 m in Aussicht genommene Kapital von 18 750 000 ℳ setzt sich wie folgt zusammen:

		Mark
1.	Die reinen Baukosten, um 20 % geringer als bei der breiteren Spur	13 200 000
2.	Zur Deckung für Risiko und Gewinn des Bauunternehmers, 9 % des Baukapitals	1 188 000
3.	Für den Betrieb von durchschnittlich 100 km jährlich zu Lasten des Baufonds für drei Jahre zu 1000 ℳ	300 000
4.	Für die Verzinsung des Baukapitals in durchschnittlicher Höhe von 6 500 000 ℳ während dreier Jahre zu 3 %	585 000
5.	Fonds für die in den ersten Betriebsjahren sich als notwendig herausstellende, noch dem Baufonds zur Last fallende Ersatz- und Ergänzungsbauten, um 20 % geringer als bei der früheren Spur	1 200 000
6.	Reserven für etwaige Betriebsausfälle in den ersten Betriebsjahren	1 000 000
7.	Betriebsfonds	500 000
8.	Zur Deckung unvorhergesehener Ausgaben, insbesondere mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Bauausführung im tropischen Klima	777 000
	zusammen	18 750 000

In der dem Entwurfe beigegebenen Begründung wird hierzu gesagt: Die sichere und rechtzeitige Fertigstellung der Bahn zu Lasten der Gesellschaft bedingt, wie schon in der Begründung des früheren Gesetzentwurfs hervorgehoben, eine nicht zu knappe Bemessung der Mittel, die auch insofern im Interesse des Reichs liegt, als dieses die Zinsgarantie lediglich den Anteilseignern gewährt, so daß in den ersten Jahren die Gesellschaft bei der Beschaffung weiterer Mittel voraussichtlich

auf erhebliche Schwierigkeiten stoßen würde. Anderseits ist es ausgeschlossen, daß der Gesellschaft aus etwaigen Bauersparnissen ein Gewinn erwächst. Solche Ersparnisse sind vielmehr einem Reservefonds zuzuführen, der unter Genehmigung des Reichskanzlers zinsbar angelegt werden muß, und bezüglich dessen Zinsen der Reichskanzler alljährlich bestimmt, ob sie dem Fonds selbst oder den Betriebseinnahmen zufließen sollen.

— **Explosionen auf amerikanischen Bahnen.** Der am 2. Dezember 1903 die Station Greenwood, Delaware, der Pennsylvania-Eisenbahn durchfahrende Güterzug stieß mit einem Verschiebezug zusammen, wobei ein Naphthawagen mit solcher Gewalt explodierte, daß die Erde auf mehrere Kilometer im Umkreise erschüttert wurde. Die brennende Naphtha zerstörte noch drei Güterwagen, 9 Gebäude auf und um den Bahnhof, die Telegraphen- und Telephonleitungen und schnitt hierdurch die Ortschaft von jedem Verkehr ab. Der Maschinenführer wurde getötet; mehrere Personen wurden schwer verletzt.

Auf einem Seitengleise der Station Jackson der Southern Pacific Railroad standen zwei Wagenladungen Schießpulver, die infolge Anfahrens eines Zuges explodierten, wodurch 24 Arbeiter, zumeist Griechen, und viele Personen schwer verletzt wurden. Die Gewalt der Explosion geht daraus hervor, daß einige der Opfer mit vom Leibe gerissenen Kleidern mehrere hundert Fuß weit fortgeschleudert wurden. Die Stationsgebäude, fünf Lokomotiven und eine größere Zahl von Wagen wurden gänzlich zerstört. Von den 46 Personen, die in der Nähe sich aufhielten, kamen nur neun ohne Verletzungen davon.

Allgemeines.

— **Treideln mittels elektrischer Lokomotiven.** Über die bei dem Teltower Kanal in der Umgebung Berlins angestellten Versuche des Treidelns mittels elektrischer Lokomotiven machte Regierungsbaumeister Block in der am 23. Februar d. J. abgehaltenen Versammlung des Vereins Deutscher Maschineningenieure interessante Mitteilungen. Wie er ausführte, ist es nach längeren Versuchen gelungen, eine elektrische Lokomotive zu bauen, welche mit einem das Treidelseil tragenden, verstellbaren Mast versehen ist und das Treidelseil nach Bedarf so hoch zu heben vermag, daß es über die vorhandenen Hindernisse — Kräne, Schiffe usw. — emporgehoben werden kann. Auf den beiden vom Kanal durchschnittenen Seen, dem Machnower und dem Griebnitzsee, werden demnächst auch Schleppversuche mit einem Sauggasmotorboot angestellt werden.

— **Das Luftgas, seine Herstellung und Verwendung.** Der Gedanke, brennbare Flüssigkeiten durch Zuführung von Luft direkt zu vergasen und zur Beleuchtung zu verwenden, ist an sich keineswegs neu, erscheint aber erst jetzt durch die Benoid-Gasapparate in einer allen praktischen Anforderungen genügenden Form zur Verwirklichung gebracht zu sein. Das Prinzip der Darstellung von Luftgas besteht, wie Dr W. Thiem aus Halle a/S. in einem in der Versammlung des Vereins Deutscher Maschineningenieure am 23. Februar d. J. gehaltenen Vortrage ausführte, in der Beladung der atmosphärischen Luft mit den Dämpfen einer brennbaren Flüssigkeit. Vorzüglich hierzu geeignet sind die Petroleumdestillate, besonders die spezifisch leichtesten, das Pentan und Hexan. Die atmosphärische Luft wird durch ein Gebläse angesaugt, unterwegs karburiert und dann unter Druck in die Leitung befördert. Die Zuführung des Brennstoffes in den Karburator erfolgt durch ein Becherwerk, das auf eine bestimmte Menge geförderter Luft einen abgemessenen Teil Hexan zur Verdampfung schöpft. Die Karburation erfolgt auf kaltem Wege, ohne irgendwelche Anwärmung durch eine Flamme. Diese Art der Karburation verhindert eine Verdichtung des Gases in den Leitungen. Die Verdichtung, der am häufigsten bei den Luftgasapparaten gerügte Übelstand, ist durch die Konstruktion völlig vermieden, so daß ein stets gleichmäßiges Gas geliefert wird, gleichgültig, ob viele oder wenige Flammen brennen, ob der Apparat längere Zeit unbenutzt gestanden hat, ob es kalt oder warm ist, ohne irgend welche Regulierung während des Betriebes.

Das im Karburator erzeugte Gas wird durch das Gebläse unter Druck gesetzt und in einen Gasometer befördert, der als Druckregler dient. Dieser betätigt mittels eines Hebels eine Stahlbandbremse, die das Gebläse zum Stillstand bringt, sobald der Gasometer genügend Gas enthält. Auf diese Weise regelt sich die Gaserzeugung völlig selbsttätig, dem Verbrauch entsprechend. Wird kein Gas verbraucht, so wird auch keins erzeugt. Eine Nachentwicklung kann nicht stattfinden.

Die Eigenschaften des Luftgases sind wesentlich von denen des Kohlengases verschieden. Zunächst ist der Geruch des Luftgases sehr schwach und keineswegs unangenehm, wie der des Leuchtgases oder gar des Ölgases oder Acetylens. Da es kein Kohlenoxyd oder Schwefelwasserstoff enthält, ist es völlig giftfrei und schwärzt Metalle nicht. Auch ist bei ihm jede Explosionsgefahr ausgeschlossen.

Die Verbrennungstemperatur des Luftgases ist außerordentlich hoch, weshalb das Licht sehr rein weiß ist und die natürlichen Farben nicht entstellt. Ferner ist es bekannt, daß eine Lichtquelle um so wirtschaftlicher arbeitet, je höher die Temperatur des leuchtenden Körpers ist. Infolge der hohen Verbrennungstemperatur stellt sich das Licht also sehr billig.

— **Der größte steinerne Brückenbogen der Welt.** Wir entnehmen den amerikanischen „Engineering News“ folgende Angaben über einen sehr bedeutenden, jetzt in der Ausführung begriffenen, deutschen Bau.

In Plauen im Königreich Sachsen wird nach Entwurf von C. Liebold zur Überführung einer Straße und einer Straßenbahn über ein Tal ein Viadukt hergestellt, dessen einziger Flachbogen mit 90 m Spannweite die Öffnung der Luxemburgbrücke um etwa 5,5 m übertrifft. Das Gewölbe setzt beiderseits auf dem gewachsenen Felsen auf, wird also von der — indes nur ganz geringen — darüberliegenden Erdschicht ein wenig verdeckt. Die Pfeilhöhe beträgt rund 18 m, die Scheitelstärke 1,5 m, die Breite zwischen den Gewölbstirnen 16 m. Die Gewölb-Zwickelmauern nebst ihren Verlängerungen bis zu den Felsböschungen geben dem Bauwerk eine Gesamtlänge von 150 m. Sie sind in ihrem unteren Teil mehrfach durch tunnelartige Öffnungen durchbrochen, während im oberen Teil eine Reihe von Blendarkaden Ersparnis an Mauerwerk herbeiführen und der Brücke ein gefälligeres Aussehen verleihen soll. Die Herstellung des Bogens erforderte 10—12 000 cbm Stein und 12 000 Tonnen Zement. Der Druck auf die Fundamentsohle beträgt 24 kg/qcm.

Ist das Vorhandensein eines so überaus tragfähigen Baugrundes als günstiger Umstand zu bezeichnen, so tritt noch als zweiter hinzu, daß vorzügliche Bausteine in unmittelbarer Nähe der Brücke gebrochen werden konnten. Dies in Verbindung mit niedrigen Arbeitslöhnen hat den außerordentlich geringen Vertragspreis von 500 000 ℳ herbeigeführt. Die Ausführung ist der Firma Liebold & Cie in Langebrück (Sachsen) übertragen.

Beim Bau trat zunächst das Lehrgerüst als wichtiger Teil hervor. Es wurde auf fünf quer zur Brücke liegenden Grundmauern aus verstärktem Beton aufgestellt. Zum Lehrgerüst wurden rund 2000 cbm Kiefernholz verwendet. Es ward in drei Stockwerken aufgebaut. Die Zurichtung des Holzes dauerte sechs Wochen. Ebenso lange die Aufstellung. Arbeiterzahl 40.

Das Mauerwerk besteht aus Schieferstein von 1830 kg/qcm Zerdrückungsfestigkeit in Portland-Zement-Mörtel. Die Steine des großen Bogens und der Zwickelverblendung sind 10—12 cm stark. In den Gewölbestirnen ist Hausteinmauerwerk nachgeahmt. Der Bogen wurde in sechs durch 1—2,5 m weite Lücken voneinander getrennten Teilen aufgemauert. Die Lücken sind mit Holz ausgesteift und, nachdem alles übrige Bogenmauerwerk vollendet war, geschlossen worden. Damit wurde bei der Scheitellücke begonnen und bei den untersten Lücken geendet.

Der große Bogen wurde am 20. November 1903 fertiggestellt. Darauf unterbrach man die Arbeiten bis zum Frühjahr 1904. Man gedenkt, das Lehrgerüst im April herauszunehmen und die ganze Brücke im August 1904 fertigzustellen.

Die Senkung des Lehrgerüsts unter dem Bogenmauerwerk betrug 2,5 cm.

Rechtspflege.

— **Berechtigung zur Stellung des Strafantrags.** Auf einem Bahnhofe waren Nahrungsmittel in geringer Menge, zum Genusse auf der Stelle, welche als Frachtgut der Eisenbahn übergeben waren, entwendet. Auf Anzeige der Bahn ist der Täter wegen Übertretung des § 370 Nr 5 des Strafgesetzbuchs für das Deutsche Reich bestraft. Die gegen das Urteil eingelegte Revision hat das Reichsgericht am 18. Juni 1903 mit folgender Begründung verworfen:

In den Gründen wird der Eisenbahnverwaltung die Berechtigung zum Strafantrag deshalb beigelegt, weil sie dem Absender für den ihm durch die Tat erwachsenen Schaden hafte. Diesen Standpunkt hält die Revision für verfehlt, nachdem der Eigentümer der entwendeten Waren Ersatzansprüche nicht angemeldet und auf Stellung eines Strafantrags verzichtet hat. Dieser Gesichtspunkt bedarf hier keiner Prüfung, denn die Berechtigung der Eisenbahn, hier den Strafantrag selbst zu stellen, folgt aus nachstehender Erwägung. Die Bahn hatte hier zur Zeit der Tat nicht nur die tatsächliche Innehabung, sondern auch den im § 868 des Bürgerlichen Gesetzbuchs rechtlich geschützten Besitz der gestohlenen Gegenstände. Sie wurde mithin, ohne Rücksicht auf ihre etwaige Schadenersatz-

pflicht gegenüber dem Absender, durch die Tat des Angeklagten verletzt und damit war ihre Berechtigung zum Strafantrage von selbst gegeben (Rechtspr. d. Reichsger. Bd 8 S. 703; Entsch. d. Reichsger. i. Str.-S. Bd 19 S. 378).

In der Anzeige der Entwendung, welche die Eisenbahnbehörde der Staatsanwaltschaft erstattet hat, liegt ein Strafantrag im Sinne des § 61 des Strafgesetzbuchs. Mit Unrecht schützt die Revision vor, wer lediglich Untersuchung einer Tat fordere, begehre damit noch nicht deren Bestrafung; vielmehr schließt im Gegenteil die Anregung eines strafgerichtlichen Vorgehens gegen einen bestimmt bezeichneten Verdächtigten an sich die Kundgebung des Willens, daß er bestraft werde, in sich, wenn nicht ein besonderer Vorbehalt gemacht ist. W. C.

— **Teilenteignung.** Zum preußischen Enteignungsgesetze führt ein Urteil des Reichsgerichts vom 3. November 1903 folgendes aus: Das Reichsgericht hat in jetzt feststehender Rechtsprechung angenommen, daß bei Teilenteignungen Entschädigung für die das Restgrundstück treffenden nachteiligen Folgen des Unternehmens zu gewähren ist, für dessen Zwecke die Enteignung erfolgt, und daß die Entschädigung alle nachteiligen Folgen des ganzen Unternehmens zu umfassen hat, es sei denn, daß nachgewiesen wird, es hätte der Schaden auch ohne die Enteignung eintreten müssen. Bestand demnach im gegenwärtigen Falle das Unternehmen, dem der Kläger Teile seines Grundstücks hat opfern müssen, in der Bahnhofserweiterung und der dadurch bedingten Verlegung des in Frage stehenden Weges, so ist z. Z. nicht ersichtlich, weshalb es an dem ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Schaden infolge der neuen Gestaltung der Wegeverhältnisse und der Teilenteignung fehlen soll. Daß die Änderung des Weges ohne die Enteignung durchführbar gewesen wäre, steht nicht fest, und wenn erst die letztere die erstere ermöglicht hat, so muß auch der Kläger den Schaden ersetzt verlangen dürfen, der ihm mit der Hergabe von Land zu der neuen Anlage für seinen Restbesitz entstanden ist. Er würde ihn nicht erlitten haben, wenn die Enteignung und damit die neue Anlage unterblieben wäre.

Bedenken erregte die Entscheidung des Erstrichters, daß der Klageanspruch vom Gesichtspunkte des servitutartigen Anliegerrechts des Klägers unbegründet sei. Daß eine öffentliche, zum Verkehr und Anbau innerhalb einer Stadt bestimmte fahrbare Straße in Frage steht, stellt das Gericht ausdrücklich fest. Richtig ist, daß Kläger nur wegen des bereits vorhandenen Hauses einen Anspruch auf Erhaltung der Straße besitzt und daß dieser Anspruch nicht so weit geht, daß die Straße als durchgehender Weg bestehen bleibt. Die Umwandlung in eine Sackgasse muß sich der Anlieger gefallen lassen. Allein vorausgesetzt ist doch immer, daß die Straße nach der einen Seite hin als solche in unverändertem Zustande bestehen bleibt und daß sie den Verkehr mit den benachbarten Häusern in der bisherigen Weise oder wenigstens wesentlich so, wie bisher, ermöglicht, wennschon der Anschluß an das Straßennetz der Stadt nach der einen Seite beseitigt oder beschränkt wird.

(Wegen des Nachbarrechts an Straßen vergl. die in Nr 10 d. Ztg. abgedruckte Entscheidung.) W. C.

Bücherschau.

— **Die Gebühren technischer Sachverständiger nach den deutschen Prozeß- und Gebührenordnungen.** Von Theodor Unger, Königlichem Baurat. Wiesbaden, C. W. Kreidels Verlag 1904. Preis 80 ₰.

Die Bewertung gerichtlicher technischer Gutachten bildet eine immerwährende Quelle von Meinungsverschiedenheiten, die zum Teil auf Unklarheiten in den Bestimmungen, zum Teil auf die Unkenntnis dieser Bestimmungen von seiten der Sachverständigen selbst zurückzuführen sind. Tatsächlich gehört schon einiges Studium dazu, sich in diesen Bestimmungen zurechtzufinden. Anderseits suchen die Gerichte die Bezüge der Sachverständigen mehr und mehr herunterzudrücken.

Unter diesen Umständen ist es höchst dankenswert, daß der Verfasser die einschlägigen Bestimmungen mit ihren Begründungen übersichtlich zusammengestellt hat. Auf diese Weise ist der Begutachter aufs bequemste in die Lage versetzt, die Gebührenberechnung selbst vornehmen zu können, statt sie dem Gericht zu überlassen, das immer geneigt sein wird, die Leistung der Sachverständigen eher zu niedrig als zu hoch einzuschätzen.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Strecken der Nord-Friesischen Lokalbahn:

1. Stiens-Tjummarum, 18,003 km, eröffnet am 2. Dezember 1902;
2. Tjummarum-Midlum-Herbayum, 8,797 km, eröffnet am 2. Oktober 1903;
3. Tjummarum-Franeker Haltest., 6,690 km, eröffnet am 2. Oktober 1903

sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Der Haltestelle Blankensee — zwischen den Stationen Frankfurt a/O. und Reppen der Strecke Berlin-Posen gelegen — wird vom 1. April d. J. ab die Bezeichnung Kunersdorf, Kreis West-Sternberg beigelegt werden.

Vereins-Kilometerzeiger.

Der Kilometerzeiger Nr 69 (k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden; zu den bestehenden Kilometerzeigern sind an Nachträgen erschienen: Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr 8 (Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen), Nachtrag VII zum Kilometerzeiger Nr 42 (Königl. Eisenbahndirektion Magdeburg), Nachtrag X zum Kilometerzeiger Nr 74a (k. k. österreichische Staatsbahnen) und Nachtrag XI zum Kilometerzeiger Nr 74 (k. k. österreichische Staatsbahnen).

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr 69 wird der im Februar 1900 ausgegebene Kilometerzeiger Nr 69 und der im April 1899 ausgegebene Kilometerzeiger Nr 64 der Eperjes-Bártfaer Lokalbahn nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr 42 (Königl. Eisenbahndirektion zu Magdeburg) und Nr 90 (Prinz Heinrich-Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden; ferner ist zu dem Güterwagenparkverzeichnis zu 37a (Königl. Eisenbahndirektion Essen) der Nachtrag I erschienen. Durch das neu herausgegebene Verzeichnis Nr 42 ist das im November 1900 ausgegebene Verzeichnis Nr 42 nebst zugehörigen Nachträgen I bis III und durch das neu herausgegebene Verzeichnis Nr 90 das im April 1901 ausgegebene Verzeichnis gleicher Nummer aufgehoben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 62 vom 27. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Bestimmungen in § 8 Ziffer 1 und 2 der gemeinsamen Abfertigungsvorschriften (abgesandt am 3. März d. J.).

Nr I 67 vom 29. Februar d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend die Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1903 (abgesandt am 4. März d. J.).

Nr I 72 vom 27. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einladung zur diesjährigen ordentlichen Vereinsversammlung (abgesandt am 3. März d. J.).

Nr II 82 vom 1. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in Eisenbahnwagen (abgesandt am 3. März d. J.).

Nr III 127 vom 29. Februar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 4. März d. J.).

Nr III 209 vom 2. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 9. März d. J.).

Nr III 210 vom 2. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 9. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Gramenz - Pollnow — und zwar 3,6 km von Drawehn und 5,1 km von Gutzmin — neu eingerichtete Personenhaltepunkt Gerfin für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Gepäckstücke werden von Gerfin unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Fahrkarten-Endstation erhoben.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge für Gerfin enthält der am 1. Mai d. J. Gültigkeit erlangende Fahrplan.

Näheres ist bei den Bahnhofsvorständen zu erfahren.

Danzig, den 2. März 1904. (675)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Abfertigungsbefugnisse der Stationen Düsseldorf-Derendorf und Düsseldorf-Hafen.

Aus Anlaß der in Düsseldorf stattfindenden Internationalen Kunst- und großen Gartenbauausstellung werden die Abfertigungsbefugnisse der Stationen Düsseldorf-Derendorf und Düsseldorf-Hafen für die Zeit vom 1. April bis 31. Oktober d. J. erweitert:

1. auf die Abfertigung von Eilgut in Ladungen und von Eilstückgut in Sendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen,
2. auf die Abfertigung von Eilstückgut in Sendungen unter 2000 kg, soweit die Verladung der Sendungen gemäß § 42[2] der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I B dem Absender zugewiesen werden kann,
3. auf die Abfertigung solcher Eilstückgutsendungen unter 2000 kg, hinsichtlich deren auch beim Nichtvorhandensein der Voraussetzungen des § 42 der Allgemeinen Tarifvorschriften mit Rücksicht auf die besondere Art des Gutes Selbstverladung durch den Absender mit diesem vereinbart werden kann, und eine derartige Vereinbarung im Frachtbriefe durch den Vermerk des Absenders „vom Absender verladen nach Vereinbarung mit der Eisenbahn" beurkundet ist.

Elberfeld, den 4. März 1904. (676)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Deutsch-belgischer Gütertarif.

Teil II, Heft 3 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. werden die Stationen Feudingen des Direktionsbezirks Elberfeld und Bruxelles (Midi) der belgischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 5 I, Abteilung C, für Holz einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 6. März 1904. (677)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks (ausgenommen Gaskoks) und Steinkohlenbriketts in geschlossenen Sendungen von je 200—300 t zur Ausfuhr über See nach außereuropäischen Ländern im Verkehre von Stationen des Ruhrreviers nach Station Emden und Emden Außenhafen, Leer und Papenburg ein ermäßigter Ausnahmetarif in Kraft. Preis 10 ₰.

Essen, den 8. März 1904. (678)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburg - ostdeutsch - Berlin-Stettiner-Oldenburg-mitteldeutsch und Altonaer und Oldenburg-nordwestdeutscher Verkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif E 1 (Schiffsbaueisen nach Seewerften) auf die Bezüge der an oder in der Nähe von Seehafen- und Seekanalstationen betriebenen Eisenwerke, die sich mit der Herstellung von Schiffsbaueisen befassen, ausgedehnt. Gleichzeitig findet der Ausnahmetarif 9 s (Schiffsbaueisen im Versande nach binnenländischen Stationen) auch bei gemeinschaftlichem Bezuge einer Wagenladung Schiffsbaueisen durch mehrere Werften Anwendung.

Nähere Auskunft, namentlich über die bezüglich der Erweiterung der genannten Ausnahmetarife zu beachtenden Anwendungsbedingungen erteilen die beteiligten Dienststellen.

Hannover, den 5. März 1904. (679)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Am 10. d. M. wird ein ermäßigter Ausnahmetarif für Sprit und Spiritus in 10 t-Ladungen von Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Kattowitz, Magdeburg, Posen und Stettin eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 4. März 1904. (680)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. April 1904 werden die Stationen Frankfurt a/M. Hauptbhf., Höchst a/M. und Offenbach a. Main der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. in den außeritalienischen Ausnahmetarif Nr 40 für Häute und Felle einbezogen.

Weitere Auskunft erteilt das Verbandsabrechnungsbureau hier.

Straßburg, den 5. März 1904. (681)

Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Am 10. d. M. wird die Station Dahlhausen (Ruhr) des Direktionsbezirks Essen in die Stationsgruppe Altenessen usw. aufgenommen.

Altona, den 5. März 1904. (682)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Gütertarif.

Für Kartoffelstärkefabrikate von Kyritz nach Basel kommt zum 15. d. M. ein Ausnahmefrachtsatz zur Anwendung. Näheres ist bei den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 3. März 1904. (683)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif II und Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif E 1 (Schiffsbaueisen nach Seewerften) auf die Bezüge der an oder in der Nähe von Seehafen- und Seekanalstationen betriebenen Eisenwerke, die sich mit der Herstellung von Schiffsbaueisen befassen, ausgedehnt. Ferner findet der Ausnahmetarif 9 S fortan auch bei gemeinschaftlichem Bezuge einer Wagenladung Schiffsbaueisen durch mehrere Werften Anwendung. Die in den Anwendungsbedingungen der beiden Ausnahmetarife eintretenden Änderungen sind bei den beteiligten Versand- und Empfangsstationen sowie bei den Auskunftsstellen zu erfahren.

Breslau, am 4. März 1904. (684)

Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der Kgl. bayerischen Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Verkehr mit der Haltestelle Schierling der Lokalbahn Eggmühl-Langquaid

1. für Eil- und Frachtstückgutsendungen,
2. für a) Getreide,
   b) Braun- u. Steinkohlen

bei Aufgabe in Wagenladungen die besonderen Zuschläge im Betrage von 0,12 ℳ für 100 kg bei Eilgut, von 0,10 ℳ für 100 kg bei sonstigem Frachtstückgut und von 0,06 ℳ für 100 kg bei Wagenladungen aufgelassen.

München, den 3. März 1904. (685)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M.-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1904 wird die Station Rentwertshausen in den Ausnahmetarif 31, Abteilung III für Nürnberger etc. Waren einbezogen. Weitere Auskunft erteilen die Dienststellen.

München, den 8. März 1904. (686)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

An Stelle des obengenannten Gütertarifs tritt voraussichtlich mit Gültigkeit vom 1. Mai 1904 ein neuer Gütertarif in Kraft, welcher die Bezeichnung: Nassauisch - oberhessisch-bayerischer Gütertarif führen wird.

Durch denselben werden in verschiedenen Verkehrsbeziehungen Ermäßigungen der Frachtsätze, teilweise jedoch auch Frachterhöhungen eintreten.

München, den 3. März 1904. (687)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 9. März 1904 an werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr 7 im Heft 4, erste Abteilung, und des Ausnahmetarifes Nr 10 im Heft 4, zweite Abteilung der Verbandstarife unverändert auch auf „Reisflocken (ausgenommen Reisflocken in Paketen verpackt)" angewendet.

Karlsruhe, den 5. März 1904. (688)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil III, Heft Nr 2 vom 1. April 1902.

(Ausnahmetarif für Getreide etc. im Verkehr mit Ungarn.)

Ab 1. April 1904 wird die Station Veszprem der Györ-Veszprem-Dombovarer Lokalbahn in den Abschnitt I des Tarifes (Getreide etc.) mit den um 0,04 ℳ für 100 kg erhöhten Frachtsätzen für Jutas einbezogen.

In die Einlagerungstabelle wird Veszprem mit der Gruppennummer XIV aufgenommen.

München, den 3. März 1904. (689)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Vom 15. März d. J. ab wird der Ausnahmetarif 6 auf den Versand von Braunkohlen etc. von Stationen der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn nach Stationen der Reinickendorf-Liebenwalde-Groß-Schönebecker Eisenbahn ausgedehnt. Vom gleichen Zeitpunkte ab werden die von den Stationen Costebrau-Friedrichsthal und Römerkeller nach Weißensee, Berl. Ringbahnstation bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (Braunkohlen etc.) ermäßigt sowie die Schnittentfernung Lauchhammer-Königsberg i/Pr. Südbhf. in 665 km berichtigt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 7. März 1904. (690)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 15. März d. J. treten für Griffel (auch künstliche), Märbel (Stein-, Ton-, Glasmärbel) und Schiefertafeln in Ladungen zu 10 000 kg zur Ausfuhr im Verkehre von den Versandstationen des Ausnahmetarifs 24 nach Mannheim der badischen Staatsbahnen und Ludwigshafen der Pfälzischen Eisenbahnen an Stelle der jetzigen ermäßigte Ausnahmefrachtsätze in Höhe der Sätze des Spezialtarif III in Kraft.

Näheres ist bei den beteiligten Abfertigungsstellen zu erfragen.

Erfurt, den 7. März 1904. (691)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Ergänzung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes 13.

Auf Seite 249 des Tarifes Teil II für den obbenannten Eisenbahnverband ist unter Emballagen nach dem Worte „Drahtseilen" beizufügen: „sowie leere, gebrauchte Holzfässer unter 8 hl Gehalt."

Diese Tarifmaßnahme tritt am 22. März 1904 in Kraft.

Wien, am 5. März 1904. (692)

Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Namen der Verbandsverwaltungen.

Adriatisch-sächsischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Nachtrages II (Änderung von Stationsnamen).

Auf Seite 5 des Nachtrages II zum Verbandsgütertarif Teil II hat es in dem Abschnitt „Änderung von Stationsnamen" statt „Mylau Bahnhof" richtig „Mylau Haltestelle" zu heißen.

Es ist demnach im Verbandsgütertarif Teil II nicht die Stationsbezeichnung Mylau Bahnhof, sondern Mylau Haltestelle auf „Bahnhof Göltzschtalbrücke" abzuändern.

Wien, am 3. März 1904. (693)

Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Betriebsinspektions- und Postamtsgebäude auf Bahnhof Worms.

Die Erd-, Maurer-, Steinhauer-, Asphaltisolierungs- und Grobschmiedearbeiten (Los I), die Zimmer- und Stakerarbeiten (Los II), die Dachdeckungsarbeiten (Los III), sowie die Klempnerarbeiten (Kupferarbeiten) (Los IV) für den Neubau des Betriebsinspektions- und Postamtsgebäudes auf Bahnhof Worms sind nebst den dazu gehörigen Lieferungen in Losen getrennt zu vergeben.

Die Verdingungsunterlagen — mit Ausnahme der Zeichnungen, welche im Zimmer 61 unseres Verwaltungsgebäudes (Rhabanusstraße 1 hier) zur Einsicht in den Dienststunden von 8½ bis 12 Uhr vorm. und 2½ bis 6 Uhr nachm. ausliegen — können gegen portofreie Einsendung von 1,70 ℳ für Los I, 0,80 ℳ für Los II, 1 ℳ für Los III und 0,80 ℳ für Los IV in bar, nicht in Briefmarken, durch unser Zentralbureau bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen, portofrei und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zu dem auf Mittwoch, den 16. März d. J., vorm. 10 Uhr, festgesetzten Eröffnungstermine, welcher in Gegenwart etwa erschienener Bieter im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Mainz, den 2. März 1904. (694)

Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der eisernen Gleisüberbauten und Deckenkonstruktionen einschließlich der Oberlichter für den nördlichen Teil der östlichen und westlichen Tunnelanlage sowie für die Gepäckkammer auf Bahnhof Breslau O/S. soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Es umfaßt

Los I 53 600 kg Flußeisen und 2010 Kilogramm Flußstahlguß,

Los II 248 600 kg Flußeisen, 2020 kg Flußstahlguß und 950 kg Gußeisen.

Die Angebote können sich auf eins oder beide Lose erstrecken. Sie sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am 6. April 1904, vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Es können nur solche Unternehmer berücksichtigt werden, die den Nachweis liefern, daß sie bereits ähnliche Bauausführungen von gleichem Umfange mit kürzerer Lieferfrist zufriedenstellend ausgeführt haben. Es bleibt vorbehalten, den Zuschlag im ganzen oder nach Losen getrennt zu erteilen.

Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen in unserem Zentralbureau, Zimmer 41, zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 4 ℳ bezogen werden.

Breslau, den 3. März 1904. (695)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

K. Württ. Staatseisenbahnen.

Verkauf von alten Werkstättenmaterialien.

Die beim Hauptmagazin Eßlingen, bei den Werkstätten Aalen, Cannstatt, Eßlingen, Friedrichshafen, Heilbronn, Rottweil, Stuttgart, Tübingen, Ulm und bei der Dampfschiffahrtsverwaltung Friedrichshafen lagernden Altmaterialien, und zwar:

Feuerbüchsenkupfer, Kupferabfälle, Kupferspäne, Messing- und Rotguß-Abfälle und -Späne, Rotgußabschaum, Rotgußsand, Kompositionsspäne, Kompositionsasche, Zink, Blei, Manganbronze-Abfälle, Radreifen, Radsterne, Wagenräder, Schmiedeisen, Eisenblech, Roststäbe, Siedröhren, Gußeisen, Eisen- und Stahldrehspäne, Stahlabfälle und Gummiabfälle

werden dem Verkauf ausgesetzt. Die Verkaufsbedingungen nebst Materialverzeichnis werden auf Verlangen von der unterzeichneten Stelle verabfolgt. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf alte Werkstättenmaterialien" versehen spätestens bis zum 21. März d. J., nachmittags 2½ Uhr, hierher einzureichen. Die Eröffnung derselben findet anschließend hieran statt. Die Bieter bleiben bis zum 11. April d. J. an ihre Angebote gebunden.

Eßlingen, den 4. März 1904. (696RM)

K. Hauptmagazinsverwaltung.

Die in den Hauptwerkstätten zu Gotha, Erfurt und Meiningen und in der Nebenwerkstätte zu Jena vorhandenen alten Werkstattsmaterialien, als Blechschrott, Kernschrott, Mischschrott, Gußschrott, Stahlschrott, Drehspäne von Eisen und Stahl, Radreifen, Radsterne, Scheibenräder, Achswellen, kupferne Feuerbuchsplatten, Kupfer- und Rotgußspäne, Zinkschrott und Glasbrocken sollen verkauft werden.

Termin hierzu ist auf Mittwoch, den 6. April 1904, vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Verkaufsbedingungen und Gebotbogen können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstande des Zentralbureaus gegen postgeldfreie Einsendung von 25 ₰ in barem Gelde (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Erfurt, den 5. März 1904. (697)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 22. 16. März 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Das Reisen auf amerikanischen Eisenbahnen.

Elektr. Eisenbahnwagen-Beleuchtung.

Die Verhandlungen des preußischen Abgeordnetenhauses über den Eisenbahnetat.

Nachrichten:
Deutschland: Nebenbahnvorlage. — Einrichtung von Wagen für den Viehversand. — Schutz der Arbeiter bei Bahnbauten gegen Lohnausfälle. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Umleitungen im Güterverkehr. — Verkehrsstellen der bayer. Staatsbahnen. — Eröffnung der Lokalbahn Bayreuth-Hollfeld. — Reinigung der Personenwagen. — Große Berliner Straßenbahn.

Österreich: Verband der österr. Lokalbahnen. — Österr.-russ. Eisenbahnverbindung. — Umgestaltung der Kremstalbahn. — Lokalbahn Krems-Grein. — Bosrucktunnel. — Wocheiner Bahn. — Elbeverkehr der Aussig-Teplitzer E. — Österr. Eisenbahnverkehrsanstalt.

Ungarn: Betriebseinnahmen der ungar. Eisenbahnen. — Rauchverbot. — Motorverkehr.

Übrige europäische Länder: Neue belgisch-deutsche Eisenbahnverbindung. — Elektr. Eisenbahn Brüssel-Antwerpen. — Fahrpreisermäßigung für Reserve- und Landwehroffiziere in Frankreich. — Berner Alpendurchstich. — Schweizer. Sommerfahrplan. — Simplontunnel. — Paris-Barcelona-Expreß. — Spanische Verkehrspolitik. — Bestellung von Rollmaterial für die russ. Staatsbahnen.

Fremde Weltteile: Baikal-Ringbahn. — Eisenbahnen in Korea. — Deutsche Eisenbahnbauten in China. — Kap-Kairobahn. — Eine Brücke über die Meerenge von Canso (Nordamerika). — Die Pennsylvaniabahn auf der Weltausstellung in St. Louis. — Der argentinische Eisenbahnstreik.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr 8 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Das Reisen auf amerikanischen Eisenbahnen.

Von den Regierungs-Baumeistern E. Giese und O. Blum.

Wenn auch über die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen Nordamerikas schon von vielen Seiten berichtet worden ist, so verlohnt es sich doch wohl, persönliche Beobachtungen mitzuteilen, da dadurch das Urteil über das Eisenbahnwesen Amerikas geklärt und geläutert und manche falsche Ansicht berichtigt werden kann.

Die Fahrgeschwindigkeiten.

Zu den falschen Ansichten, die vielfach in Deutschland, wenn auch weniger in unterrichteten Kreisen, über Amerika verbreitet sind, gehören die Märchen von riesigen Geschwindigkeiten der Züge. Wie es in Wahrheit damit bestellt ist, möge das folgende zeigen: Nach dem Sommerfahrplan 1903 ist von den über längere Strecken verkehrenden Zügen der schnellste in ganz Amerika der Twenty-Century-Limited, ein Zug mit erhöhten Fahrpreisen und beschränkter Platzzahl von Newyork nach Chicago mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 78,5 (achtundsiebzig) km, allerdings auf die große Entfernung von 1570 km. Andere höchste Reisegeschwindigkeiten zwischen großen Städten auf anerkannt guten Eisenbahnen sind:

Newyork-Boston	74,5 km/St.	(Entfernung	373 km)
Newyork-Philadelphia .	67 „	(„	145 „)
Philadelphia-Pittsburg .	68 „	(„	567 „)
Pittsburg-Chicago . . .	59,6 „	(„	754 „)

Diese wenigen Zahlen zeigen schon, daß die Reisegeschwindigkeit in Amerika nicht höher ist als in Europa. Wie rasch im Durchschnitt die Beförderung auf große Strecken und mit guten Zügen ist, kann aus den umstehenden Zusammenstellungen der von uns zurückgelegten Fahrten ersehen werden, auf denen wir fast immer die schnellsten Züge benutzten. Die Zusammenstellungen sind getrennt nach Fahrten im Osten — östlich von Chicago — und Fahrten im Westen — westlich von Chicago —. Diese Trennung ist angezeigt, weil in dem hochentwickelten, industriereichen Osten die Eisenbahnen bedeutend besser und damit die Züge schneller und pünktlicher sind als in dem Westen, der fast nur eingleisige Bahnen mit langsamen und fahrunpünktlichen Zügen hat.

Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit war demnach im Osten bei insgesamt 4075 zurückgelegten Kilometern 56,8 km/Std., im Westen bei 7606 km 43,4 km/Std.; sie hätte fahrplanmäßig 57,9 bezw. 46,6 km/Std. sein sollen. Die höchste Reisegeschwindigkeit erreichten wir auf der Strecke Philadelphia-Atlantic City mit 83,7 km/Std. mit einem der bekannten Renommierzüge, die bei Versuchsfahrten bis zu 115 km/Std. erzielt haben sollen. Unsere höchste Fahrgeschwindigkeit war auf der Strecke Boston-Springfield (114 km/Std.) auf einer Einzellokomotive; es wurde uns das als etwas ganz besonders Großartiges vorgeführt.

Verspätungen.

Während in den östlichen Landesteilen die Züge leidlich fahrplanmäßig verkehren, gehören im Westen große Verspätungen zur Tagesordnung. Die Zusammenstellung zeigt, daß im Westen auf große Entfernungen alle von uns benutzten Züge starke Verspätungen hatten. Wenn diese auch in zwei Fällen durch Entgleisungen anderer Züge verursacht oder vergrößert worden waren, so waren dies doch nicht ausnahmsweise ungünstige Zufälle; wie allgemein die Verspätungen im Westen sind und wie allgemein damit gerechnet wird, mögen folgende Bemerkungen dartun:

In Salt Lake City wurden uns keine Karten für den durchgehenden Schlafwagen St. Louis-San Francisco verkauft, weil die Verkaufsstelle ganz bestimmt annahm, daß der Wagen den

Fahrten im Osten (östlich von Chicago).

Tag	Fahrt von	Fahrt nach	Beförderungsart	Abfahrt soll	Abfahrt ist	Ankunft soll	Ankunft ist	Entfernung in Kilometern	Fahrzeit in Stunden soll	Fahrzeit in Stunden ist	Reisegeschwindigkeit Kilometer in der Stunde soll	Reisegeschwindigkeit Kilometer in der Stunde ist
29. Juli	Newyork	Newhaven	Personenzug	10.00	10.00	11.35	11.35	118	1.35	1.35	74,7	74,7
29. Juli	Newhaven	Boston	„	2.47	2.47	7.00	8 15*	254	4.13	5.28	60,2	46,4
1. August	Boston	Springfield	Inspektionsmaschine (Sonderzug)	—	8.10	—	11.00	158	2.50	2.50	55,8	55,8
1. August	Springfield	Albany	Personenzug	11.15	11.15	2.35	2.35	164	3.20	3.20	49,3	49,3
2. August	Albany	Saratoga	Lokalzug	8 30	8.30	9.45	9.45	58	1.15	1.15	42,4	42,4
2. August	Saratoga	Albany	Personenzug	5.30	5.30	6.40	6.40	53	1.10	1.10	45,3	45,3
3. August	Albany	Newyork	Flußdampfer	8.30	8.30	5.30	5.45	232	9.00	9 15	25,8	25,1
5. August	Newyork	Philadelphia	Schnellzug	8.41	8.41	10.45	10.45	142	2 04	2 04	70 6	70 6
8. August	Philadelphia	Baltimore	„	7.40	7.40	9 52	9.55	155	2.12	2.15	70,5	68,8
9. August	Baltimore	Washington	„	9 00	9.00	9.47	9.50	64	0.47	0.50	82,1	77,1
9. August	Washington	Philadelphia	„	5.00	5.00	8.19	8.19	219	3.19	3.19	66 0	66,0
10. August	Philadelphia	Atlantic City	„	3.10	3.11	4.15	4.15	89	1.05	1.04	82,6	83,7
10. August	Atlantic City	Philadelphia	„	7 30	7.30	8 35	8.35	89	1.05	1.05	82,6	82,6
11. August	Philadelphia	Buffalo	„	8.30	8.30	7.40	7.40	679	11.10	11.10	60,8	60,8
14 August	Buffalo	Pittsburg	„	8.45	8.45	5.30	5.30	435	8.45	8.45	49,7	49,7
16. August	Pittsburg	Altoona	„	8.00	8.00	11.35	11.35	188	3.35	3.35	52 5	52,5
16. August	Altoona	Pittsburg	Personenzug	1 15	1.15	5 50	5.50	188	4.35	4.35	41,0	41,0
19./20. Aug.	Pittsburg	Chicago	Schnellzug	6.30	6.30	7.35	7.35	753	13.05	13.05	57,6	57,6
30. August	Chicago	Milwaukee	„	9 00	9.00	11.00	11.00	137	2.00	2.00	68.5	68,5
30. August	Milwaukee	Chicago	Personenzug	7.20	7.20	9.40	9 40	137	2.20	2.20	58,8	58,8
			zusammen					4307	79.25	81.00	55,5	53,2
			zusammen auf Eisenbahnen					4075	70.25	71.45	57,9	56,8

* Güterzug vor uns entgleist.

Fahrten im Westen (westlich von Chicago).

Tag	Fahrt von	Fahrt nach	Beförderungsart	Abfahrt soll	Abfahrt ist	Ankunft soll	Ankunft ist	Entfernung in Kilometern	Fahrzeit in Stunden soll	Fahrzeit in Stunden ist	Reisegeschwindigkeit Kilometer in der Stunde soll	Reisegeschwindigkeit Kilometer in der Stunde ist
31. August/1. Septbr.	Chicago	New Orleans	Schnellzug	6.20	6.20	7.55	9.00	1473	25.35	26.40	57,6	55,3
3./4. Septbr.	New Orleans	St. Louis	„	7.15	7.15	5.16	6.10	1127	22.01	22.55	51,2	49,2
8./9. Septbr.	St. Louis	Kansas City	„	10.10	10.10	7.00	7.25	456	8.50	9.15	51,6	49,3
9./10. Septbr.	Kansas City	Denver	„	10.40	10.40	11.25	1.45	1220	25.45*	28 05*	47,5	43,4
11. Septbr.	Denver	Silver Plume	Personenzug	8.05	8.05	11.50	11.50	87	3.45	3 45	23,2	23,2
11. Septbr.	Silver Plume	Denver	„	12.35	12.35	3.30	3.30	87	2.55	2 55	29,8	29,8
12. Septbr.	Denver	Colorado Springs	Schnellzug	8.00	8.00	10 28	10 38	131	2.28	2.38	53,0	49,8
13. Septbr.	Colorado Springs	Criple Creek	Personenzug	8 30	8.30	11.17	11.17	74	2.47	2.47	26,4	26,4
13. Septbr.	Criple Creek	Colorado Springs	„	12.40	12 40	3.20	3.20	74	2.40	2.40	27,7	27,7
15./16. Sept.	Colorado Springs	Salt Lake City	Schnellzug	10.32	10.32	9.40	11.00	1070	23 08	24.28	46,3	43,7
17. Septbr.	Salt Lake City	Ogden	Personenzug	9.50	10 30	10.45	11.30	60	0.55	1.00	65,4	60,0
17./19. Sept.	Ogden	San Francisco	Schnellzug	2.00	4.00	10.25	4 20†	1341	32.25	36.20	41,4	36,9
25. Septbr.	San Francisco	Santa Cruz	Personenzug	8.15	8.15	12.03	12.03	129	3.53	3.53	33,2	33,2
25. Septbr.	Santa Cruz	Del Monte	„	5.50	5.50	7.40	7.40	77	1.50	1.50	42,1	42,1
26. Septbr.	Del Monte	San Francisco	Schnellzug	6.26	6.26	10.45	12.40 †	200	4 19	6.14	46,3	32,1
			zusammen					7606	163.16	175.25	46,6	43,4

* 1 Stunde Zeitunterschied.
† Güterzug vor uns entgleist.

Anschluß in Ogden nicht erreichen werde, obwohl die Übergangszeit 2 Stunden beträgt.

Alle großen Geschäftshäuser, Banken, Gasthöfe usw. erhalten regelmäßig telegraphische Nachricht, wieviel die Züge verspätet sind. Wenn man also um 8 Uhr früh mit einem von einem entfernten Ort kommenden Zug abreisen sollte, kann man oft um 9 Uhr noch in Ruhe sein Frühstück einnehmen.

In St. Louis kommen 30 % (dreißig) aller Züge verspätet an; obwohl die Anschlüsse mit 2 Stunden Übergangszeit berechnet sind, gehen sie sehr häufig verloren.

In San Francisco haben die vom Osten kommenden Züge fast alle fünf und mehr Stunden Verspätung; der Diener im Schlafwagen konnte sich nicht erinnern, jemals pünktlich eingetroffen zu sein.

Der Amerikaner ist an die Verspätungen so gewöhnt, daß kein Mensch darüber schimpft; er läßt die größten Verzögerungen mit vollkommener Gemütsruhe über sich ergehen. Wenn man dagegen bedenkt, welch ein Lärm in Deutschland von den Reisenden geschlagen wird, wenn ein Zug einmal eine halbe Stunde verspätet ist, so könnte man die amerikanischen Eisenbahnen beinahe um ihr genügsames Publikum beneiden. Man darf den Eisenbahnen aus den Verspätungen übrigens keine allzu großen Vorwürfe machen, denn die zurückzulegenden Entfernungen sind ungeheuer, sind doch manche durchgehenden Züge drei Tage und mehr unterwegs und zwar fast ausschließlich auf eingleisigen Strecken; es würde aber wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen sein, die Bahnen in den weiten, dünn bevölkerten, teilweise ganz wüsten Gegenden zweigleisig auszubauen.

Die Sicherheit

ist auf den amerikanischen Bahnen bei weitem nicht so groß wie bei uns. Es ist hier nicht der Ort, auf diese Frage genauer einzugehen, und es seien daher nur die Punkte hervorgehoben, in denen Amerika besonders weit zurücksteht. Ein „Schutzwagen“ ist in Amerika nicht vorgeschrieben, der Packwagen läuft nur dann an der Spitze des Zuges, wenn sich dies gut in den Betrieb fügt; im übrigen scheut man sich nicht, einen Personenwagen unmittelbar hinter die Maschine zu stellen. Die Signalanlagen sind nicht so vollkommen durchgebildet wie unsere. Blocksignale sind zwar auf den stark belasteten Strecken vorhanden, aber fast nur „selbsttätige“, die in der Normalstellung auf „Fahrt“ stehen und in Haltstellung unter Verringerung der Geschwindigkeit und mit entsprechender Vorsicht überfahren werden dürfen. Es würde auch ganz unmöglich sein, bei diesem automatischen System die unbedingte Blockfolge durchführen zu wollen, da dadurch bei den vielen Versagern der ganze Verkehr unterbrochen würde; es ist uns selbst begegnet, daß drei Züge in derselben Blockstrecke waren. Muß ein Zug auf freier Strecke halten, so wird er durch den Schaffner (Crakeman) mit roter Flagge oder rotem Licht gedeckt, aber es ist selbstverständlich, daß dies keine genügende Sicherheit bietet, wenn das rückliegende Blocksignal ohne weiteres überfahren werden darf. Wo keine Blocksignale vorhanden sind, wird der Zugverkehr eines Streckenabschnittes von etwa 150 km von einer Stelle aus vom „Train-Dispatcher“ geleitet, der über alle Kreuzungen und Überholungen verfügt. Die Befehle werden telegraphisch übermittelt und nicht mit dem Papierstreifen schriftlich, sondern nur nach Gehör aufgenommen. Dabei müssen natürlich Unfälle durch Mißverständnisse entstehen und die Beamten werden geradezu zur Unaufmerksamkeit erzogen, da es ausgeschlossen ist, einen Fehler nachzuweisen. Auch die Stellwerkanlagen in den Bahnhöfen sind den unserigen nachstehend; vor allem fehlen die Sperren an den Signalhebeln, die bei uns Fehlgriffe der Beamten unmöglich oder unschädlich machen.

Die Bewachung der Eisenbahn ist viel weniger streng, die Wegeübergänge sind nur im Innern großer Städte bewacht und auch hier nicht immer mit Schranken versehen; schienenfreie Kreuzungen zwischen Bahn und Straße und Bahn und Bahn findet man verhältnismäßig selten, doch werden auf den östlichen Bahnen jetzt die schlimmsten Gefahrstellen, teilweise mit Unterstützung des Staates und der Städte, beseitigt. Das Betreten der Bahn ist nicht verboten; an vielen Punkten ist die Eisenbahn die beliebteste Sonntagspromenade.

Auf den Stationen geschehen viele Unglücksfälle durch ungenügende Absperrung, mangelhafte Bahnsteiganlagen und unzureichende Aufsicht. Bei uns wird dem Reisenden durch den Bahnsteig eine genau abgegrenzte, scharf kenntlich gemachte Stelle angewiesen, auf der er gegen Überfahrenwerden unbedingt sicher ist, und er wird mittels Tunneln und Brücken gefahrlos zu dem Bahnsteig hingeleitet. Solche uns ganz selbstverständlich erscheinenden Einrichtungen sucht man in Amerika vergebens. Außer auf den großen Kopfbahnhöfen, auf den Stadt- und Vorortstationen und größeren Bahnhöfen hochentwickelter Bahnen gibt es keine scharfe Grenze zwischen Bahnsteig und Gleis; der Zwischenraum zwischen den Gleisen ist in Schienenhöhe gedielt oder in anderer Weise befestigt; schienenfreie Zugänge haben wir mit einer einzigen Ausnahme nirgends gefunden. Wenn alle Reisenden ständig über die Gleise gehen und zwischen ihnen warten müssen, werden naturgemäß viele verletzt und getötet; die einzige Warnung besteht in dem Läuten der Lokomotivglocke; da aber im Bahnhof alle Lokomotiven ständig läuten, so schenkt man diesem Warnungssignal kaum Achtung. Ein Zeichen zur Abfahrt wird nicht gegeben; wenn man nicht sehr genau aufpaßt, muß man oft aufspringen, wenn der Zug schon in der Fahrt ist. Im Zuge selbst verunglücken nicht wenige durch Herunterfallen von den Plattformen. Der Aufenthalt auf diesen ist zwar verboten, das Verbot wird aber nicht durchgeführt und ist nur erlassen, um die Eisenbahngesellschaften gegen Entschädigungsansprüche zu sichern. Da das Öffnen der eingebauten Wagentüren bei vielen Wagen sehr umständlich ist, so lassen die Beamten, besonders die Diener der Pullman-Wagen, die Türen zwischen dicht liegenden Stationen häufig offen; die Sicherheit wird dadurch nicht gerade vergrößert. Bei alledem darf man aber nie vergessen, daß der Amerikaner viel reisegewandter und dazu erzogen ist, für seine Sicherheit selbst zu sorgen, während der Deutsche bei der ewigen Bevormundung nie zu der Selbständigkeit gelangen kann, die den Amerikaner so auszeichnet.

Zahl der Zugverbindungen.

Worüber man berechtigte Klage führen muß, ist die geringe Zahl der Zugverbindungen. Allgemein kann man sagen, daß der ganze Fahrplan darauf aufgebaut ist, nur einen Tages- und einen Nachtzug zu fahren; nur auf den guten Bahnen im Osten gibt es mehr Züge. Wenn auf einer Linie fünf Züge täglich verkehren, so wird das als etwas ganz besonders Großartiges in alle Welt hinausposaunt. Bestehen zwischen zwei Orten mehrere verschiedene Eisenbahnen, so verkehren die Züge aller Linien wegen des Wettbewerbs in ungefähr gleichem Fahrplan, so daß sich auch hieraus keine Verbesserung für die Häufigkeit der Fahrgelegenheit ergibt. Der Unterschied in Schnell- und Personenzüge ist nicht so scharf durchgeführt wie bei uns. Wohl gibt es schnelle durchgehende Züge, bei denen der Ortsverkehr ausgeschlossen ist, doch ist dies in größerem Umfang nur im Osten der Fall, während im Westen mit Ausnahme der Luxuszüge alle Züge an jeder Zwischenstation nach Bedarf halten.

Die Fahrpreise

sind in Amerika bedeutend höher als bei uns. Es gibt dem Gesetz nach nur eine Klasse (vergl. später); der gesetzliche Einheitssatz für die Meile beträgt 3 Cents oder etwa 7,8 ₰ für das Kilometer, also mehr als der Durchschnitt unseres Fahrpreises I. Klasse, der 6 ₰ für das Kilometer ist (halber Fahrpreis der Rückfahrkarte). Dieser hohe Einheitspreis wird aber durch mancherlei Umstände herabgedrückt: Bahnen mit starkem Verkehr, bei denen sich der Personenverkehr bezahlt macht, haben niedrigere Kilometersätze eingeführt, und für große Strecken besteht häufig eine Art Staffeltarif; auch werden auf fast allen Linien Rückfahrkarten zu ermäßigten Sätzen ausgegeben (die Ermäßigung ist aber nicht so hoch wie bei uns). Im Durchschnitt schwankt der Einheitspreis zwischen 5,5 und 7,5 ₰ für das Kilometer; er ist im Osten niedriger als im Westen und auf lange Strecken niedriger als auf kurze. Ab und zu veranstalten die Eisenbahnen besonders aus Reklamerücksichten billige Fahrten nach einzelnen großen Städten und zu Sommerfrischen; die Fahrkarten, die oft nur halb so teuer sind wie die gewöhnlichen, berechtigen für die Hinfahrt nur mit wenigen bestimmten Zügen (meist Sonderzügen) und sind 4 bis 8 Wochen gültig. Dies ist also eine Einrichtung, die unseren billigen Sonderzugfahrten nach der Schweiz usw. entspricht.*) Neben diesen von den Eisenbahnen selbst gewährten Ermäßigungen kann man oft noch billigere Fahrgelegenheit bei den Fahrkartenhändlern erhalten, die sich auf alle mögliche Arten Fahrkarten verschaffen, indem sie billige Sonderzugkarten, nicht ganz abgefahrene Scheine, nicht abgenommene Karten und Freifahrscheine aufkaufen. Man kann nicht sagen, daß an jeder bei einem Händler gekauften Karte ein Betrug klebt, aber ganz „fair“ ist die Sache jedenfalls nicht und sie wird auch von den Eisenbahnen sehr bekämpft; doch lassen sich nur selten gerichtliche Verurteilungen erzielen. Wie sehr das Geschäft blüht, kann man daraus ersehen, daß es in manchen Städten in der Nähe der Bahnhöfe ganze Straßen gibt, in denen fast nur Geschäfte von Fahrkartenhändlern sind.

*) Niedrige Fahrsätze gelten auch für die „Auswandererzüge“, die von einzelnen Bahnen ab und zu gefahren werden, um Ansiedler nach dem Westen zu bringen. Es ist dies aber eine so eigenartige Verkehrsbeziehung, daß sie bei diesen Betrachtungen auszuschließen ist.

Die Personenwagen

der amerikanischen Bahnen ähneln im Äußern unseren D-Wagen; sie sind stets mindestens vier- und oft sechsachsig mit Drehgestellen und führen nur eine Klasse (hierauf wird später noch zurückgekommen). In ihrer inneren Einrichtung sind die Wagen von den unserigen grundsätzlich dadurch unterschieden, daß keine Abteile vorhanden sind, sondern daß der ganze Wagen einen großen Raum bildet. Diese Anordnung soll in den ersten Zeiten des Eisenbahnwesens gewählt worden sein, um die Reisenden bei der damaligen großen Unsicherheit möglichst gegen Überfälle zu schützen, und man hat das einmal Angewandte — wie so oft in Amerika — auch hier beibehalten, obwohl jetzt die öffentliche Sicherheit nahezu ebenso gut ist wie bei uns. Um die Vorteile und Nachteile dieser Wagenform richtig zu würdigen, muß man sich immer vor Augen halten, daß der Amerikaner sich in der Öffentlichkeit, im Restaurant, im Hotel, auf der Straße und auch auf der Eisenbahn um seinen Mitmenschen möglichst wenig kümmert, so daß man immer das Gefühl der „Ungeniertheit" hat; ferner darf man nicht vergessen, daß der Amerikaner, auch der niederen Standes, für das Zusammenleben besser erzogen ist als der Deutsche; Rücksichtslosigkeiten, Vordrängen, Aufdringlichkeiten Damen gegenüber, Schimpfen, lautes Reden, Ankrakehlen wird man in Amerika viel seltener finden als in unserer lieben Heimat (ähnliche Beobachtungen haben wir übrigens auch in England gemacht). Berücksichtigt man diese beiden Punkte, so kann man den amerikanischen Personenwagen gewisse Vorteile nicht absprechen. Die Sicherheit gegen Überfälle ist größer, der Verkehr mit dem Zugpersonal einfacher, daher ist auch die Fahrkartenprüfung bequem und auch während der Fahrt ohne Gefahr für die Schaffner ausführbar. Man hat nicht ein einzelnes Fenster, sondern eine ganze Fensterflucht, um in schöner Gegend die Aussicht zu genießen; man kann jederzeit von jedem Platz zu den Aborten und zu dem geliebten Eiswasser gelangen. Diesen Vorteilen, die übrigens zum Teil unsere D-Wagen auch besitzen, stehen aber schwere Nachteile gegenüber. Zunächst gehört zum eisernen Bestand eines jeden Wagens mindestens ein Kind, meist aber mehrere, die die Verpflichtung haben, fortgesetzt zu brüllen, und die amerikanischen Babies verstehen das Schreien reichlich ebenso gut wie unsere. Das Schlafen in den gewöhnlichen Wagen ist fast unmöglich, da man sich (ganz abgesehen von dem Kindergeschrei) nicht hinlegen kann, denn alle Wagen haben Mittelgang mit zwei ziemlich schmalen Sitzen auf beiden Seiten, die zum bequemen Ausstrecken nicht ausreichen. Ferner ist man viel weniger Herr über das Schließen und Öffnen der Fenster; denn jeder hat das Recht, über das Fenster zu verfügen, an dem er gerade sitzt, und wenn unter den 60 Fahrgästen eines Wagens nur zwei Unvernünftige sind (und die finden sich immer), so bläst ständig der unangenehmste Zug und der Wagen wird sofort verstaubt und verqualmt. Staub, Schmutz und Ruß sind aber auf manchen Linien, besonders solchen mit schlechter Bettung und dort, wo weiche Kohle gebrannt wird, geradezu furchtbar. Bei Unfällen kann die Wagenform geradezu verhängnisvoll werden, denn es sind nur zwei Türen vorhanden, und aus den Fenstern zu entkommen dürfte wohl selbst einem Schlangenmenschen schwer sein.

Als einen allgemeinen Mangel der amerikanischen Personenwagen muß man es bezeichnen, daß für die Unterbringung des Handgepäcks sehr schlecht gesorgt ist; die Gepäcknetze (oder richtiger Gepäckgitter) sind nach Zahl und Größe ganz unzulänglich, es werden daher alle Sitze und der ganze Mittelgang vollgestellt; um über solches Trümmerfeld herüberzuturnen, müßte man manchmal einen Bergstock haben. Sehr zu loben sind gewisse Bequemlichkeiten, mit denen jeder Wagen ausgestattet ist: in jedem Wagen ist an den Enden, getrennt für Damen und Herren, je ein Abort, der fast ausnahmslos sehr sauber und immer mit Rollenpapier ausgestattet ist. Außerdem ist ein Waschbecken vorhanden mit reichlich fließendem Wasser, einem tüchtigen Stück guter Seife und sauberen Handtüchern. Gutes, frisches Trinkwasser findet sich in jedem Wagen, meist allerdings eiskalt. Sehr bequem sind die überall angebrachten Stützen und Bänkchen für die Füße, und sehr angenehm berührt es, daß wenigstens in den neueren Wagen die Rücklehnen in Höhe des Kopfes mit stets reinen glatten weißen Tüchern überzogen sind. Das Letzterwähnte sind Kleinigkeiten, aber sie machen das Reisen ein gut Teil bequemer, und uns will es scheinen, als ob wir in Deutschland in solchen Kleinigkeiten etwas zu kleinlich wären; unsere Bahnen werden nicht Bankerott machen, wenn sie für Abortpapier, Seife, Handtücher usw. etwas mehr ausgeben.

Alle Wagen, abgesehen von ganz alten, sind mit Dampfheizung ausgerüstet; sie sollen meist überheizt sein, doch können wir darüber aus eigener Erfahrung nur berichten, daß es bei der Fahrt über die Felsengebirge in furchtbarem Schneesturm in 3000 m Höhe ganz mollig war. Die Beleuchtung der Wagen geschieht ausnahmslos mit Pintsch-Gas und ist recht gut; einzelne Züge sind neben den Einrichtungen zur Gasbeleuchtung mit elektrischem Licht ausgestattet; dies ist noch sehr jungen Datums und wird überall als etwas ganz besonders Großartiges hervorgehoben. Ein Pullman-Wagen, in dem wir fuhren, hatte 24 Deckenglühlampen und außerdem zum bequemen Lesen je ein Licht an der Seitenwand über der Rückenlehne (wir haben ähnliche Einrichtungen in einzelnen Zügen). Die elektrische Beleuchtung war nicht so gut wie die durch Pintsch-Gas.

(Schluß folgt.)

Elektrische Eisenbahnwagen-Beleuchtung.

Über den Arbeitsverbrauch von Dynamomaschinen des Systems Stone für Eisenbahnwagen-Beleuchtung hat der Königliche Eisenbahn-Werkmeister Wippow in Potsdam Angaben gemacht, die in der nachstehenden Tabelle durch fetten Druck hervorgehoben sind. Da die Zahlen von anderen Versuchsergebnissen, die zur Ermittlung des Arbeitsverbrauches mit Maschinen des gleichen Systems früher bereits angestellt und in Nr 87 Jahrg. 1903 mitgeteilt wurden, auf den ersten Blick zum Teil erheblich verschieden scheinen, so ist die Tabelle durch die aus den früheren Versuchen herrührenden Vergleichszahlen ergänzt worden. Aus dieser Gegenüberstellung ergibt sich, daß die mitgeteilten Angaben sich trotz ihrer Abweichungen von den früheren Versuchsergebnissen dennoch zwanglos in die dabei festgestellten Zahlenreihen einordnen lassen; anderseits lassen sie erkennen, daß ein allzu großer Arbeitsverbrauch beim Antrieb von dergleichen Dynamomaschinen sehr wohl vermieden werden kann, wenn nur ein gewisses Verhältnis zwischen den Zuggeschwindigkeiten einerseits und den Durchmessern der auf der Achse des Wagens bezw. der Achse der Dynamo befestigten Riemenscheibe anderseits nach oben und untenhin nicht überschritten wird. Aus Spalte VIII der Tabelle geht z. B. ohne weiteres hervor, daß die Umdrehungszahl, welche durch Schlüpfen des Riemens vernichtet wird, bei den von Herrn Wippow mitgeteilten Zahlen außerordentlich groß ist im Verhältnis zu der erreichten Zuggeschwindigkeit. Man kann im allgemeinen damit rechnen, daß in der Leistung der Dynamomaschine ein Beharrungszustand eingetreten ist, sobald sie bei schlüpfendem Riemen etwa 80 bis 90 Umdrehungen weniger macht, als sie ohne dieses Schlüpfen machen würde.

Bei einer Umdrehungszahl der Dynamomaschine von 915 in der Minute (siehe Spalte VI) würde der Beharrungszustand erreicht sein, die Leistung der Dynamomaschine (siehe Spalte X) also dauernd auf 20 Ampere bleiben, wenn die Umdrehungszahl ohne Schlüpfen rund 1000 betragen würde. Man würde also in Spalte VII statt mit 1500 Umdrehungen mit 1000 zu rechnen haben. Die in Nr 28 Jahrg. 1899 und Nr 87 Jahrg. 1903 d. Ztg. enthaltenen Tabellen, die zur Ergänzung des Vorstehenden benutzt wurden, tun dar, daß der Arbeitsverbrauch des Antriebmotors bei den Versuchsanordnungen annähernd direkt proportional seiner Umdrehungszahl ist. Dies bedeutet im vorliegenden Falle, daß bei der erlaubten Herabminderung der Um-

I	II	III	IV	V	VI	VII	VII 1	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV
Reihenzahl	Zuggeschwindigkeit in der Stunde Kilometer	Zuggeschwindigkeit, bei welcher die Einschaltung der Stone-Dynamo tatsächlich erfolgt	Zuggeschwindigkeit, bei welcher die Einschaltung der Stone-Dynamo erst zu erfolgen braucht	Umdrehungszahl der Wagenachse in der Minute	Umdrehungszahl der Stone-Dynamo wirklich	Umdrehungszahl der Stone-Dynamo berechnet unter der Annahme, daß kein Riemenschlupf erfolgt	Umdrehungszahl der Stone-Dynamo mit geringster Schlüpfung bei 56,5 km in der Stunde	durch Schlupf des Riemens vernichtete Umdrehungszahl wirklich	durch Schlupf des Riemens vernichtete Umdrehungszahl nötig jedoch nur	Leistung der Stone-Dynamo Amp.	verbrauchte Arbeit im Versuchsstand gemessen PS	verbrauchte Arbeit auf Umdrehungszahlen nach Spalte VII 1 umgerechnet	verbrauchte Arbeit Werte der Spalte XII in den Reihen 2, 4, 6, 8, 10, 12, umgerechnet auf die Dynamoleistung von 20 bezw. 30 Amp.	verbrauchte Arbeit Werte der Spalte XII, Reihen 5, 7, 9, 11, auf gleiche Schlüpfung gebracht wie Reihen 6, 8, 10, 12 (siehe die Unterschiede Spalte IX)
1	*56,5* [2]	24,48	36,72	*300*	*915* [3]	*1500*	1000	*585*	85	*20*	*2,12*	1,41	—	—
2	59 [4]	36,29	38,4	313	760 [3]	894	845	134	85	26	1,92 [1]	1,81	1,4	—
3	*56,5*	Die Einschaltung erfolgt bei Dynamomaschinen mit gußeisernem Magnetgehäuse bei rund 650 Umdrehungen, bei Dynamomaschinen mit Flußstahlgehäuse bei rund 550 Umdrehungen		*300*	*915*	*1500*	1000	*585*	85	*30*	*3,3*	2,20	—	—
4	59			313	760	894	845	134	85	26	1,92	1,81	2,1	—
5	*70,6*			*375*	*915*	*1875*	1375	*960*	460 Unterschied 178	*20*	*2,93*	2,15	—	1,87
6	72			382	750 [5]	1091	1040	331	282	26	2,52	2,41	1,86	—
7	*70,6*			*375*	*915*	*1875*	1375	*960*	460 Unterschied 178	*30*	*4,32*	3,17	—	2,76
8	72			382	750 [5]	1091	1040	331	282	26	2,52	2,41	2,78	—
9	*94,2*			*500*	*915*	*2500*	2000	*1585*	1085 Unterschied 550	*20*	*4,68*	3,74	—	2,71
10	89			472	760	1345	1295	585	535	26	3,3	3,2	2,46	—
11	*94,2*			*500*	*915*	*2500*	2000	*1585*	1085 Unterschied 550	*30*	*5,79*	4,62	—	3,36
12	89			472	760	1345	1295	585	535	26	3,3	3,2	3,7	—

[1]) Die Werte der Tabelle A (Nr 87 vom 7. November 1903) sind in Pferdestärken umgerechnet, unter Abzug der Transmissions- und anderer Verluste.

[2]) Originalwerte berichtigt nach der Umdrehungszahl der Wagenachsen.

[3]) Die Unterschiede der Umdrehungszahlen erklären sich aus dem verschiedenen Material der Magnetgehäuse: Gußeisen bei den Reihen 1, 3, 5, 7, 9, 11; Flußstahl bei den Reihen 2, 4, 6, 8, 10, 12.

[4]) Die geringen Geschwindigkeitsunterschiede der verglichenen Reihen sind vernachlässigt.

[5]) Verrechnet sind 760 Umdrehungen, da zweifellos ein Beobachtungsfehler vorliegt.

drehungszahl von 1500 in Spalte VII auf 1000 der Arbeitsverbrauch des Antriebmotors entsprechend, d. h. um $^1/_3$ sinken würde. Dieser Wert ist in Spalte XII verzeichnet und beträgt 1,41 PS statt 2,12 PS. Zu demselben Ergebnis gelangt man, wenn man eine Zahlenreihe für ungefähr dieselbe Kilometergeschwindigkeit aus der Tabelle A in Nr 87 Jahrg. 1903 annimmt, welche unter lfd. Nr 8 den Wattverbrauch des Antriebmotors mit 2100 aufführt, der nach Abzug von 682 Watt Leerlaufarbeit des Vorgeleges sich auf rund 1410 Watt oder auf 1,92 PS ermäßigt (siehe lfd. Nr 2 der damaligen Tabelle). Wertet man diese Zahl mit Hilfe der Ziffern in Spalten VII, VIII und IX und unter Zurückführung auf die Leistung von 20 Ampere um, so erhält man als Vergleichsziffer in Spalte XIII 1,4 PS, also fast genau dasselbe, was sich aus den Wippowschen Zahlen ergab. In gleicher Weise lassen sich die sämtlichen Tabellenwerte umrechnen. Die Spalten XII, XIII, XIV enthalten in den unterstrichenen Zahlen die direkten Vergleichsziffern aus den Wippowschen und den früheren Versuchen, die eine überraschende Übereinstimmung zeigen.

Als praktische Folgerung aus der Tabelle ist ersichtlich, daß es vor Ausrüstung eines Eisenbahnwagens mit elektrischer Beleuchtung nach dem erwähnten System einer Ermittlung der für die Wagengeschwindigkeiten passenden Riemenscheibendurchmesser bedarf. Man wird diese leicht für die Normalgeschwindigkeiten der Züge so wählen können, daß die Schlüpfverluste auf ein Geringes herabgemindert werden. Da im allgemeinen hierbei nur drei verschiedene Arten von Betrieben in Betracht kommen, nämlich Schnellzugverkehr, Personenzugverkehr und Lokalverkehr, so werden sich drei verschiedene Riemenscheiben ergeben, mit denen man tatsächlich im Ausland für fast alle Verhältnisse ausgekommen ist.

Der Arbeitsverbrauch der Dynamos wird dabei ungefähr auf dasjenige Maß zurückgeführt, das die in Nr 87 Jahrg. 1903 angegebenen Tabellen ergeben haben, nämlich für einen mit rund 200 Normalkerzen beleuchteten Personenwagen III. Klasse auf rund 2 PS für eine Fahrgeschwindigkeit von 60 km und etwa 3,3 PS für eine solche von 90 km, wobei in bezug auf diesen letzten Wert zu berücksichtigen ist, daß bei einer Normalgeschwindigkeit von 90 km dieser auch das Übersetzungsverhältnis angepaßt werden würde, wodurch sich der Arbeitsverbrauch von 3,3 PS erheblich vermindern ließe.

Ud.

Die Verhandlungen des preußischen Abgeordnetenhauses über den Eisenbahnetat

haben die sechs Sitzungstage vom 4. bis 10. März vollständig in Anspruch genommen, sogar eine Abendsitzung nötig gemacht und am 11. d. M. ihr Ende erreicht. Die das politische und deutsch-nationale Interesse berührenden Verhandlungen über ein etwaiges Kartell der deutschen Staatsbahnen haben wir schon in voriger Nummer ausführlich mitgeteilt. Wir geben nun einen Rückblick auf die wichtigsten übrigen Punkte der Erörterung. Diese schloß sich an den von uns in Nr 20 S. 311 d. Ztg. vom Berichterstatter, dem natlib. Abg. Schmieding dargelegten Plan an. Über die Personentarif-Frage wurde aus dem Hause nichts wesentlich neues gesagt. Der Abg. Wiemer (freis. Volksp.) begründete den von ihm und dem Abg. Goldschmidt eingebrachten Antrag auf eine Reform der Personentarife durch Festsetzung der einfachen Fahrpreise auf die Hälfte des Preises der Rückfahrkarten unter Aufhebung dieser. Er widersprach namentlich dem vom Abg. Gamp gestellten Unterantrag, bei solcher Preisfestsetzung doch für Schnellzüge entsprechende Zuschläge einzuführen. Er wünschte eine Verminderung in der Führung der I. Klasse, eine Vermehrung der Schnellzüge und besonders der mit III. Klasse und schloß mit der Hoffnung, der Minister werde auf dem von ihm betretenen Wege einer großzügigen, den Interessen des Verkehrs dienenden Reformpolitik fortschreiten. Für die freikonservative Partei sprach dann Abg. Graf Moltke. Er wandte sich gegen eine erhebliche Verbilligung der Fahrpreise; er warnte vor den sozialen Folgen, der dadurch herbeizuführenden Vermehrung der unnötigen Reisen, des „Zigeunertums“ oder „Zugvogeltums“, wie er sich ausdrückte, vor den finanziellen Ausfällen, die dann durch Vermehrung des Steuerdrucks zu decken wären, und empfahl

schließlich Vereinfachung, nicht Verbilligung des Personentarifs. Die Abgg. Wallenborn (Zentr.) und Gamp (frk.) berührten mehr Einzelfragen; letzterer rühmte die Gesamteinrichtungen des deutschen Personenverkehrs gegenüber dem Auslande. Der Abg. Goldschmidt (freis. Vp.) erinnerte den Minister, daß die von ihm im Vorjahr erbetene „Schonzeit" nun vorbei sei und man von ihm kräftige Reformen erhoffen dürfe. Der Abg. Brömel (freis. Vergg.) brachte statistisches Zahlenmaterial bei, um die Vermehrung des Verkehrs durch die Ausdehnung der Rückfahrkartengültigkeit und die Wahrscheinlichkeit zu beweisen, daß der Antrag Wiemer-Goldschmidt, dem der Antrag Gamp die Giftzähne ausbrechen solle, solche gar nicht habe, sondern zu einer Vermehrung der Einnahmen führen werde. Er widersprach dem Gampschen Vorschlag der Schnellzugzuschläge, befürwortete die Ausdehnung des Berliner Vorortarifs auf andere Großstädte und den wohltätigen Einfluß solchen Tarifs auf die Wohnungsfrage und wollte die Anwendung des Einheitstarifs der Großen Berliner Straßenbahn auch auf die Stadt- und Ringbahn. Abg. Macco (natl.) wies darauf hin, daß der wichtigere Gütertarif hinter dem Personentarif schon bisher in der Verbilligung zurückgeblieben sei und daß die Personen in Nordamerika fast dreimal teurer als bei uns fahren. Er machte dann auf die Gefahr aufmerksam, die in der Zusammendrängung des Schnellzugverkehrs auf einzelne ohnehin überlastete Linien und große Städte liege. Man sollte den Schnellzugverkehr weiter ausdehnen und auch die mittleren und kleineren Städte dabei berücksichtigen. Nach einigen Bemerkungen des konservativen Abg. Quast im Sinne der Vereinfachung, nicht Verbilligung und einer Ausdehnung des Motorwagenbetriebes wurden die Anträge Wiemer-Goldschmidt-Gamp der Budgetkommission überwiesen.

Man schritt nun zur Verhandlung über den Antrag der Abgg. Dr Friedberg und Frhr. v. Zedlitz-Neukirch. Er will an die Staatsregierung das Ersuchen richten, zur Verhütung einer im volkswirtschaftlichen und finanziellen Interesse gleich nachteiligen Überlastung des Eisenbahnverkehrs mit Zuschüssen für die allgemeinen Staatsausgaben

1. den Ausbau des Staatsbahnnetzes kräftiger als bisher zu fördern und dabei die Verkehrsinteressen der an dasselbe anzuschließenden Landesteile in erster Linie zu berücksichtigen,
2. auf die planmäßige Ermäßigung der Tarife für solche Güter Bedacht zu nehmen, welche als Produktionsmittel oder Produkte der heimischen Gütererzeugung für deren Ertragfähigkeit, insbesondere für die Ertragfähigkeit von Landwirtschaft und Industrie, von großer Bedeutung sind.

In ähnlicher Richtung bewegte sich ein Antrag des Grafen Moltke, der die Förderung des Eisenbahnbaues namentlich in den zur Zeit der Aufschließung besonders bedürftigen Landesteilen bezweckt und nach Maßgabe der allgemeinen Finanzlage eine schrittweise Ermäßigung der Tarife für die der heimischen Gütererzeugung in Landwirtschaft und Industrie dienenden Produktionsmittel sowie für die von beiden hergestellten Produkte behufs Stärkung des Inlandsmarktes und wirksamer Bekämpfung der ausländischen Konkurrenz herbeigeführt wissen will. Ein Antrag des Abg. Strombeck (Zentr.) bittet die Regierung, bei der Anlage neuer Eisenbahnen die in wirtschaftlicher Beziehung darniederliegenden Gegenden mehr als bisher zu berücksichtigen.

Dieser letzte Antrag wurde vom Antragsteller zuerst begründet unter Hinweis namentlich auf das vernachlässigte Eichsfeld. Abg. Frhr. v. Zedlitz (frk.) stimmte dem Vorredner im allgemeinen bei und sprach dann namentlich zum zweiten Teil seines Antrages betr. die Ermäßigung der Gütertarife. Er wies auf das fortwährende Wachsen der Eisenbahnüberschüsse hin, von denen schon jetzt 41 % zu den allgemeinen Staatsausgaben verwendet würden; das sei aber auch das Höchstmaß! Höhere Überschüsse müßten zu Tarifermäßigungen verwendet werden. Staatsminister Budde sprach sich in bezug auf die Beschleunigung des Baus von Nebenbahnen dahin aus, daß sie aus technischen Erwägungen eine gewisse Grenze habe. „Zunächst ist es unzweckmäßig, daß man der Industrie plötzlich große Lieferungsaufträge überweist, die nicht standhalten. Für das Land ist im großen ganzen eine gewisse Stetigkeit erwünscht, wobei aber gleichzeitig eine gewisse Stetigkeit in der Steigerung der Bautätigkeit eintreten kann; plötzliche Schwankungen sind zu verschiedenen Zeiten für die Entwicklung der Industrie höchst nachteilig gewesen. . . . Ferner kommt dabei auch die Zahl der verfügbaren technischen Kräfte in Frage. Es ist nicht angängig, daß wir plötzlich erheblich mehr Techniker beschäftigen, sie nachher aber nicht anstellen können und deshalb auf die Straße setzen müssen. Endlich kommt auch in Frage — und darauf ist namentlich von seiten der Landwirtschaft oft hingewiesen worden —, daß wir nicht zu viel Arbeitskräfte dem privaten Erwerbsleben, namentlich der Landwirtschaft, entziehen."

„Wenn ich diese Erwägungen vorausschicke, so habe ich als Verkehrsminister im übrigen nichts dagegen einzuwenden, daß ein flotter Bahnbau stattfindet, der aber selbstverständlich auch in gewissen finanziellen Erwägungen, auf die ich aber jetzt nicht näher eingehen will, seine Beschränkung finden muß."

„Nun ist aber von verschiedenen Rednern eine Behauptung aufgestellt worden, der ich entgegentreten muß. Es ist nämlich der Königlichen Staatsregierung vorgeworfen worden, sie sei bei dem Bau von Nebenbahnen zu fiskalisch verfahren und zu sehr bemüht gewesen, überall eine Rente herauszurechnen bezw. Bahnprojekte in der Regel dann nicht zu bauen, wenn nicht eine entsprechende Rente herausgerechnet werden konnte. Keiner der Herren Redner hat dies bewiesen. Nach meinem Dafürhalten sind in ihren Äußerungen eigentlich nur die Schmerzen zum Ausdruck gekommen, die in allen Landesteilen vorhanden sind, daß der eine oder andere Wunsch wegen des Baues einer Eisenbahn bis jetzt nicht erfüllt wurde. Ich gestehe gern, daß noch viele berechtigte Wünsche zu erfüllen sind, die früher oder später berücksichtigt werden müssen. Aber es ist nicht richtig, daß die Staatsregierung ihrer Verpflichtung, unrentable Nebenbahnen zu bauen, nicht in umfassender Weise nachgekommen wäre. Im Gegenteil, ich bin der Überzeugung, daß, wenn unser Bahnnetz im wesentlichen aus Privatbahnen bestände, nicht so viele Nebenbahnen gebaut worden wären, und namentlich nicht so viele unrentable Linien. Das will ich Ihnen an den Zahlen beweisen, die auf Grund der Akten zu diesem Zwecke zusammengestellt sind."

„Es sind seit dem Jahre 1880 im ganzen rund 11 750 km Nebenbahnen bewilligt worden. Davon hat man bei über 56 % der Linien nur ein Erträgnis bis zu 2,5 % errechnet. Dabei bemerke ich, daß in den Berechnungen der Eisenbahnverwaltung, wenn Bahnen zur Genehmigung vorgeschlagen werden, die Rentabilitätsberechnung möglichst günstig aufgestellt werden muß; denn wenn wir sie nicht möglichst günstig aufstellten, so würden wir vom Herrn Finanzminister nicht die Mittel bewilligt bekommen, um den Bahnbau auszuführen. Ich als Eisenbahnminister habe also nur ein Interesse daran, die Sache möglichst rosig zu beleuchten. Ich hoffe, daß der Herr Finanzminister mir diese Ehrlichkeit bei eventuellen späteren Rentabilitätsberechnungen nicht anrechnen wird. (Heiterkeit. Abgeordneter Brömel: Da kennen Sie ihn schlecht!) Im einzelnen ergab die Rentabilitätsberechnung: für 192 km unter 0,5 %, für 838 km von 0,5 bis 1 %, für 1514 km von über 1 bis 1,5 %, für 1962 km von über 1,5 bis 2 %, für 2090 km von über 2 bis 2,5 %."

„Ich wiederhole also: bei über 56 % der bewilligten Nebenbahnen wurde nur auf eine Rente bis höchstens 2,5 % gerechnet. Es folgen dann Berechnungen von 2 5 bis 3 % für 1800 km, von 3 bis 3,5 % für 1332 km und über 3,5 % für 2005 km. Für 16 km ist eine Ertragsberechnung nicht aufgestellt worden. Meine Herren, diese Zahlen sollten Ihnen doch klar beweisen, daß die Königliche Staatsregierung nicht fiskalisch vorgegangen ist, daß, wenn sie auch pflichtgemäß Berechnungen anstellte, sie doch im großen und ganzen Nebenbahnen gebaut hat, die als Meliorationsbahnen anzusehen sind, bei denen man auf eine landesübliche Verzinsung nicht rechnet."

In bezug auf die Ermäßigung der Gütertarife meinte der Minister sich ganz kurz fassen zu können, da der Antrag der Budgetkommission überwiesen werden solle, wo der richtige Ort zum Eingehen in die Einzelheiten sei. Er fuhr fort: „Ich wiederhole hier nur noch, daß die Königliche Staatsregierung bereits in der Budgetkommission bewiesen hat, daß sie die Gütertarife, wo das Bedürfnis vorhanden war, allmählich ermäßigt hat, daß sie auf der anderen Seite bestrebt gewesen ist, die Eisenbahneinnahmen in angemessener Höhe zu erhalten, weil dies im allgemeinen Staatsinteresse unbedingt notwendig war, so wie die Staatseisenbahnen nun einmal begründet worden sind. Fürst Bismarck sprach am 26. April 1876 vor diesem hohen Hause aus: ‚Die Eisenbahnen sind nach meiner Überzeugung viel mehr für den Dienst des Verkehrs als für den Dienst der Finanzen bestimmt; daß sie dabei nicht finanzielle Vorteile bringen sollten, wäre eine Torheit.' Das ist auch meine Ansicht von den Eisenbahnen, und darüber werde ich mich des näheren bei den uns noch bevorstehenden Verhandlungen aussprechen. Wenn man einen Rückblick auf die letzten 25 Jahre preußischer Eisenbahnpolitik wirft, den ich mir vorbehalte, dann ist die Staatsregierung in der Lage, sich Ihnen gegenüber zu rechtfertigen, daß sie den Verkehr des Landes vermittelt hat, dem Verkehr in bester Form gedient hat, wie das auch in erfreulicher Weise von verschiedenen Vorrednern anerkannt ist, daß die Staatsregierung aber auch nicht die Torheit begangen hat, den Finanzen des Staates nicht gleichzeitig in angemessener, dem Staatswohl entsprechender Weise Rechnung zu tragen."

Der Abg. Dr Friedberg (natl.) betonte in seiner Rede die Notwendigkeit des Ausbaus der Eisenbahnen und Wasserstraßen und der Ermäßigung der Eisenbahntarife. Diese Forderungen ständen nicht im Gegensatz zueinander, sondern ergänzten sich zu demselben Ziel: durch Ermäßigung der Transportkosten die Produktionskosten überhaupt zu vermindern. Bei der Erörterung der im einzelnen hierzu dienlichen Mittel kam er dann auf die erhöhte Ladefähigkeit der Wagen, Einrichtungen

zur Selbstentladung, Vermeidung der Leerläufe und auf den vom württembergischen Abg Dr Hieber im Reichstag empfohlenen Zusammenschluß der deutschen Bahnen zu einem Syndikat, Vereinigung der Betriebsmittel usw.; wir haben über diesen Teil seiner Rede schon in voriger Nummer berichtet. Finanzminister Freiherr v. Rheinbaben wies unter Beibringung von Zahlenmaterial auf die riesigen Summen hin, die in stets steigendem Maße den Eisenbahnen aus ihren eigenen Einnahmen wieder zugeflossen wären, auf das allmähliche Herabsinken der Güterfracht von 3,81 ₰ für 1 tkm im Jahre 1889 auf 3,55 im Jahre 1899; er warnte vor der Betrachtung der Staatskasse als eines Danaidenfasses, aus dem man immer schöpfen könne, ohne etwas hineinzutun; eine erhebliche Ermäßigung der Eisenbahn-Einnahmen müsse zu einer Erhöhung der Einkommensteuer führen. Die Staatsregierung verkenne nicht die ungeheure Wichtigkeit der Gütertariffragen in ihrem Einfluß auf das wirtschaftliche Leben, sie dürfe aber auch die finanzielle Seite nicht aus dem Auge verlieren.

Der zweite Tag der Beratung begann mit einer Rede des Abg. Graf Moltke über die Notwendigkeit seines vorerwähnten Antrags. Die geographische Gestaltung Preußens habe zu einer sehr verschiedenen Ausstattung der einzelnen Landesteile mit Eisenbahnen geführt. Eisenbahnen und Wasserstraßen müßten ausgebaut worden. Die Tarife für Getreide seien zu hoch. Er mahnte zu einer richtigen Regelung und Ineinklangsetzung der Verkehrsmittel, des Handels, der Landwirtschaft, der Industrie, zu einer Heranziehung auch der idealen Kräfte, die kein Land besäße, wie Deutschland. Er kam nun auf die in voriger Nummer bereits ausführlich wiedergegebenen Betrachtungen über Eisenbahngemeinschaften, an die sich dann weiter die dort schon mitgeteilten Erörterungen knüpften. Zu dem vorliegenden Antrag und für ihn sprachen die Abg. Arnim-Züsedom (dk.) unter starker Betonung der landwirtschaftlichen Interessen, Abg. Brömel (freis. Vgg.) unter Hinweis auf die Notwendigkeit des Ausbaues der Wasserstraßen und die Möglichkeit, die Selbstkosten der Massentransporte durch Erhöhung der Güterwagentragfähigkeit zu erhöhen. Der Abg. Macco sprach sich für den Bau von Umgehungsbahnen zur Entlastung der Vollbahnen und dafür aus, durch verstärkten Eisenbahnbau auch den Absatz der Industrie im Inlande zu vermehren, damit sie nicht auf den Auslandsmarkt zu gehen brauche. Er sprach sich ferner gegen die Bestreitung von Bauausgaben aus dem Extraordinarium aus und verlangte einen näheren Nachweis über die Betriebserträge der Nebenbahnen; ein solcher sei sehr wohl möglich. Die nordamerikanische Pennsylvaniabahn z. B. liefere in ihrem Jahresbericht einen Selbstkostennachweis getrennt nach Personen- und Güterverkehr. Eine solche kaufmännische Übersicht müsse auch bei den Staatsbahnen möglich sein. Dem Hinweis des Finanzministers auf den Rückgang der Gütertarife um 7 ‰ setze er entgegen, daß im gleichen Zeitraum der Personentarif um 18 ‰ ermäßigt sei. Die Kohlentarife und die Getreidetarife müßten ermäßigt werden, jene zur Stärkung der Industrien in den von der Kohle entfernteren Gegenden, diese zur Unterstützung der östlichen Landwirtschaft. 4,5 ₰ für das Tonnenkilometer Getreide erheben wir gegen Frachtsätze von 0,8 bis 1,1 ₰, wie sie in den Vereinigten Staaten vorkommen! Auch unser auswärtiger Handel nach Rußland und Großbritannien insbesondere verlange eine Verminderung der Produktionskosten durch Frachtermäßigung. Auch England fahre seine „Mineralien“ zu einem Satze von etwa 1 ₰ für das Tonnenkilometer. Nach einem Ausflug auf amerikanische Verhältnisse schloß der Abgeordnete mit einem nochmaligen Hinweis auf die Notwendigkeit, durch planmäßige Herabsetzung der Tarife die Industrie, die Landwirtschaft, den gesamten Volkswohlstand zu heben. Die Ausführungen des Abg. Macco gaben dem Minister Budde Anlaß zu einer weiteren Ausführung über die reiche Beschäftigung der heimischen Industrie durch Eisenbahnaufträge. Gerade in den Zeiten des Niedergangs habe die Eisenbahn hierfür gesorgt. „Im Jahre 1896/97 sind in runden Zahlen für reine Bauten 78,4 Millionen tatsächlich ausgegeben, im nächsten Jahre 94,4, dann 91,5, dann 100,0, 121,4, 139,3 Millionen Mark und in dem Etatsjahre 1902, wo ich schon mitgewirkt habe, 141,3; im laufenden Jahre 1903 werden es aller Voraussicht nach 154 Millionen sein, und das Jahr 1904 wird auch nicht dahinter zurückstehen. Meine Herren, da sehen Sie doch eine ganz erhebliche Steigerung der Bautätigkeit, für die auch ich bin; aber nicht in plötzlichen Sprüngen, sondern in einer wirkich gesunden Stetigkeit.“

„Dasselbe gilt von den Aufträgen an die Industrie. Ich bemerke, daß ich im vorigen Jahre ausdrücklich dafür gesorgt habe, daß der schwere Oberbau in beschleunigtem Maße zur Verlegung kommt, daß im vorigen Jahre 15 Millionen extraordinär dafür eingestellt worden sind und in diesem Jahre auch wieder 15 Millionen. Ich bemerke ferner, daß die Mittel, aus denen Lokomotiven und Wagen angeschafft werden sollen, im laufenden Jahre 92 Millionen betrugen. Im nächsten Etatsjahr werden — wie Sie aus der Rede des Herrn Finanzministers schon gehört haben werden — im ganzen 120 Millionen für diesen Zweck angefordert. Meine Herren, das ist doch eine Steigerung in den Aufträgen der Eisenbahnverwaltung, wie sie kaum besser gewünscht werden kann. Es beträgt ja jetzt schon bei einer Produktion von über 10 000 000 t in Eisen und Stahl in Deutschland die Bestellung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung allein 430 000 t. Meine Herren, das ist doch ein ganz erheblicher Teil, den die preußische Staatseisenbahnverwaltung von der Gesamtproduktion der deutschen Eisenindustrie abnimmt.“

„Also ich möchte auch dem entgegentreten, daß ich eine Steigerung der Bestellungen an die Industrie nicht wünschte. Aber gesund können wir die deutsche Industrie nur bedienen, wenn wir nicht zu erhebliche Schwankungen in unseren Bestellungen eintreten lassen.“

Nach dem Eisenbahnminister nahm der Finanzminister das Wort, um die Maccoschen Ausführungen in einer Reihe von Punkten zu berichtigen.

Er führte etwa folgendes aus: Herr Macco habe von dem herrschenden Finanzminister gesprochen. „Ich würde ihm dankbar sein, wenn er das Wort zur Wahrheit machte. Ich bemühe mich, die mir übertragenen Interessen zu wahren und den lebendigen Bedürfnissen des Verkehrs und der Entwicklung unserer ganzen Volkskraft soweit Rechnung zu tragen, wie es innerhalb meines Ressorts möglich ist. Er hat bemängelt, daß Bauten aus dem Extraordinarium bestritten würden. In diesem Punkte weiche ich kardinaliter von ihm ab und werde auch von den bisher beobachteten Grundsätzen nie abweichen, weil sie zwischen dem hohen Hause und der Regierung vereinbart worden sind. Ich begreife nicht, wie ein industrieller und weitsichtiger Mann mir diesen Rat geben kann. Es wäre leichtsinnig, im höheren Maße als bisher durch Anleihen die Zukunft zu belasten auf Kosten der Gegenwart. Mit großem Unrecht hat er dann gesagt, die Regierung habe ihre Pflicht versäumt in bezug auf die Hebung des Verkehrs. Als ob die Regierung in den letzten Jahren überhaupt nichts für die Pflege des Verkehrs getan habe. Es sind sechs Jahre her, daß der Rohstofftarif für die Kohle eingeführt worden ist, der der Staatskasse einen Ausfall von 70 000 000 ℳ brachte. Davon sagt er kein Wort. Ist das nichts? (Zuruf Maccos: Gar nichts!) Ja, Herr Macco ist jedenfalls herrschender als ich. Die letzten Jahre sind gekennzeichnet durch eine fortwährende Einführung von Sondertarifen, auch die Frachten sind im Durchschnitt ermäßigt worden. Unsere Tarife sind im Vergleiche zu Österreich, Frankreich und England günstiger.“

Bezüglich der amerikanischen Verhältnisse verwies der Minister auf die neuen Untersuchungen des Geheimerats v. d. Leyen.*) Der Minister besprach an ihrer Hand und unter Verlesung einiger Sätze aus ihnen die amerikanische Tarifpolitik. Die niedrigen Tarife seien dort durch einen Konkurrenzkampf entstanden, von dessen Grausamkeit wir uns keine Vorstellung machen. In den letzten Jahren haben 752 Eisenbahngesellschaften in Amerika Bankerott gemacht. Im letzten Jahre standen 74 mit einem Kapital von 7 Milliarden Mark unter Zwangsverwaltung. „Das sind ganz stupende Ziffern. Jedenfalls ist es richtiger, gleichmäßigere, wenn auch etwas höhere Tarife zu haben. Daß die amerikanischen Gütertarife erheblich niedriger sind als die unserigen, trifft zu. Dafür sind aber die amerikanischen Personentarife fast doppelt so hoch wie die preußischen, und außerdem erhebt der Amerikaner für jede Bequemlichkeit, die er gewährt, eine besondere Gebühr. Dadurch ergeben sich auf gar nicht lange Strecken Differenzen im Fahrpreise bis zu 10 D., die geduldig bezahlt werden, während man bei uns schon über die 2 ℳ Zuschlag, wofür man im eleganten Wagen mit elektrischer Beleuchtung und allen möglichen bequemen Einrichtungen fährt, ein kolossales Geschrei erhebt. Geben Sie mir höhere Personentarife, dann bin ich gern bereit, Ihnen alles, was ich aus den Tarifen mehr erziele, zur Ermäßigung der Gütertarife zur Verfügung zu stellen. Wir werden doch nicht so kurzsichtig sein, an einer festgestellten Tarifeinheit festzuhalten, wenn sie Industrie und Landwirtschaft schädigt. Man kann aber nicht aus gutem Herzen heraus alles tun, es bedarf der sorgfältigsten Prüfung. Die Staatskasse muß berücksichtigt werden. Die Staffeltarife waren für den Getreideabsatz des Ostens von größtem Segen und für die Staatskasse von großem Nutzen. Woran sind denn die Staffeltarife gescheitert? Nicht an der Engherzigkeit des Finanzministers, sondern an dem Widerstand des Westens. Wir hätten sie gern beibehalten, und es waren wirtschaftliche Gesichtspunkte, nicht finanzielle, die ihre Beseitigung herbeiführten. Seien Sie versichert, daß die Finanzverwaltung nicht die Wichtigkeit aller dieser Fragen verkennt und daß sie im Einvernehmen mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten auch ferner diese Dinge sorgsam verfolgen wird.“

Nach einigen Bemerkungen des Abg. Arendt über die Notwendigkeit, zurückgebliebene Gegenden (Eichsfeld, Mansfeld) durch Nebenbahnen aufzuschließen und die Eisenbahnen

*) Gemeint ist der Leitaufsatz in Nr 10 d. Ztg.: Neuere Untersuchungen über die Gütertarife der nordamerikanischen Eisenbahnen. Die Schriftl.

nicht nur als melkende Kuh, sondern als Förderer der gesamten wirtschaftlichen Entwicklung zu betrachten, nahm der Abg. Öser (freis. Vg.) das Wort, um der „Tarifstarre“ entgegenzutreten, wie er sich ausdrückte. Er verwies auf die überall vorhandenen „latenten Verkehrsmöglichkeiten“ und kam dann auf die Erweiterung der Betriebsgemeinschaften zu sprechen, worüber schon berichtet ist.

Staatsminister Budde hob in seiner folgenden Rede hervor, daß es nach seiner kurzen Erfahrung schwieriger sei, einen Etat mit Überschüssen vor dem Hause zu vertreten, als einen Etat mit einem Defizit. Überall zerbreche man sich den Kopf, was man mit dem „heidenmäßig vielen Gelde“ machen solle. Er glaube aber, es sei doch zwischen dem Hause und der Staatsregierung im allgemeinen ein gutes Einverständnis. Über die Bautätigkeit habe er schon gesprochen, über die möglichen und wünschenswerten Gütertarifermäßigungen werde man sich in der Kommission näher zu unterhalten haben; aber für solche, die zur Beseitigung der Überschüsse dienen sollten, sei er nicht zu haben! Er schilderte dann mit Humor die Anzahl der an ihn herantretenden Einzelwünsche. Er hätte nie geglaubt, daß man so viele „Stiefkinder“ haben könnte, wie sie nach den Äußerungen der einzelnen Abgeordneten über vernachlässigte heimatliche Landesteile die Staatseisenbahnverwaltung haben solle. (Große Heiterkeit.) Alle diese Wünsche zu erfüllen, koste Geld; auch er selbst habe eine ganze Anzahl von Wünschen, besonders in sozialer Hinsicht für die Beamten wie für die Arbeiter. Auch der Ausgleichsfonds müsse gefüllt werden. Also wegen der Unterbringung der Überschüsse brauche man nicht zu Tarifermäßigungen zu schreiten. Nun werde gesagt: dann würde die Eisenbahn noch viel mehr verdienen. „Dann hätten wir also einen circulus vitiosus, dann wüßten wir also erst recht nicht, wo wir mit den Überschüssen bleiben sollten.“ (Große Heiterkeit.) Er sei, wie man wisse, für eine Revision der Personentarife zur Vereinfachung des Fahrkartenwesens und auch für eine Ermäßigung der Gütertarife, wie sie nach der wirtschaftlichen Lage des Landes erforderlich sei, in Übereinstimmung mit dem Finanzminister zu haben. Es folgte nun die in voriger Nummer dieser Zeitung mitgeteilte Erklärung des Ministers über die preußisch-hessische Betriebsgemeinschaft.

Den Schluß der Sitzung bildete die Besprechung der Anträge des Grafen Praschma und Freiherrn v. Richthofen, der jetzigen Notlage der heimischen Zuckerindustrie durch eine anderweitige Gestaltung der Eisenbahngütertarife für Rüben- (Roh- und Konsum-) Zucker mit tunlichster Beschleunigung Rechnung zu tragen. Ein Antrag des Abg. Stupp fordert wegen der Notlage der Landwirtschaft auch Ermäßigung der Tarife für Zuckerrüben, Schnitzel, Melasse und Melassefutter. Abg. Graf Praschma führte aus, daß sein Antrag durch die ablehnende Haltung der ständigen Tarifkommission im September 1903 und durch die fortdauernde Notlage der Zuckerindustrie herbeigeführt sei. Es handle sich nicht um die schon niedrigen Ausfuhrtarife, sondern um den Inlandsverkehr. Die Ausfuhr habe sich seit der Zuckerkonvention nicht gehoben, ebensowenig der Inlandsverbrauch. Die Lager der mitteldeutschen und schlesischen Fabriken seien übervoll. Sie könnten der hohen Tarife wegen nach dem zuckerbedürftigen Rhein einschl. Elsaß-Lothringen nicht absetzen. Auch in Berlin werde deshalb der schlesische Zucker durch den auf dem Wasserwege eindringenden verdrängt. Der Ausfall für die Eisenbahnen sei nur gering. Er hoffe, das einmütige Votum des Hauses werde der bald wieder zusammentretenden ständigen Tarifkommission Anlaß zu einer wohlwollenden Stellungnahme geben. Im Gegensatz hierzu begründete Abg. Stupp die dringende Notwendigkeit seines Antrags zum Schutz des rheinischen Rübenbaus und der dortigen Zuckerindustrie. Der Praschmasche Antrag sei die erste Etappe auf dem Kampf um das Absatzgebiet des Zuckers im Inland. Sein, des Redners, Antrag fördere das Gesamtinteresse der Rübenzucker-Industrie und der Landwirtschaft.

Am 6. März wurde die Beratung dieser Anträge fortgesetzt. Frhr. v. Richthofen war mit Graf Praschma einverstanden; der Abschluß der Brüsseler Zuckerkonvention sei für die deutsche Zuckerindustrie wohl ein dies nefastus gewesen. Er gab dann einen interessanten Rückblick auf die neueste Geschichte der Zuckertarifentwicklung, auf den wir vielleicht zurückkommen werden, und schilderte die gefährdete Lage der Zuckerausfuhr. Eine solche nach Skandinavien sei durch die russische Ausfuhr vernichtet, die deutsche Ostafrika-Linie führe den österreichischen Zucker von Triest billiger nach Bombay, als der österreichische Lloyd: der deutsche Zucker zahle (von Hamburg) 20 ℳ Fracht, der österreichische (von Triest) nur 10 ℳ. Von allen Seiten, auch durch den Wettbewerb des Rohrzuckers, drohten dem deutschen Zucker Gefahren. Die Detarifierung sei kein großes einschneidendes Mittel, aber bei der Notlage ein dringendes. Er trat auch den Besorgnissen der Einnahmeausfälle entgegen, da die Transportmenge wachsen werde, und bat um Überweisung seines Antrags an eine besondere Kommission. Gegen die Tarifherabsetzung sprach der Abg. Münsterberg (freis. Vergg.), weil dann der ostdeutsche Zucker, der den Seeweg nach Mannheim wähle, dort mit dem mitteldeutschen Zucker nicht mehr in Wettbewerb treten könne und daher von dem großen westdeutschen Markt ausgeschlossen sein würde. Die Seeschiffahrt würde die Frachten verlieren, die Zuckerraffinerien würden zu wildestem Konkurrenzkampf gegeneinander gezwungen werden. Abg. Graf Moltke versuchte als „ehrlicher Makler“ zwischen den verschiedenen zutage getretenen Ansichten aufzutreten. Abg. v. Richthofen habe gemeint, alle Interessenten ständen hinter seinem Antrag. Das scheine nach den Ausführungen des Abg. Münsterberg aber doch nicht so zu sein. Denn durch die Annahme des Antrags würden sehr große Produktionsgebiete direkt benachteiligt werden. Der Vorzug der billigen Wassertarife würde vielen Landesteilen genommen werden. Ihm und seinen Freunden komme es vor allen Dingen auf eine Stärkung des Heimatkonsums an. Wenn es den Engländern besonders gelungen sei, den Zuckerkonsum erheblich zu stärken, so komme nicht nur der eigentliche unmittelbare Verbrauch hier in Betracht, sondern auch die vielfältige Verwendung als Rohstoff. Das sei bei uns noch nicht der Fall. Der nationalliberale Abg. Zuckschwerdt hält die Notlage der Zuckerindustrie für eine vorübergehende Erscheinung. Er halte die Brüsseler Konvention für segensreich, der Zuckerverbrauch nehme fortgesetzt zu, die Verhältnisse seien in der Besserung. Die Überweisung der Anträge an eine Kommission von 21 Mitgliedern wurde beschlossen.

Ein Antrag des Dr Wagner um Übertragung von Ausnahmetarifen für Seehäfen auf die Oderumschlagplätze Breslau, Maltsch und Cosel, um Gewährung weiterer ermäßigter Umschlagtarife an die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Verkehr mit den genannten Oderplätzen, endlich Gewährung der Reexpedition für österreichisch-ungarisches Getreide in Breslau, alles zur billigeren Getreideversorgung von Breslau, wurde vom Ministerialdirektor Stieger als unbillig und ohne das Mittun der österreichisch-ungarischen Verwaltungen nicht ausführbar bekämpft. Auf Befürwortung durch den Abg. Hirsch-Essen (natl.), der ein organisches Zusammenwirken der Eisenbahnen und der Binnenschiffahrt wünschte, wurde der Wagnersche Antrag an die Budgetkommission verwiesen.

Der Antrag der Budgetkommission auf Ermäßigung der Eisenbahnfracht für Holzsendungen von Geestemünde nach Bremen wurde zurückgestellt.

Es folgte nun die allgemeine Besprechung des Eisenbahnetats, die mit einer großen Rede des Staatsministers Budde eingeleitet wurde. Wir bringen sie in nächster Nummer.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preußische Nebenbahnvorlage.** Wie der „Berl. Akt.“ meldet, sieht die Nebenbahnvorlage Bahnbauten mit einem Kostenaufwande von rund 80 000 000 ℳ und außerdem 27 000 000 Mark für die mit dem Neubau des Bahnhofs Hannover zusammenhängenden Bahnstrecken vor. Die im vorigen Jahre für Nebenbahnen aufgewandten Mittel bezifferten sich auf 58 599 000 ℳ. Außerdem wurden zur Förderung des Baues von Kleinbahnen 5 000 000 ℳ bewilligt. Im Jahre 1902 wurden für den Bau von Nebenbahnen etwa 72 000 000 ℳ verwendet.

— **Einrichtung von Wagen für den Viehversand.** Nach den dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten von den Eisenbahndirektionen erstatteten Berichten haben sich die an einer Anzahl bedeckter Güterwagen in den Stirnwänden angebrachten Lüftungsvorrichtungen bei der Beförderung von lebenden Tieren bewährt. Die Mehrzahl der Versender hat die Zweckmäßigkeit und gute Wirkung der Einrichtung anerkannt; vereinzelt ist die Luftzufuhr durch die Öffnungen, namentlich bei heißem Wetter, noch nicht für ausreichend erachtet worden. Zur Abhilfe ist empfohlen, bei großer Hitze außer den Öffnungen auch die Seitentüren der Wagen offen zu halten, die Öffnungen zu vergrößern und an Stelle der Schieber sie mit Klappen zu versehen, ferner bei Bremswagen auch in derjenigen Stirnwand, in der die Bremse eingebaut ist, eine Lüftungsvorrichtung anzubringen. Anderseits ist zum Schutze gegen zu starken Zug und das Eindringen von Staub die Her-

stellung von verstellbaren rolljalousieartigen Vorrichtungen an Stelle der Schieber vorgeschlagen worden. Vor weiterer Entschließung über die Beibehaltung und größere Ausdehnung der Einrichtung erachtet der Minister es bei der Kürze der Versuchszeit für angebracht, noch weitere Erfahrungen zu sammeln. Er beauftragt daher die Eisenbahndirektionen, Sorge zu tragen, daß die ausgerüsteten Wagen auch ferner vorwiegend zur Verladung lebender Tiere bereitgestellt werden. Nach neun Monaten ist über die weiteren Erfahrungen zu berichten, dabei auch anzugeben, welche Änderungen an der Einrichtung etwa für zweckmäßig gehalten werden, ob bei Benutzung der Wagen für andere Güter Beschädigungen der letzteren durch Eindringen von Regen entstehen können und ob sich die entsprechende Ausrüstung eines größeren Teils der bedeckten Wagen empfiehlt.

— **Schutz der Arbeiter bei Bahnbauten gegen Lohnausfälle.** Bei Gelegenheit der Beratung des Etats der Bauverwaltung im preußischen Abgeordnetenhause erklärte Staatsminister Budde, daß die Staatsregierung im Schutz der Arbeiter gegen Lohnausfälle bei Zahlungsunfähigkeit der Unternehmer schon viel weiter gegangen sei, als die dem Haus vorliegenden Anträge. Er fuhr dann fort: „An einem Sonntagmorgen bekam ich ein Telegramm, daß bei einem Bahnbau eine große Zahl von Arbeitern ihren rückständigen Lohn von mehreren Wochen von einem Unternehmer wegen Vermögensverfalls nicht bekommen konnten. Mir wurde auf Anfrage mitgeteilt, daß Geldmittel nicht vorhanden seien. Ich habe mich nicht darauf eingelassen, sondern aus eigener Verantwortung ein Telegramm abgegeben, daß die Kaution des Unternehmers, soweit sie gerichtlich nicht beschlagnahmt ist, sofort zur Auszahlung der Löhne verwandt werden sollte, mit anderen Worten, daß die Rechtsansprüche des Staates an diese Kaution zurückstehen sollten gegen die Forderung der Arbeiter. Als ich darauf das Telegramm zurückerhielt, daß die Geldmittel dazu nicht ausreichten, habe ich mich sofort mit dem Finanzminister in Verbindung gesetzt und sein Einverständnis erreicht, daß die nachgewiesene Masse rückständiger Löhne, ohne daß wir etatsmäßige Deckung hatten, sofort bezahlt würde, weil der Finanzminister und ich der Ansicht waren, daß es von der arbeitenden Bevölkerung falsch ausgelegt werden würde, wenn der Unternehmer rückständig mit der Bezahlung bliebe. Ich wollte nicht, daß mit dem Schweiß des Arbeiters Eisenbahnbauten ausgeführt sind, wofür ein Lohn nicht gezahlt worden ist. Ich habe vollstes Verständnis bei dem Finanzminister gefunden. Wir haben bezahlt mit Geldern, für die hintennach keine etatsmäßige Deckung vorhanden ist. Zwei ähnliche Fälle sind weiter noch vorgekommen. Auch hier habe ich angewiesen, zunächst dafür zu sorgen, daß die Arbeiter den Lohn erhalten, sonst solle er aus den Kautionen gegeben werden. Dann habe ich einen Erlaß an die Direktionen hinausgesandt, daß sie bei Vergebung der Arbeiten für Befriedigung der Handwerker und Arbeiter eine besondere Kaution verlangen, auf die der Staat keinen Anspruch hat. Also schon vor Ihren Anträgen sind wir so verfahren, und ich freue mich der Übereinstimmung des Hauses. Ferner habe ich auch Anweisung gegeben, geschädigten Handwerkern neue Lieferungen zuzuweisen, um den Schaden einigermaßen auszugleichen.“ Diese Darlegungen fanden auf allen Seiten des Hauses lebhaften Beifall.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. M. in 6 Arbeitstagen 116 783 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 19 464 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 106 449 und auf den Arbeitstag 17 742 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. M. auf den Arbeitstag 1722 und im ganzen 10 334 Doppelwagen oder 9,7 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 20 233 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 15 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 21 302 offene Wagen gegen 17 991 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 3311 oder 18,4 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Umleitungen im Güterverkehr.** Zu dieser Frage schreiben die Münchener „Neuesten Nachrichten“: „Nach den Erklärungen des preußischen Eisenbahnministers Budde zu den Leitsätzen über angemessene Berücksichtigung der Interessen der einzelnen Bahnverwaltungen mußte bezüglich des Wechselverkehrs zwischen Baden, Württemberg und Bayern noch eine besondere Prüfung vorbehalten werden. Wie wir erfahren, wird es die bayerische Staatsregierung nicht daran fehlen lassen, berechtigten Wünschen Württembergs möglichstes Entgegenkommen zu zeigen. Die bayerische Regierung gibt sich auch der Hoffnung hin, bei Baden auf ein gleiches Entgegenkommen für Württemberg rechnen zu dürfen.“

— **Verkehrsstellen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Nach der soeben erschienenen neuesten amtlichen Zusammenstellung ist der gegenwärtige Stand der Verkehrsstellen folgender: 31 Güterstationen, 38 Bahnstationen I. Klasse, 208 Bahnstationen II. Klasse, 183 Bahnstationen III. Klasse, 224 Bahnstationen IV. Klasse, 119 Bahnstationen V. Klasse, 164 Haltestellen an Nebenbahnen mit Wärtern, 193 Haltestellen an Nebenbahnen mit Agenten, 4 Güterdienststellen ohne Personenverkehr an Nebenbahnen, 2 Ladestellen mit Wagenladungs-, jedoch ohne Personenverkehr an Nebenbahnen, 64 Halteplätze für den Personenverkehr an Hauptbahnen, 211 Halteplätze für den Personenverkehr an Nebenbahnen, endlich 24 Halteplätze sowohl für den Personen- als auch für den Wagenladungsverkehr an Nebenbahnen, zusammen 1467 Verkehrsstellen, mehr gegenüber dem Vorjahre um 89 Stellen. Die gesamte Streckenlänge der bayerischen Staatseisenbahnen ist um 231 km gestiegen und beträgt gegenwärtig 6168 km; hiervon entfallen 4096 km auf Haupteisenbahnen und 2072 km auf Nebeneisenbahnen.

— **Eröffnung der Lokalbahn Bayreuth-Hollfeld.** Am 12. d. M. wurde die vorgenannte Lokalbahnstrecke der bayerischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen. Sie hat eine Länge von 32,73 km und ist vollspurig gebaut. Für die Ausfahrt aus dem Bahnhof Bayreuth benutzt die Lokalbahn die etwa 1,5 km lange gemeinschaftliche zweigleisige Strecke der Hauptbahnen Bayreuth-Weiden und Bayreuth-Nürnberg, zweigt an der Trennungsstelle dieser beiden Linien ab und wendet sich alsdann gegen Westen, tritt später in das Tal des Mistelbaches und der Truppach ein, senkt sich dann in das Wiesenttal und erreicht hierauf die Endstation Hollfeld. An größeren Kunstbauten gelangten auf dieser Lokalbahn zur Ausführung eine Bahnbrücke über den Mistelbach mit zwei Öffnungen, eine größere über die Truppach, dann mehrere gewölbte kleinere Brücken. Außer den beiden Endstationen Bayreuth und Hollfeld liegen an dieser Lokalbahn die Haltestellen Altenstadt b/B., Mistelbach i/Ofr, Mistelgau, Obernsees, Plankenfels und Stechendorf-Welkendorf, dann die Haltepläze Kreuzstein, Röhrensee, Pittersdorf, Frankenhaag, Truppach, Wadendorf und Moggendorf. Die Gesamtbaukosten der Strecke belaufen sich auf rund 2 274 000 ℳ = für das Kilometer Bahnlänge ungefähr 70 000 ℳ. Das vom Staate aufgewendete Baukapital beziffert sich auf etwas über 2 000 000 ℳ, während der Rest auf die Interessenten entfällt. Da auf einen jährlichen Einnahmeüberschuß von rund 41 000 ℳ gerechnet weden kann, wird sich der geleistete Staatszuschuß mit etwa 2 % verzinsen.

— **Reinigung der Personenwagen.** Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen bringt ihren Betriebsstellen die Bestimmungen der Vorschriften über die Reinigung der in Dienst gestellten Personenwagen in Erinnerung. Insbesondere habe auf den Endstationen das Abwischen der Handgriffe, das Ausfegen der Wagen, Ausklopfen der Fußdecken und Polster, Abstäuben der Wagenwandungen, Abwischen der Fenster, Abbürsten der Polsterung bezw. Abwischen der Bänke pünktlich stattzufinden. Die Reinigung der Verstärkungswagen habe in der gleichen Weise vor der jedesmaligen Einstellung zu geschehen; diese Wagen sollen wöchentlich einmal von der Station, der sie zugewiesen sind, gründlich nach den gegebenen Vorschriften gereinigt werden. Reservewagen müssen sich stets in einem reinlichen Zustand befinden. Auf die Bestimmung, wonach ein sauberes Abwischen der Handgriffe auf den größeren Zwischenstationen während des Aufenthalts der Züge zu erfolgen hat, wird besonders aufmerksam gemacht. Die Betriebsinspektionen werden angewiesen, der Reinigung der Personenwagen die genügende Beachtung zu schenken und dafür Sorge zu tragen, daß zu dem Reinigungsgeschäft nur ein hierfür taugliches Personal Verwendung findet, dem die geeigneten Werkzeuge und Materialien in ausreichender Weise zur Verfügung gestellt werden, ferner daß die Tätigkeit des betreffenden Personals so oft als möglich kontrolliert wird und daß die diensttuenden Stations- bezw. Aufsichtsbeamten vor Abgang eines Zuges rechtzeitig, d. h. nicht erst wenn die Abfahrt unmittelbar bevorsteht, sich von der Reinigung persönlich überzeugen.

— **Große Berliner Straßenbahn.** In der am 12. d. M. abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre nahm auf die Anfrage eines Aktionärs Ministerialdirektor a. D. Dr Micke das

Wort, um sich über den Einspruch gegen die Weiterführung der Untergrundbahn zu verbreiten. „Die Städtische Verkehrsdeputation", so führte er aus, „hat uns im Dezember 1903 mitgeteilt, daß bei den mit der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen wegen Verlängerung bis zum Spittelmarkt geführten Verhandlungen zur Sprache gekommen sei, daß die Große Berliner Straßenbahn berechtigt zu sein glaube, der Genehmigung einer solchen Untergrundbahn durch die Stadtgemeinde Berlin zu widersprechen und für den Fall der Genehmigung Schadenersatzansprüche gegen die Stadtgemeinde zu erheben. Zugleich wurde die Direktion zu einer Erklärung darüber aufgefordert, ob sie beabsichtige, einen derartigen Anspruch zu erheben, da die Stadt Berlin in diesem Falle das streitige Rechtsverhältnis im Wege der Klage feststellen wolle. Wir haben darauf erwidert, daß wir weit davon entfernt sind, der Stadtgemeinde an sich das Recht zu bestreiten, neue Bahnlinien selbst zu bauen oder die kleinbahngesetzliche Zustimmung an Dritte zu erteilen, daß wir dagegen, gestützt auf eine Entscheidung des Reichsgerichts vom 28. März 1898, die einen ähnlichen Fall behandelt, auf dem Standpunkt ständen, daß die Stadtgemeinde durch die mit uns abgeschlossenen Verträge sich dieses Rechtes uns gegenüber insoweit begeben habe, als es sich um den Bau und Betrieb von Bahnlinien handle, die geeignet seien, mit den uns vertraglich eingeräumten Linien in Wettbewerb zu treten. Als Wettbewerbbahnen kämen natürlich nicht nur Flachbahnen, sondern auch solche Linien in Betracht, die die Straßenzüge unter oder über der Fahrbahn benutzen. So mußten wir insbesondere auch eine Untergrundbahn Potsdamer Platz-Spittelmarkt als eine solche Wettbewerbslinie bezeichnen und deshalb der Zustimmungserteilung widersprechen, auch Schadenersatzansprüche uns vorbehalten. Gegen die in der Stadtverordnetenversammlung gemachte Unterstellung, daß wir bei unserem Einspruch wider besseres Wissen gehandelt hätten, müssen wir unbedingt protestieren. Wir kommen mit diesem Einspruch lediglich einer Pflicht nach, die das Gesetz dem Vorstande einer Aktiengesellschaft auferlegt. Wir hätten diese Pflicht verletzt, wenn wir auf ein Recht verzichtet hätten, das die Gesellschaft nach unserer Überzeugung besitzt, und diese Überzeugung haben wir gewonnen durch eingehende Erwägungen und ein schon vor 2 Jahren erfordertes Gutachten eines namhaften Rechtslehrers, des ordentlichen Professors der juristischen Fakultät in Greifswald, Dr Stoerk, der auf dem hier in Betracht kommenden Gebiet des preußischen Kleinbahnrechts als Autorität gilt. Nachdem die Stadt von ihrem Rechte Gebrauch gemacht und richterliche Entscheidung angerufen hat, möchten wir uns mit Rücksicht auf den Richter jeglichen Eingehens auf die Sache selbst enthalten." Diese Erklärung wurde von den Aktionären mit Befriedigung aufgenommen.

Auf die von einem entlassenen Schaffner und einem anderen Herrn als Vertretern des Transportarbeiter-Verbands gegen die Verwaltung gerichteten Angriffe erwiderte Dr Micke folgendes: Im ganzen Deutschen Reiche befände sich wohl keine Klein- und Straßenbahn, die ihre Angestellten gleich gut gestellt habe. Die Verwaltung sei unausgesetzt bemüht, die Lage der Angestellten zu verbessern; seit 1. Oktober 1903 seien für Schaffner und Fahrer die Lohnstufenstaffeln erheblich verkürzt, nämlich von 20 auf 15 Jahre, wodurch eine jährliche Mehraufwendung für Lohn und Gehalt in Höhe von 300 000 ℳ entstände. Das Verhältnis zwischen Verwaltung und Angestellten sei erfreulicherweise ein recht günstiges. In den jährlich zweimal stattfindenden Vertrauensmännerkonferenzen nehme die Verwaltung unmittelbar die Wünsche der Angestellten entgegen. Während in den 36 von den Bahnhöfen gewählten Vertrauensmännern früher fast ausschließlich durch den Verband aufgestellte Bedienstete gewählt wurden, sind jetzt nur noch 12 von diesen vorhanden, während die übrigen dem Verein angehören und ein zweckdienlicheres Verhandeln nunmehr ermöglichen. Die Behauptungen der Vorredner entsprächen nicht der Wahrheit; so werde auch die Höchstdienstzeit in keinem Falle überschritten. Die Verwaltung wird es weiter als ihre vornehmste Aufgabe betrachten, die wirtschaftlichen Einrichtungen ihrer Angestellten, insbesondere Baugenossenschaft, Fürsorge für die Hinterbliebenen, Rechtsschutz, auszugestalten und nachdrücklichst zu fördern. Unbeeinflußt von den auf Agitation und Verhetzung abzielenden Bestrebungen des Verbandes wird sie das bestehende gute Einvernehmen zwischen Verwaltung und Angestellten weiter pflegen.

Aus den weiteren Verhandlungen ist zu erwähnen, daß der Wirkliche Geheime Rat Ministerialdirektor a. D. Möllhausen an Stelle des durch den Tod ausgeschiedenen Kommerzienrats Pfaff neu in den Aufsichtsrat gewählt wurde. Weiter wurde die Erhöhung des Grundkapitals um 14 297 400 ℳ genehmigt. Die Dividende für 1903 ist auf 8 % festgesetzt.

Österreich.

— **Verband der österreichischen Lokalbahnen.** Der Präsident und ein Ausschußmitglied dieses Verbandes haben kürzlich dem Eisenbahnminister eine Eingabe überreicht, in welcher der Wunsch ausgesprochen wird, daß die seinerzeit im Handelsministerium bestandene Geschäftsabteilung für das Lokalbahnwesen auch im Eisenbahnministerium in geeigneter Form wieder errichtet werde. Bei der Schaffung des Eisenbahnministeriums wurde nämlich die erwähnte Geschäftsabteilung aufgelassen; die sämtlichen Geschäfte dieses Amtes wurden unter die einzelnen Departements des neuen Ministeriums verteilt. In der Eingabe wird ausgeführt, daß die nunmehrige Einteilung nicht den Interessen der Lokalbahnen entspreche. Nachdem insbesondere im Laufe der letzten Jahre eine wesentliche Vermehrung der Lokal- und Kleinbahnen erfolgt sei, hierbei auch verschiedene neue Fragen und Formen des Betriebes aufgetaucht seien, erscheine es wohl als eine gebieterische Notwendigkeit, daß auch bei der obersten Eisenbahnbehörde diesem Umstande durch Errichtung einer besonderen Lokalbahnabteilung Rechnung getragen werde.

Der Verband der österreichischen Lokalbahnen hat diese Frage in seiner 12. Jahreskonferenz in Czernowitz eingehend erörtert und nachstehende Resolution beschlossen: „Der Ausschuß des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen wird durch Beschluß der 12. Jahreskonferenz beauftragt, bei der Regierung die baldigste Errichtung einer eigenen Geschäftsabteilung für Lokalbahnen im Eisenbahnministerium, ähnlich dem bestandenen Lokalbahnamte im Handelsministerium, jedoch mit erweitertem und selbständigem Wirkungskreise, in welcher alle den Bau und Betrieb betreffenden Angelegenheiten zu ressortieren hätten, unter entsprechender Begründung aufs dringendste zu beantragen."

Die dem Eisenbahnminister überreichte Eingabe regt weiter die Schaffung eines Beirates für Lokalbahnangelegenheiten an, der sich regelmäßig mindestens zweimal im Jahre zu versammeln hätte, um die auftauchenden Fragen der Bahnen niederer Ordnung zu beraten.

Der Verband der österreichischen Lokalbahnen hat ferner dem Eisenbahnministerium eine Eingabe überreicht, in welcher im Hinblick auf die Ende dieses Jahres erlöschende Wirksamkeit des gegenwärtig gültigen Lokalbahngesetzes die Bitte gestellt wird, daß vor Einbringung des neuen Lokalbahngesetzes im Reichsrate vom Eisenbahnministerium eine Besprechung der Angelegenheit mit den Interessenten der Lokalbahnen abgehalten werde. In der gleichen Angelegenheit hat sich der Verband an den niederösterreichischen Landesausschuß mit dem Ersuchen gewendet, daß eine Vereinigung aller Landesausschüsse angestrebt werden möge, damit die wichtigsten Interessenten des Lokalbahnwesens sich zu gemeinsamem Vorgehen mit Rücksicht auf das zu gewärtigende neue Lokalbahngesetz zusammenschließen.

— **Österreichisch-russische Eisenbahnverbindung.** Im Jahre 1899 hat die russische Regierung eine Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Station Cholm der russischen Weichselbahn über Lublin und Zamosc nach Tomaszow zum Anschluß an die österreichische Eisenbahnlinie Lemberg-Belzec erteilt. Die Schwierigkeiten, welche sich der Finanzierung des Unternehmens entgegenstellten, bestimmten die russische Regierung, für die Aktien der Bahn die Staatsgarantie in Aussicht zu nehmen. Der russische Reichsrat hat indessen vor kurzem — offenbar angesichts des Kriegszustandes — die Beschlußfassung über die Gewährung der Staatsgarantie, wie sie von der russischen Regierung in Vorschlag gebracht war, zurückgestellt.

— **Umgestaltung der Kremstalbahn.** Der Eisenbahnausschuß des österreichischen Abgeordnetenhauses beantragt in seinem Bericht über den Gesetzentwurf betreffend die Beschaffung von Geldmitteln zur Umgestaltung der Kremstalbahn in eine Hauptbahn zweiten Ranges und die allfällige Einlösung dieser Bahn durch den Staat, dem Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Genehmigung zu erteilen. Zugleich will er bei dieser Gelegenheit den Anschluß der Steyertalbahn an die Kremstalbahn wiederholt als dringend in Erinnerung gebracht wissen.

— **Lokalbahn Krems-Grein.** Die Regierung hat dieser Tage dem Abgeordnetenhause den Gesetzentwurf betreffend die Herstellung der vollspurigen Lokalbahn von Krems am linken Ufer der Donau nach Grein mit einer Länge von 77 km übermittelt. Zu dem Zweck soll die Regierung die Konzession auf höchstens 90 Jahre erteilen und eine 4prozentige Reinertragsgarantie für ein Baukapital von 14 600 000 Kr. für 76 Jahre gewähren. In Aussicht genommen ist die Konzessionserteilung an die Lokalbahn Mauthausen-Grein. Bedingung der Garantie-

leistung ist, daß die Interessenten weitere 2 000 000 Kr. der mit 16 600 000 Kr. ermittelten Kosten übernehmen. Davon haben der niederösterreichische Landtag 1 300 000, der oberösterreichische Landtag 8000 und die Lokalinteressenten 62 000 Kr. gezeichnet. Der Bau ist binnen drei Jahren von der Konzessionserteilung zu vollenden; den Betrieb führt der Staat.

— **Bosrucktunnel.** Wie verlautet, wurde im Bosrucktunnel neuerdings eine nicht unbedenkliche Wasserader angefahren. Vor Ort des nördlichen Sohlstollens, bei Stollenmeter 1427, ergießen sich aus vier von den fünfzehn Bohrlöchern, mit denen die Stollenbrust am 11. d. M. besetzt wurde, etwa 15 Sekundenliter Wasser, und zwar unter solchem Druck, daß die Wasserstrahlen 4 m weit geschleudert werden. Infolgedessen mußte der Sohlstollenvortrieb vorläufig eingestellt werden; dagegen sind die übrigen Arbeiten hinter Ort nicht gestört. Es ist zu hoffen, daß die diesmalige Störung glimpflicher verlaufen wird, als vor anderthalb Jahren im südlichen Sohlstollen, wo ein mächtiger Wassereinbruch den ganzen Bau auf mehr als ein halbes Jahr lähmte.

— **Wocheiner Bahn.** Der Stollendurchschlag für den 160 m langen Tunnel bei der künftigen Station Veldes ist am 10. d. M. erfolgt. Außer dem Veldeser Tunnel kommen auf der nördlichen Strecke der Wocheiner Bahn — zwischen Aßling und dem großen Wocheiner Tunnel — noch vier Tunnel von zusammen 3000 m Länge zur Ausführung.

— **Elbeverkehr der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Die Verladungen sind infolge der Eisverhältnisse bis jetzt gegen das Vorjahr stark zurückgeblieben. Auf den Umschlagplätzen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Aussig wurden im Februar dieses Jahres 7816 Wagen Kohle, das ist um 2951 Wagen weniger als im gleichen Monat des Vorjahres und um 7575 Wagen weniger als seit 1. Januar im Vorjahre, umgeschlagen. Der gesamte Kohlen- und Güterverkehr betrug in beiden Monaten zusammen im Vorjahre 15 956 Wagen, in diesem Jahre 8051 Wagen. Da der gegenwärtige gute Wasserstand der Elbe für längere Zeit noch anhalten dürfte, ist für diesen Monat ein reger Umschlagsverkehr zu erwarten.

— **Österreichische Eisenbahnverkehrsanstalt.** Der Geschäftsbericht für das abgelaufene Jahr weist darauf hin, daß die noch immer nicht geklärten wirtschaftlichen Verhältnisse der beiden Reichshälften der Monarchie eine wesentliche Belebung von Industrie und Handel nicht aufkommen ließen, infolgedessen im Eisenbahnverkehr ein Aufschwung trotz der guten Ernte nicht eingetreten ist; nichtsdestoweniger haben einzelne günstige Umstände, insbesondere die einige Zeit anhaltende größere Ausfuhr von Bau- und Schnittholz und der in den Herbstmonaten etwas lebhaftere Kohlen- und Rübenverkehr, eine wenn auch in bescheidenen Grenzen sich bewegende Nachfrage nach offenen und gedeckten Wagen hervorgerufen. Es gelang der Gesellschaft auch, die im Inlande zeitweilig nicht beschäftigten Wagen im Auslande zu vermieten. Der Verkehr von solchen Warengattungen, für welche Sonderwagen in Frage kommen, war ein lebhafterer, und sah sich die Verwaltung infolgedessen veranlaßt, den Sonderwagenbestand zu vergrößern. Der gesellschaftliche Wagenpark bestand am 31. Dezember 1903 aus 3016 Wagen im Werte von 12 260 000 Kr. Das sich nach Abzug des Zinsensaldos und unter Berücksichtigung des Gewinnvortrages ergebende Reinerträgnis beziffert sich auf 892 318 Kr. (gegen 888 206 Kr.). Die Dividende wird mit 18 Kr. wie im Vorjahre bemessen.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im Januar d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den gleichen Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1904 Kr.	gegen 1903 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	17 204 800	— 387 534
Südbahn (ungarisches Netz)	1 325 049	+ 844
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	180 547	— 3 608
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	987 156	+ 4 350
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	84 500	— 906
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	82 460	+ 835
Hauptbahnen zusammen	19 864 512	— 386 019
Vizinalbahnen „	2 744 382	+ 55 361
insgesamt	22 608 894	— 330 658

Die durchschnittliche Betriebslänge der ungarischen Hauptbahnen (Eisenbahnen ersten Ranges) betrug wie im Vorjahre 9376,4 km, während jene der Vizinalbahnen (Lokalbahnen, ohne die Stadt- und Straßenbahnen) von 8419,7 km auf 8725,1 km stieg. Somit vermehrte sich die Betriebslänge der ungarischen Eisenbahnen von 17 796,1 km auf 18 101,5 km, d. i. um 305,4 km, welche ganz auf die Vizinalbahnen fallen.

— **Rauchverbot.** Der ungarische Handelsminister hat die Verfügung erlassen, daß in sämtlichen Stationswartesälen und geschlossenen Warteräumen, ferner dort, wo zwei Restaurationssäle vorhanden sind, in einem derselben das Rauchen verboten ist. In allen Zügen, welche mehrere Wagen derselben Wagenklasse enthalten, ist ein Wagen I. und ein Wagen II. Klasse oder ein Wagen I. und II. Klasse ausschließlich für Nichtraucher vorzubehalten. Auch in den Gängen dieser Wagen ist das Rauchen verboten. Dem Bedarf entsprechend ist auch in den übrigen Wagen eine entsprechende Anzahl von Abteilen für Nichtraucher bereitzuhalten. Wenn ein Zug nur je einen Wagen der gleichen Wagenklasse enthält, so ist in jedem je ein Abteil für Nichtraucher zu bestimmen. Falls die Rauchabteile gefüllt sind, sind die Raucher in den Nichtraucherabteilen unterzubringen, sie dürfen jedoch dort unter keinen Umständen rauchen. Das Zugbegleitungspersonal hat dem Rauchverbot Geltung zu verschaffen, auch wenn kein Reisender dies fordert.

— **Motorverkehr.** Der ungarische Handelsminister ließ auf der Linie Debreczin-Tiszalök der ungarischen Staatsbahnen seit dem Herbst vorigen Jahres mit Motorwagen Versuche anstellen. Mit Rücksicht auf das befriedigende Ergebnis werden nicht nur auf der neu zu eröffnenden Linie Kaba-Nádudvar, sondern auch zwischen Debreczin und Püspökladány Motorzüge verkehren.

Übrige europäische Länder.

— **Neue belgisch-deutsche Eisenbahnverbindung.** Bei den Erörterungen des Eisenbahnetats im belgischen Parlament kam wiederholt auch der Plan einer neuen internationalen Linie über Löwen-Tongres-Visé nach Deutschland zur Sprache. Er hat namentlich seitens der Vertreter von Lüttich und Verviers eifrige Gegnerschaft gefunden, welche Städte sich beschweren, daß sie durch eine solche Verbindung zu Unrecht umgangen würden. Man bestritt der belgischen Staatsbahnverwaltung das Recht, sich in dieser Beziehung festzulegen, was sie bei den vorjährigen Verhandlungen in Berlin getan haben sollte. Minister Liebaert versicherte, daß dem zu Berlin abgeschlossenen Vertrage kein bestimmter Plan zugrunde liege, daß also die Entscheidung des belgischen Staates ganz frei bleibe und daß die Angelegenheit dem Parlament vorgelegt werden würde. Ein Vertreter von Lüttich beklagte sich, daß die Regierung mit ihren Absichten nicht klar herausgehe; er verlangte vom Minister, bestimmt zu versprechen, daß Lüttich und Verviers die großen internationalen Züge nicht verlieren würden. Minister Liebaert gab jedoch keine bestimmte Antwort.

— **Elektrische Eisenbahn Brüssel-Antwerpen.** Durch die Erörterungen in der Abgeordnetenkammer zu Brüssel ist auch die allgemeine Bewegung für die endliche Durchführung des schon jahrelang betriebenen Plans wieder in regen Gang gekommen. Minister Liebaert hatte wegen der Verzögerung sich u. a. darauf berufen, daß die nächsten Beteiligten in Brüssel und Antwerpen sich zu wenig rührten. In Brüssel wurde darauf eine Versammlung abgehalten, in der festgestellt wurde, daß die Abgeordneten von Brüssel und Antwerpen die Notwendigkeit des Unternehmens anerkennen und der Streit sich hauptsächlich nur um die Frage dreht, ob es durch den Staat oder eine Privatgesellschaft hergestellt werden soll. Die Regierung will sich bestimmt nur auf Konzessionierung an eine Privatunternehmung einlassen, während in der Kammer die Stimmung mehr für Staatsbetrieb war. Abg. Beernaert widersprach in einer späteren Sitzung der Ansicht des Ministers Liebaert, daß diese elektrische Bahn Brüssel-Antwerpen als „Zwischenstadtbahn“ eine Ausnahme von dem in Aussicht genommenen großen elektrischen Bahnnetz bilden müsse, welches der Staat über das ganze Land ziehen will. Die Brüsseler Versammlung beschloß eine Art Mittelweg, indem sie den Bau der Linie für dringlich erklärte und jedenfalls fordert, daß im Interesse des Verkehrs der Staat stets Herr des Dienstes und der Tarife sein müsse.

— **Fahrpreisermäßigung für Reserve- und Landwehroffiziere in Frankreich.** Im französischen Senat ist aus dem Hause wieder der Antrag eingebracht worden, die Regierung solle mit den Eisenbahngesellschaften in Verhandlung treten, die für aktive Offiziere bestehende große Fahrpreisermäßigung auf ein Viertel der gewöhnlichen Preise auch den Reserve- und Landwehroffizieren zuzugestehen. In der Begründung

führte der Antragsteller an, daß nach Einführung der zweijährigen Dienstzeit der Reserve in der nationalen Wehrkraft noch eine größere Rolle zufallen würde als bisher; er behauptete, daß die Eisenbahnverwaltungen nichts dabei einbüßen würden, da zu billigerem Preise umsomehr gereist werden würde. Auch hätten die Eisenbahngesellschaften den Vorteil einer unmittelbaren Einnahme von 1 200 000 Fr., da die Reserveoffiziere vorschlagen, den Gesellschaften je einen festen Jahresbeitrag von 20 Fr. zu zahlen. Die Eisenbahnverwaltungen haben schon früher eine gleiche Anregung abgelehnt, und sie hat auch jetzt kaum Aussicht auf Verwirklichung.

— **Berner Alpendurchstich.** Die internationalen Gutachter Colombo, Garnier und Pontzen sprechen sich für die Rentabilität einer als Durchgangsbahn ersten Ranges gedachten Berner Alpenbahn günstig aus auf Grund von Berechnungen, welche sich mit früheren ziemlich decken. Sie geben dem Wildstrubelplan nach Beyeler mit 82 000 000 Fr. Kosten unbedingt vor dem Lötschbergplan den Vorzug und halten die Erbauung einer direkten leistungsfähigen Zufuhrlinie von Bern unter Benutzung der Gürbetalbahn und Durchbrechung des Stockhorns in das obere Simmental und durch dieses zum Beginn des Wildstrubeltunnels für erforderlich, weil die bestehenden Zufahrtslinien Bern-Thun, Thun-Spiez, Spiez-Erlenbach usw. nicht für einen Verkehr internationaler Art, welchem ein Berner Alpendurchstich genügen müsse, gebaut seien.

— **Schweizerischer Sommerfahrplan.** Das Eisenbahndepartement der Bundesbahnen hat betreffs Feststellung der Sommerfahrpläne 1904 auf eingelangte Wünsche eine Reihe von Verfügungen getroffen. Neu erbetene Züge werden meist mit Rücksicht auf die großen bezw. unverhältnismäßigen Kosten und das geringe Bedürfnis abgewiesen. so neue Morgenzüge Olten-Bern und Biel-Genf, ein neuer Nachmittagszug Olten-Biel, neue Züge Bern-Jura, ein neuer Spätzug Solothurn-Olten. Das Departement verzichtet auf die Führung der Expreßzüge 1745/1746 Bern-Luzern-Bern in den Monaten Mai und Juni, weil in dieser Zeit die Expreßzugverbindungen über Olten noch genügen können. Ferner verzichtet das Departement „dermalen“ noch auf die verlangten neuen Leistungen der Gotthardbahn, unter der Voraussetzung, daß diese demnächst vermittels Einlage neuer Züge zur Verbesserung der durchgehenden Verbindungen die Hand bieten werde. Dagegen entsprechen die Abendverbindungen Göschenen-Luzern und die Frühverbindung Luzern-Zug-Göschenen den heutigen Anforderungen des Verkehrs nicht mehr. Das Departement verlangt daher in dieser Richtung verschiedene Verbesserungen.

— **Simplontunnel.** Im Februar sind die Arbeiten nur um 136 m fortgeschritten, und zwar ausschließlich auf der Südseite. Auf der Nordseite werden gegen den Wassereindrang Sicherheitstüren errichtet, die erst im Laufe des Monats März fertig werden. Erst danach können die Bohrarbeiten wieder aufgenommen werden. Ende Februar waren im ganzen 18 178 m erbohrt; es blieben noch 1552 m zu bohren.

— **Paris-Barcelona-Expreß.** Der vorgenannte Zug, welcher in beiden Richtungen Anschluß an den Nordexpreßzug in Paris hat, so daß hierdurch zugleich eine direkte Zugverbindung zwischen Berlin und Barcelona geschaffen ist, verläßt auf der Rückfahrt von Barcelona diesen Ort nicht $3.\frac{43}{}$ früh, wie in Nr 11 S. 171 d. Ztg. irrtümlicherweise mitgeteilt wurde, sondern 3.34 nachmittags; er trifft daher auch nicht am gleichen Tage abends $11\,\frac{10}{}$, sondern erst am folgenden Tage vormittags 11.10 in Paris ein und findet dort Anschluß an den um 1.50 nachmittags vom Nordbahnhofe abgehenden Nordexpreßzug, der am nächsten Morgen um 7.28 in Berlin (Friedrichstraße) eintrifft.

— **Spanische Verkehrspolitik.** Der Finanzminister Osma im neuen spanischen Ministerium verfolgt, wie das „Handelsmuseum“ einer Mitteilung des österreichischen Konsulats in Madrid entnimmt, den Plan, die Ausfuhr und den Fremdenverkehr Spaniens durch eine zielbewußte Verkehrspolitik zu fördern. Zu diesem Zwecke setzte er sich mit den spanischen Eisenbahngesellschaften in Verbindung und vereinbarte mit ihnen verbilligte Ausfuhrtarife für Wein und Öl sowie für die als Eilgüter beförderten Früchte und Gemüse, ferner Preisermäßigungen für die Rund- und Halbrundreise-Fahrkarten. Hierfür soll die Finanzverwaltung einen Teil der Transportsteuer aufheben sowie die in Spanien geltende 10prozentige Fahrkartensteuer für die genannten Fahrkarten. Die Ermäßigung der Eilgütertarife für Früchte und Gemüse soll insbesondere dazu verhelfen, die Bodenerzeugnisse Kataloniens, Murcias und Valencias schnell auf den französischen Markt zu bringen, bevor noch die dortigen Erzeugnisse dieser Art zur Reife gekommen sind. Diese Verkehrs- und Ausfuhrpolitik der neuen spanischen Regierung ist als ein Glied in einer Reihe von Maßregeln zur Erzielung eines kleineren Goldagios gedacht. Das spanische Parlament hat schon längst die Abschaffung oder Ermäßigung der Transport- und Fahrkartensteuer gefordert.

— **Bestellung von Rollmaterial für die russischen Staatsbahnen.** In diesem Jahre sollen 900 Lokomotiven, 1200 Personenwagen und 19 000 Güterwagen in Bestellung gegeben werden. Außerdem soll den Fabriken für schnellere Lieferung noch eine Prämie in Aussicht gestellt sein. Trifft das zu, dann sind nicht nur die Befürchtungen, daß infolge des Krieges von der Ausführung der in Aussicht genommenen Ergänzung des Rollmaterials zurückgetreten werden würde, unbegründet, sondern es fiele den Fabriken vielleicht sogar noch eine Prämie zu.

Fremde Weltteile.

— **Baikal-Ringbahn.** Einer Meldung aus Irkutsk vom 12. d. M. zufolge schreiten die Arbeiten an der Baikal-Ringbahn rüstig fort. Bis zum 14. April soll die Strecke Tanchoi-Kultuk fertiggestellt sein und am 15. August die Verbindung Kultuks mit der Station Baikal erfolgen. Für die Fertigstellung der Bahn bis zu dem bestimmten Termin ist eine Zuschlagszahlung im Betrage von 756 000 R. angewiesen.

— **Eisenbahnen in Korea.** Die Konzession betreffend die Widschu-Söul-Eisenbahn, welche die Hauptstadt Koreas mit dem an der Jalumündung liegenden Widschu verbindet und die direkte Fortsetzung der Linie Fusan-Söul bildet, ist am 11. d. M. von den japanischen und koreanischen Behörden unterzeichnet worden. Gleichzeitig wurde nach anderen Nachrichten mit dem Bau der Bahn begonnen.

— **Deutsche Eisenbahnunternehmungen in China.** Über solche spricht sich der Geschäftsbericht der Berliner Diskontogesellschaft für 1903 folgendermaßen aus: „Die von dem deutschen Konsortium für asiatische Geschäfte in Vereinigung mit anderen Kräften in der chinesischen Provinz Schantung ins Leben gerufenen Unternehmungen haben sich weiterhin günstig entwickelt. Der Bau der Schantung-Eisenbahn wird voraussichtlich mit der am 1. Juni d. J. geplanten Betriebseröffnung der gesamten Strecke innerhalb der Konzessionsfrist beendigt werden. Die Zunahme des Verkehrs entspricht unseren Erwartungen; insbesondere beginnt die Ausfuhr aus dem Innern der Provinz den Bahnweg nach Tsingtau einzuschlagen. Im Kohlenbergbau ist man mit Abteufung neuer Förderschächte behufs Erhöhung der Ausbeute beschäftigt.

Zur Ausdehnung der deutschen Bauunternehmungen in China hatte das deutsche Konsortium für asiatische Geschäfte bereits früher in Verbindung mit englischen Banken die Präliminarkonzession für eine Eisenbahnlinie erlangt, welche von Tientsin über Tsinanfu nach dem Yangtse erbaut werden soll. Diese Bahn soll als chinesische Staatsbahn gebaut und die erforderlichen Mittel sollen durch eine Kaiserlich chinesische Anleihe beschafft werden, welcher als Sicherheit die aus ihrem Erlöse erbaute Eisenbahn und deren Einnahmen dienen sollen. Über den Abschluß des endgültigen Vertrages wird mit der chinesischen Regierung verhandelt.

Zur Vorbereitung des Baues der deutscherseits herzustellenden Bahnstrecke Tientsin-Südgrenze Schantung ist von oben genanntem Konsortium die Deutsch-Chinesische Eisenbahngesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von 10 000 000 ℳ, auf welches bisher 25 % zur Einzahlung gelangt sind, errichtet worden.“

— **Kap-Kairo-Eisenbahn.** Das Bureau Reuter erfährt, daß diese Bahn im Laufe des nächsten Monats den Zambesi erreichen wird. Der erste durchgehende Zug wird im April oder Mai von Kapstadt nach dem Zambesi abgehen. Am 1. Februar d. J. war das Gleis bis auf eine Entfernung von 48 engl. Meilen an die Viktoriafälle herangekommen, und man war eifrig mit den Vorarbeiten für die große Eisenbahnbrücke beschäftigt, die den Zambesi überspannen soll. Der erste Teil dieses Bauwerks ist augenblicklich nach Südafrika unterwegs, und die übrigen Teile werden so bald wie möglich folgen, so daß die Brücke noch in diesem Jahre fertig werden dürfte. Mit ihrer Fertigstellung und der Durchführung der Bahnlinie bis zu den Viktoriafällen ist der augenblicklich bestehende Vertrag erfüllt. Der nächste zu vergebende Teil der Bahn reicht vom Zambesi nordöstlich bis nach Brokenhill. Er ist 350 Meilen lang. Der Bau dieser Strecke soll baldigst in Angriff genommen werden.

— **Eine Brücke über die Meerenge von Canso (Nordamerika).** Die Pläne für die Ausleger- (cantilever) Brücke über die Meerenge von Canso, die Cape Breton Island von dem Festland von Neuschottland trennt, sind in Vorbereitung. Die Brücke soll von der Intercolonial Railway, die bis jetzt alle

ihre Fahrgäste aus Neuschottland nach Cape Breton mittels einer Fähre übersetzen mußte, benutzt werden, wodurch etwa eine Stunde Zeit, die zur Überfahrt auf der Fähre erforderlich war, erspart und außerdem die Einstellung von Nachtzügen von und nach Sydney ermöglicht wird. Die Brücke wird nach dem vorgeschlagenen Plane die größte Auslegerbrücke der Welt mit nur einer Bogenöffnung werden. Ihre Gesamtlänge von Widerlager zu Widerlager soll 4370 Fuß (1332 m), die Länge der Hauptspannung 1800 Fuß (549 m) betragen, während die Verankerungen an den Enden je 600 Fuß weit reichen. Ihre Kosten werden auf 5 000 000 D. (20 000 000 ℳ) geschätzt; 35 000 t Stahl sollen zur Verwendung kommen. Die Fahrbahn der Brücke wird 150 Fuß (45,75 m) über der hohen See zu liegen kommen. Die Hauptpfeiler werden auf Senkkasten (caissons) aus Stahl, die 40 Fuß (12,20 m) im Durchmesser haben, mit Beton gefüllt und 90 Fuß (27,45 m) tief gesenkt sind, ruhen. Die Wassertiefe in der Mitte des Kanals beträgt an dieser Stelle 270 Fuß (82,35 m), wodurch jede Möglichkeit einer Verkürzung der Spannung durch Anlegung eines Mittelpfeilers und eine Verminderung der Kosten ausgeschlossen ist. Folgender Vergleich mit einer oder zwei der größten Brücken der Welt kann einen Begriff von der Größe des geplanten Bauwerkes geben. Die Brücke über den Firth of Forth in Schottland ist 8296 Fuß (2528 m) lang, mit einer Hauptspannung von 1700 Fuß (517 m), die Wabashbrücke über den Monongahela in Pittsburg, die die größte Auslegerbrücke der Vereinigten Staaten ist, hat eine Länge von 1504 Fuß (458 m) zwischen den Endpfeilern mit einer lichten Weite der Kanalöffnung von 812 Fuß (247 m). Die Blackwellbrücke über den East River in Newyork City (siehe Nr 87 S. 1316 Jahrg. 1903 d. Ztg.) erhält zwischen den Endpfeilern eine Länge von 3095 Fuß (943 m).

— **Die Pennsylvaniabahn auf der Weltausstellung in St. Louis.** Außer der bereits von uns erwähnten Versuchsanlage für Lokomotiven wird die Pennsylvaniabahn in St. Louis und zwar im Ausstellungsgebäude für Verkehrsmittel eine Ausstellung interessanter Modelle und Sammlungen von Karten und Photographien, die geplante oder kürzlich ausgeführte Verbesserungen auf ihren Linien darstellen, veranstalten. Unter den Versuchslokomotiven (locomotives to be tested) befindet sich die für die Pennsylvaniabahn im letzten Jahr bestellte De Glehnsche Verbundmaschine der Atlantic-Gattung (compound atlantic type engine), die dann nach Schluß der Ausstellung aufs gründlichste im praktischen Betriebe versucht werden soll. Sie wird nach ihrer Ankunft aus Frankreich in Altoona montiert und nach einigen Versuchsfahrten nach St. Louis geschickt werden. Außerdem werden ein Modell des unter dem North River und East River führenden Tunnels der Pennsylvania-, Newyork- und Long Islandbahn, das die verschiedenen bei einer Tunnellänge von $6^1/_5$ englische Meilen (gleich rund 10 km) zur Verwendung gelangten Bauweisen darstellt, weiter genaue Modelle der im Tunnel fahrenden besonderen Wagen und Lokomotiven zur Ausstellung gelangen. Ein 20 Fuß langer Tunnelabschnitt wird in voller Größe ausgestellt, um die Art des Baues, die Einrichtung der Gleise, der elektrischen und telegraphischen Apparate zu zeigen. Der Endbahnhof in Newyork wird durch ein Modell im Maßstab von 1 : 50 derart in Abschnitten dem Beschauer vor Augen geführt, daß man das Innere des Bahnhofs und die Bahnsteige in der Höhe der Tunnelebene sehen kann. Die kürzlich in Westphiladelphia unternommenen Verbesserungen werden durch ein großes Modell im Maßstabe von 1 : 1000, welches die Einrichtung der Gleise, Kreuzungen, Tunnel usw. enthält, vorgeführt. Diese Ausstellungen umfassen im Ausstellungsgebäude für Verkehrsmittel einen Raum von 33 000 Quadratfuß (gleich rund 3000 qm). Im Regierungsgebäude der Ausstellung wird sich ein von der Pennsylvaniabahn gebauter und von der Postverwaltung für Ausstellungszwecke gemieteter Postwagen befinden. Eine Sonderausstellung der Arbeiten der Unterstützungs-, Spar- und Pensionsabteilungen der Eisenbahn, die gleichfalls im Regierungsgebäude und zwar in der Abteilung für Nationalökonomie veranstaltet wird, besteht aus Berichten, Verordnungen, graphischen Karten über das Wachsen und die erzielten Ergebnisse dieser Einrichtungen.

— **Der argentinische Eisenbahnstreik.** Schon vor einiger Zeit ergaben sich zwischen der Verwaltung und den Bediensteten der Amalgamated Rosario & Central Argentine Railways, augenscheinlich infolge der günstigen Einnahmen der Gesellschaft, Mißhelligkeiten, die von gewissenlosen Hetzern gefördert und ausgenutzt wurden. Die Bediensteten verlangten kürzere Arbeitszeiten, bessere Entlohnung und einen jährlichen Urlaub in der Dauer von 10 Tagen. Bevor es zum Bruch kam, verlautbarte die Direktion durch ein Rundschreiben, daß den Bediensteten mit Rücksicht auf die erhöhte anstandslos bewältigte Arbeitsleistung im verflossenen Jahre ein halbmonatlicher Sonderlohn ausgezahlt und die Gehaltsfrage nach Ruckkunft des Generaldirektors aus England mit der Gültigkeit vom 1. Januar d. J. ab geregelt werden würde. Die Agitatoren verwarfen jedoch diese Zusagen in Bausch und Bogen, worauf die Bediensteten in großen Zusammenkünften sowohl in Rosario, als auch in Buenos Aires den Ausstand beschlossen. Auf Grund der zugesicherten Unterstützung von 36 Arbeitervereinen begann der Ausstand am 25. Februar nachts. Die Bahnverwaltung erbat Polizei und Militär zur Aufrechthaltung der Ordnung sowie zum Schutz des Eigentums, und die Regierung traf bereitwillig alle erforderlichen Maßnahmen. Eine große Zahl von Schaffnern, Telegraphisten, Stationsmeistern, Signalwächtern, Verschiebern und fast alle Werkstättenarbeiter verließen den Dienst, und die Bewegung nahm stetig an Umfang zu. Trotz der Überwachung der Linien wurden die Telegraphenleitungen an mehreren Stellen durchschnitten. Der Güterverkehr und aller Nachtdienst mußte aufgelassen und nur einige Tagespersonenzüge ohne Fahrordnung konnten eingerichtet werden. Das Angebot ungeschulter Leute war zwar ein erhebliches, doch verschaffte das keine Erleichterung. Der Minister der öffentlichen Arbeiten bemühte sich, einen Ausgleich zustande zu bringen, aber die Ausständigen lehnten die Bedingungen ab, worauf die Regierung jede weitere Einflußnahme verweigerte. Man fürchtete insbesondere ein Übergreifen des Streiks auf andere Gesellschaften, denn es liefen schon Gerüchte eines allgemeinen Ausstandes bei den in Buenos-Aires mündenden Bahnen um, was den ohnedies bereits stark geschädigten Handel gänzlich lahmlegen würde. Glücklicherweise bestätigten sich diese Gerüchte nicht. Den jüngsten Nachrichten zufolge konnte der Güterverkehr teilweise wieder aufgenommen werden und man hofft in einigen Tagen diesen Verkehr, allerdings mit erheblichen Mehrkosten, zu erweitern. Es hat auch den Anschein, daß die Gefahr durch erhöhte Zugeständnisse der Gesellschaft abgewendet und der Ausstand damit beendet werden dürfte. K—a.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Anderweite Abgrenzung von Inspektionsbezirken.

Am 1. April 1904 scheidet die Bahnstrecke Rheine-Münster (ausschl.) aus dem Bezirke der Verkehrsinspektion in Münster aus und wird der Verkehrsinspektion in Emden unterstellt.

Münster i/W., den 9. März 1904. (698)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Neubaustrecke Dankmarshausen-Heringen (Werra).

Am 1. April d. J. wird die 4,65 km lange Teilstrecke Dankmarshausen-Heringen (Werra) der Neubaulinie Gerstungen-Vacha-Hünfeld für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben.

Die an dieser Teilstrecke gelegene Haltestelle Heringen (Werra) erhält die Befugnis zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Tieren und Privatdepeschen; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen aus erfolgen kann, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Der Haltepunkt Widdershausen dient nur dem Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung.

Für die neue Strecke haben Gültigkeit: die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und die durch besondere Bekanntmachung bezeichneten Tarife für den Direktionsbezirk Erfurt.

Der Fahrplan für diese Strecke ist durch den vom 1. Oktober 1903 ab gültigen allgemeinen Fahrplan der Direktionsbezirke Erfurt-Halle bekannt gegeben.

Erfurt, den 9. März 1904. (699)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die im Verkehr zwischen Berlin und den Stationen der Strecke Lichtenberg-Friedrichsfelde-Wriezen seit 1. Oktober 1903 bestehende Beschränkung, wonach Reisegepäck nur von und nach Berlin Schlesischer Bhf. (Wriezener Bahnsteig) abgefertigt wird, wird mit dem 1. April d. J. wieder aufgehoben.

Von diesem Tage ab kann Reisegepäck wieder nach und von den Stationen Alexanderplatz, Friedrichstraße, Zoologischer Garten und Charlottenburg abgefertigt werden.

Da das Gepäck innerhalb der Strecke Schlesischer Bhf.-Charlottenburg mit Vorort- und Fernzügen befördert wird und zu diesem Behufe auf dem Schlesischen Bahnhofe zwischen dem Wriezener Bahnsteige und den Fernzugbahnsteigen durch Gepäckträger überführt werden muß, da ferner zwischen den Wriezener Zügen und den Vorort- und Fernzügen nicht immer sofortiger Anschluß vorhanden ist, so kann es vorkommen, daß die Reisenden, die zum Anschluß von und bis zu dem Schlesischen Bahnhofe Stadtzüge benutzen, bei der Ankunft ihr Gepäck nicht gleich vorfinden, worauf besonders aufmerksam gemacht wird. Die Beförderung von Expreßgut bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

Die in den Tarif aufgenommene Bestimmung ist gemäß der Vorschrift unter I [3] der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Berlin, den 11. März 1904. (700)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Am 1. April 1904 werden für den Verkehr der Stationen Dettingen bei Urach und Urach im badisch-württembergischen Gütertarif vom 1. Oktober 1901 neue Tarifentfentfernungen und Frachtsätze eingeführt. Neben Frachtermäßigungen ergeben sich in einigen Tarifklassen auch unwesentliche Erhöhungen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis zum 30. April 1904 gültig.

Weitere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 12. März 1904. (701)
Gr. Generaldirektion.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.

Voraussichtlich mit Gültigkeit vom 1. Mai 1904 wird an Stelle des obenbezeichneten ein neuer Gütertarif in Kraft treten.

Neben vielfachen Ermäßigungen wird derselbe auch unbedeutende Erhöhungen enthalten.

Der Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer wird ohne Ersatz aufgehoben.

Der Zeitpunkt, von dem ab der neue Tarif käuflich bezogen werden kann, wird später noch bekannt gegeben werden.

München, den 5. März 1904. (702)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen.)

Am 1. April d. J., gegebenenfalls mit Eröffnung der Strecke Dankmarshausen-Heringen, wird die Station Heringen (Werra) in den Ausnahmetarif Nr 10 (Kalisalze) des Heftes 6 zum Teil II A aufgenommen.

Als Frachtsätze gelten die im Nachtrag IV zum Heft 6 enthaltenen Frachtsätze für Gerstungen, erhöht um 10 Centimes für 1000 kg.

Straßburg, den 9. März 1904. (703)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 16. März 1904 wird für die Beförderung von Chlorkalium zu Düngezwecken in Wagenladungen von 10 000 kg von Wittmar, Station der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn, nach Vallorbe loko ein Ausnahmefrachtsatz von 310 Cts. für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 9. März 1904. (704)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. März d. J. werden neue und ermäßigte Frachtsätze nach den Haltestellen Kranichbruch, Widau und Kröxen der Direktionsbezirke Königsberg i/P., Bromberg und Danzig, vom Tage der Betriebseröffnung ab neue Frachtsätze nach den Stationen der Neubaustrecke Pogegen-Langszargen des Direktionsbezirks Königsberg i/P. und vom 1. Mai d. J. ab um etwa 0,3 ₰ für 100 kg erhöhte Frachtsätze nach Haltestelle Wutzkow des Direktionsbezirks Danzig zur Einführung gebracht.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 10. März 1904. (705)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppen III/V, IV/V, V/VI, V/VII und V/VIII.

Vom 15. März d. J. ab treten widerruflich in den obengenannten Verkehren für den Übergangsverkehr mit Stationen der Kleinbahnen des Kreises Jerichow I für Kartoffeln in Ladungen von mindestens 10 000 kg um 2 ₰ für 100 kg ermäßigte Frachtsätze für die Staatsbahn-Übergangsstationen Burg b/Magd., Loburg und Gommern in Kraft.

Magdeburg, den 10. März 1904. (706)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengüterverkehr Österreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. gelangen in Ergänzung der Abteilung I des Ausnahmetarifs Nr 24 (für Bordsteine usw.) direkte Frachtsätze von Andorf, Schärding und Taufkirchen nach Dillingen und Günzburg zur Einführung.

München, den 7. März 1904. (707)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Teil II, Heft C [Gemeinschaftliches Heft] vom 1. Januar 1894.)

Am 1. April 1904 gelangt der VIII. Nachtrag zur Einführung, welcher Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der bisherigen Nachträge enthält.

München, den 11. März 1904. (708)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Vom 20. d. M. ab werden die Stationen Angern und Rogätz als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder Ausrüstung von See- und Flußschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 9. März 1904. (709)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.
Ausnahmetarif vom 1. September 1898.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Altona als Empfangsstation mit den für Hamburg H. bestehenden Sätzen in die Klasse 8 (Schiffsbaueisen) einbezogen.

Essen, den 10. März 1904. (710)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnengütertarif.

Die Station Dürrenbach wird mit sofortiger Gültigkeit als Versandstation in den Ausnahmetarif 16 für raffiniertes Petroleum aufgenommen.

Straßburg, den 10. März 1904. (711)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Am 1. April d. J. wird die Station Wylré-Gulpen der niederländischen Staatsbahn mit den Übergängen, Entfernungen und Frachtsätzen der Station Maastricht in den Ausfuhrtarif vom 15. Februar 1897 für Getreide usw. im Verkehre von Stationen der preußischen und sächsischen Staatseisenbahnen nach Stationen der niederländischen Eisenbahnen aufgenommen.

Elberfeld, den 8. März 1904. (712)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif.
(Gruppe I, II/V.)

Im Ausnahmetarif 1 (Holztarif), Seite 276 des vorbezeichneten Tarifs, ist der Frachtsatz für Halle a. d. S. „Schnittpunkt 3“ undeutlich gedruckt. Er beträgt 0,59 ℳ.

Magdeburg, den 10. März 1904. (713)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. April d. J. treten für die Stationen Dettingen bei Urach und Urach der württembergischen Staatsbahnen abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze in Kraft. Insoweit hiermit Frachterhöhungen verbunden sind, bleiben die seitherigen niedrigeren Sätze noch bis Ende April d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 10. März 1904. (714)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.
Teil II, Heft 4 vom 1. November 1901 (Klassengüterverkehr Galizien-Bayern).

Auf Seite 41 des Tarifs sind bei dem A.-T. Nr 41 für Eier unter Abteilung b

die Frachtsätze von Sanok nach München Ostbhf. von 434 auf 534 ℳ, von Sanok nach München Südbhf. von 437 auf 537 zu berichtigen.

München, den 5. März 1904. (715)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der Kgl. bayerischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1904 gelangt für die Beförderung von Sand, Kies und Grand in Wagenladungen von der Haltestelle Aystetten der Lokalbahn (Augsburg-)Oberhausen-Welden nach Augsburg und Oberhausen ein Ausnahmefrachtsatz von je 0,13 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Diese Ausnahmesätze ermäßigen sich bei einer Mindestverfrachtung von 1000 Wagen jährlich auf 0,07 ℳ für 100 kg. Über die näheren Bedingungen erteilen die beteiligten Dienststellen Auskunft.

München, den 9. März 1904. (716)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen

Güterverkehr der K. bayer. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15 März 1904 werden auf der Lokalbahn Landau a/I.-Arnstorf für Ton, wie in der Güterklassifikation bei Spezialtarif III genannt, bei Aufgabe in Wagenladungen die besonderen Zuschläge von 0,06 ℳ für 100 kg aufgelassen.

München, den 10. März 1904. (717)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

In das Heft 10 der Verbandstarife (Ausnahmetarif für Spiritus und Sprit) vom 15. Februar 1899 wird mit Gültigkeit vom 16. März 1904 die Station Lichtenberg-Friedrichsfelde des Eisenbahndirektionsbezirkes Berlin aufgenommen. Die Frachtsätze für Lichtenberg-Friedrichsfelde ergeben sich durch Anstoß von 42 Centimes an die im Heft 10 enthaltenen Frachtsätze für Halle a. d. Saale.

Karlsruhe, den 9. März 1904. (718)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 18. März 1904 wird im Ausnahmetarif 50 für Milch, kondensierte usw., des Tarifhefts 8 für Ladungen von 10000 kg von Basel Bad. B. nach Ludwigshafen a. Rh. ein weiterer Frachtsatz von 85 ℳ nachgetragen. Der Frachtsatz ist nur gültig für Sendungen, deren überseeische Ausfuhr nachgewiesen wird.

Karlsruhe, den 10. März 1904. (719)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen.

Nordostdeutsch - Berlin - württembergischer Güterverkehr.

Vom 1. April d. J. an tritt für die Stationen Dettingen bei Urach und Urach der württembergischen Staatseisenbahnen an die Stelle der bisherigen Frachtermittlung nach den im Abschnitt II. F (Tariftabellen) des Tarifs für den obenbezeichneten Verkehr enthaltenen Anstoßsätzen die Frachtberechnung auf Grund der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle und direkter Tarifentfernungen, die sich durch Anstoß von 10 km für Dettingen bei Urach und von 16 km für Urach an die Entfernungen für Metzingen ergeben.

Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, werden diese erst vom 1. Mai d. J. gültig.

Berlin, den 10. März 1904. (720)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. März l. J. werden für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II mit Herkunft von einem belgischen oder holländischen Hafen in Ladungen von 10000 kg im Verkehr zwischen Mannheim und Rheinau einerseits und Basel S. B. B. und Basel-St Johann anderseits sowie für Kupfervitriol in Ladungen von 10000 kg im Verkehr zwischen den badischen Rheinumschlagsplätzen und Basel S. B. B. und Basel-St. Johann ermäßigte Frachtsätze eingeführt.

Ferner wird mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 11. Februar l. J. bekannt gegeben, daß die auf 1. April l. J. angekündigte Änderung der Anwendungsbestimmungen des Ausnahmetarifs 23 für Kartoffelstärkefabrikate im Gütertarif Basel S. B. B. und Basel-St. Johann-badische Bahn erst am 2. Juni l. J. in Kraft tritt.

Nähere Auskunft erteilen die obengenannten Dienststellen und das diesseitige Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 10. März 1904. (721)
Großh. Generaldirektion.

Am 1. April 1904 tritt ein neuer Tarif, Teil II, für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Lokalbahn Friedland i/B.-Hermsdorf einerseits und Stationen der schmalspurigen Eisenbahnen Zittau-Markersdorf - Hermsdorf i/B. und Zittau-Oybin anderseits in Kraft. Insoweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. April 1904 gültig. Abzüge des Tarifs sind bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 35 ₰ = 42 Heller für das Stück erhältlich.

Dresden, am 15. März 1904. (722)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Tarifheft 1.

Am 1. Mai d. J. wird der Ausnahmetarif 23 B für Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha) aufgehoben. Für diesen Artikel gelangen alsdann die Sätze des Ausnahmetarifs 23 A für raffiniertes Benzin zur Anwendung.

Breslau, den 13. März 1904. (723)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Vereinigte Königlich preußische und Großherzoglich hessische Staatseisenbahnen, Königlich preußische Militär-Eisenbahn, Großherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen, Cronberger, Farge-Vegesacker, Hoyaer, Ilme-, Kerkerbach- und Kreis Oldenburger Eisenbahn.

Am 1. Mai 1904 wird für den Binnenverkehr (Gruppen- und Gruppenwechselverkehr) der preußisch-hessischen Staatsbahnen (einschließlich der obengenannten Privatbahnen) und den Binnenverkehr der Militärbahn, sowie für den Wechselverkehr dieser Bahnen untereinander und mit den oldenburgischen Staatsbahnen an Stelle der jetzigen 36 Gütertarife (Tarife für die Gruppen I bis VIII, für die Wechselverkehre I/II, I/III usw., für den Binnenverkehr der Militärbahn, für den Militärbahn-Staatsbahnverkehr, für den Oldenburg - ostdeutsch - Berlin-Stettiner, Oldenburg-mitteldeutschen und Altonaer, Oldenburg - nordwestdeutschen, Oldenburg-hessischen, rheinisch - westfälisch-oldenburgischen Verkehr)

ein neuer Gütertarif, Teil II, eingeführt. Der neue Gütertarif besteht aus 11 Heften:

- II A gemeinsam für den ganzen Bereich,
- II B für den Gruppenverkehr I, östliches Gebiet,
- II C für den Gruppenverkehr II, mittleres Gebiet,
- II D für den Gruppenverkehr III, nordwestliches Gebiet,
- II E für den Gruppenverkehr IV, südwestliches Gebiet,
- II F für den Wechselverkehr I/II, Verkehr zwischen dem östlichen und dem mittleren Gebiet,
- II G für den Wechselverkehr I/III, Verkehr zwischen dem östlichen und dem nordwestlichen Gebiet,
- II H für den Wechselverkehr I/IV, Verkehr zwischen dem östlichen und dem südwestlichen Gebiet,
- II J für den Wechselverkehr II/III, Verkehr zwischen dem mittleren und dem nordwestlichen Gebiet,
- II K für den Wechselverkehr II/IV, Verkehr zwischen dem mittleren und dem südwestlichen Gebiet,
- II L für den Wechselverkehr III/IV, westliches Gebiet.

Außer in der Einteilung unterscheiden sich die neuen Tarifhefte von den jetzigen Gütertarifen in der Form der Kilometerzeiger. Abgesehen von den schon anderweit bekanntgemachten Änderungen, die durch Eröffnung neuer Strecken, insbesondere durch die Betriebseröffnung der neuen Eisenbahnbrücken über den Rhein und Main bei Mainz herbeigeführt werden, tritt eine Änderung in der Frachtberechnung im großen und ganzen nicht ein. Nur für einzelne Verkehrsverbindungen werden lediglich durch Fehlerberichtigung oder durch Abrundung geringe Erhöhungen oder Ermäßigungen herbeigeführt.

Bis zur Ausgabe der neuen Tarifhefte, die noch besonders bekannt gemacht werden wird, erteilen Auskunft die Verkehrsbureaus der Königlichen Eisenbahndirektionen Breslau (für das östliche), Berlin (für das mittlere), Essen (für das nordwestliche) und Cöln (für das südwestliche Gebiet).

Berlin, den 15. März 1904. (724)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.
Aufhebung von Frachtsätzen und Änderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1904 werden im Tarife Teil II, Heft 2 des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901 folgende Frachtsätze für den allgemeinen Klassengutverkehr aufgehoben, und zwar:

auf Seite	von	nach
	oder umgekehrt	
54	Aussig (A. T. E.)	Bruch und Eisenberg
55		Ober-Georgenthal, Oberleutensdorf und Ossegg
128	Eger (B. E. B.)	Radonitz (L. B.) und Willomitz (L. B.)

In den vom 1. Oktober 1901 gültigen Tarifen Teil II, Heft 1, Teil II, Heft 2 und Teil II, Heft 4 des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes sowie in dem vom 1. Januar 1897 gültigen Tarife Teil II, Heft 3 des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes sind folgende Stationsnamenänderungen durchzuführen, und zwar:

Eisenbahn	der Name der Station wird abgeändert	
	von	auf
a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn	Satkau-Teschnitz	Satkau
k. k. österr. Staatsbahnen	Königswart-Sangerberg	Königswart
	Zbirow	Mauth
	Zbirow Haltestelle	Zbirow
k. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	Langenbruck	Langenbruck-Hermannsthal (gültig ab 1. Mai 1904)

Die nunmehrige Station Zbirow (frühere Haltestelle Zbirow) ist für den Gesamtverkehr eröffnet worden.

Die Änderung des Stationsnamens Langenbruck auf Langenbruck = Hermannsthal ist auch in dem vom 1. Januar 1903 gültigen Anhange zu den Tarifen Teil II des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes durchzuführen.

Prag, am 3. März 1904. (726)

Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterr.

Für Streichhölzchen (Zündhölzchen) zur Ausfuhr aus dem österr.-ung. Zollgebiete treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Linz	228 ₰
Nach Aussig-Landungsplatz von Linz	230 „
Nach Schönpriesen-Umschlag von Linz	223 „
Nach Dresden-Elbkai von Linz	282 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 9. März 1904. (727)

Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif Teil II, Heft 1.

(Einbeziehung der Station Urdingen in den Ausnahmetarif 22 [Eisenbahnwagen usw.].)

Mit Gültigkeit vom 20. März 1904 wird die Station Urdingen des Königlichen Eisenbahndirektionsbezirkes Cöln in den Ausnahmetarif 22 (Eisenbahnwagen usw.) einbezogen.

Im Haupttarife ist nachzutragen:

auf Seite	bis zum Schnittpunkt von	Schnittafel Ib			
		1.	2.		
		Personen- und Güterwagen auf eigenen Achsen	Lokomotiven und Tender auf eigenen Achsen oder auf Plattformen (unzerlegt); Personen- und Güterwagen, nicht auf eigenen Achsen, Lokomotiven und Tender, mit abgenommenen Rädern oder anderen Teilen, bezw. zerlegt (verladen); Pferdebahnwagen und Wagen für elektrische Bahnen (Tramways) auf Plattformen, auch Wagonets		
		für die Achse in Mark	für Stückgut mindestens für 1000 kg	in Sendungen von 5000 kg	in Sendungen von 10 000 kg
			Frachtsätze für 100 kg in Mark		
134	Urdingen	33,34	1,82	1,56	1,30

Im Kopfe der Schnittafel Ia ist auf Seite 134 nachzutragen: in der 4. Kolonne (Lokomotiven etc.) und in der 8. Kolonne (Wagonets) hinter „Stettin“ „Urdingen“.

Ferner ist im Kilometerzeiger nachzutragen:

auf Seite	vom Schnittpunkt bis	Verwaltungsbezirk	km
140	Urdingen	Cöln	1011

Wien, am 10. März 1904. (728)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der eisernen Gleisüberbauten und Deckenkonstruktionen einschließlich der Oberlichter für den nördlichen Teil der östlichen und westlichen Tunnelanlage sowie für die Gepäckkammer auf Bahnhof Breslau O/S. soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Es umfaßt

Los I 53 600 kg Flußeisen und 2010 Kilogramm Flußstahlguß,

Los II 248 600 kg Flußeisen, 2020 kg Flußstahlguß und 950 kg Gußeisen.

Die Angebote können sich auf eins oder beide Lose erstrecken. Sie sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am 6. April 1904, vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Es können nur solche Unternehmer berücksichtigt werden, die den Nachweis liefern, daß sie bereits ähnliche Bauausführungen von gleichem Umfange mit kürzerer Lieferfrist zufriedenstellend ausgeführt haben. Es bleibt vorbehalten, den Zuschlag im ganzen oder nach Losen getrennt zu erteilen.

Die Verdingungsunterlagen nebst Umdruckzeichnungen liegen in unserem Zentralbureau, Zimmer 41, zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 4 ℳ bezogen werden.

Breslau, den 3. März 1904. (729)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Signalfahnen, Überzügen zu Signalfahnen, roten Fahnentüchern, Bandmaßen in Lederkapseln, Ersatzbandmaßen, schwarzen Mützenstreifen, einfachen und doppelten Dienstauszeichnungen und Laternenbrustledern soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 28. d. M., vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. April d. J. (730)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Die Lieferung von 1 660 000 kg Portlandzement in Säcken soll vergeben werden.

Zu diesem Zweck ist Termin auf den 24. März 1904, vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Verdingungsunterlagen sind vom Vorstand unseres Zentralbureaus, Bahnhofstraße 23, wo sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist 10 Tage.

Erfurt, den 9. März 1904. (731)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 10. März vorm. gemeldet.

Nr 8 — Berlin, am 16. März 1904. — Jahrgang 1904

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	—	1	—	Pflugschar —	10	1	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
2	A	—	2	Säcke	Getreidesäcke —	43	2	Rufen	K. E.-D. Stettin	[1]
3	A A	625/6	2	Stück	blech. Filter —	78	3	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
4	A B	819	1	Kiste	Bücher —	40	4	Stralkowo	K. E.-D. Posen	
5	A F C	2061	3	Bund	30 Schaufeln —	28	5	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
6	A H	—	1	—	eis. Gewichtstein —	5	6	Heidelberg	Badische Stsb.	
7	A K	2	1	Kiste	Kleider —	42	7	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
8	A T	—	1	Faß	Farbe —	540	8	Wadgassen	Reichsbahn	
9	A W	—	1	Stück	Kupfer —	4	9	Halle a/S	K. E.-D. Halle a/S.	
10	B	—	1	Bund	Holzpfähle —	23	10	Aachen	K. E.-D. Cöln	
11	B	—	1	Korb	Äpfel —	36	11	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
12	B	1/6	6	Ballen	Kunstwolle —	660	12	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
13	B	VI	1	—	Klappstuhl —	5	13	Strelitz Alt	K. E.-D. Stettin	
14	B D	13	1	—	Klappstuhl —	6	14	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
15	B D	2062	1	Kiste	Pflaumen —	28	15	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
16	B J C	—	10	Stäbe	Flachstahl —	47	16	Siegen	„	
17	B M F	—	1	Sack	24 Säcke [2] —	22	17	Kremmen	K. E.-D. Berlin	[2]
18	S & A	8	1	„	23 Kartoffelsäcke —	28	18			
19	C	1097	1	Ballen	2 Federbetten — / 2 Kopfkissen —	22	19	Aachen	K. E.-D. Cöln	
20	C B	7253	1	Kiste	Zollgut —	34	20	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
21	C F H S	12109	1	Ballen	Tabak —	64	21	Rummelsburg *)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
22	C F R	126	1	Kiste	2 kl. Schraubstöcke	16	22	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
23	C K	5606	1	„	Glas- u. Porzellanw.	27	23	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
24	C O	—	7	Kisten	Harzer Käse —	35	24	Duisburg	K. E.-D. Essen	
25	C P	26/II	1	Kiste	leer —	23	25	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
26	C S	100	1	„	ansch. Fleischw. —	26	26	Neumühl	K. E.-D. Essen	
27	C S	2965	1	Bund	10 eis. Schippen —	10	27	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
28	C T	2509	1	Korb	Schraubenbolzen —	35	28	Mülheim Rh.	K. E.-D. Essen	
29	C V M	3379	1	Kiste	Fischkonserven —	61	29	Leipzig B. A.	K. E.-D. Halle a/S.	
30	D	84	1	Verschlag	Porzellan —	62	30	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
31	D	126	1	Faß	leer —	141	31	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
32	D	186	1	Ballon	Baumwollwaren —	15	32	Schwetzingen	Direktion Mainz	
33	D $\frac{26}{3}$ R	1898	1	Faß	leer —	8,5	33	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
34	D R G M	189729	1	—	gußeis. Dichtung *) —	3	34	Weida S.	Sächsische Stsb.	(*) mit Gummiring.
35	E A N	33657	1	—	Kindersportwagen —	7	35	Berlin P. B.	K. E.-D. Berlin	
36	E C	1347	1	Verschlag	Papier —	36	36	Duisburg	K. E.-D. Essen	
37	E H E	98. 1201	1	Kiste	Käse —	46	37	Metz	Reichsbahn	
38	E J	674	1	„	Schuhwaren —	70	38	Neunkirchen S.	St. Johann-Saarbr.	
39	E L	5320	1	Zylinder	leer —	24	39	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	[3]
40	E M	1556	1	Kiste	leer —	31	40	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
41	E S D	943	1	Sack	Kaffee —	21	41	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
42	E / V W / D	37890	1	Kiste	leer —	87	42	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
43	F	62/4	2	Bund	Blumenstäbe —	10,5	43	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
44	F	62/4	1	Kiste	Holzstäbchen —	101	44	„	„	
45	F	2092	1	Schachtel	4 Seiten Speck —	28	45	Dorstfeld	K. E.-D. Essen	
46	F & C	5630	1	Faß	Öl —	202	46	Bleicherode	K. E.-D. Cassel	
47	F E	—	1	—	eis. Achse —	17	47	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
48	F E W	1/2	2	Kisten	leer —	30	48	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
49	F S	2073	1	Kiste	Federn, Tintenfässer	145	49	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	

[1] Aufdruck J P. Bezettelt von Berlin Ostb. 5/2.
[2] Zum Transport von Lederabfällen benutzt; alt und defekt.
[3] Rh. Kohlens.-Synd. Rommenhöller, Berlin.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
50	F S	2190/2	3	Ballen	Papier —	60	50	Aachen	K. E.-D. Cöln	
51	F S	46702	1	Kiste	3 Bretter, l. Kiste —	50	51	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
52	F U S	5246	1	„	Emaillegeschirr —	100	52	Nürnberg Rangierbhf.	Bayerische Stsb.	
53	F V	87	1	Rolle *)	Papier —	50	53	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	*) 2 m lang.
54	F W	606	1	Faß	Schmalz —	57	54	Roßlau	K. E.-D. Halle a/S.	
55	G A	11	1	Kiste	Pappschachteln m. Glaskugeln	92	55	Mülheim a/R.	K. E.-D. Elberfeld	
56	G B	1862	1	„	leer —	26	56	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
57	G D	710	1	Sack	32 gebr. Kleiesäcke —	25	57	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
58	G G	2348	1	—	verz. Jauchfaß, leer —	73	58	Hövelhof	K. E.-D. Münster	
59	G H	17585	1	Kiste	gefüllt —	92	59	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
60	G L O	2389	1	„	Pappkartons —	21	60	Hannover S.	K. E.-D. Hannover	
61	G P	231	1	Verschlag	leer —	17	61	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
62	G P C	—	1	Bund	Quadrateisen —	27	62	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
63	G R	—	2	„	20 Körbe —	65	63	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
64	G St G & Co.	3759	1	Ballen	ansch. Manufakturw.	35	64	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
65	G W	4157	1	eis. Faß	Wagenfett? —	30	65	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
66	G W	6705/6	2	Kisten	Fleisch —	62	66	Gevelsberg	„	
67	G W D	317	1	—	eis. Lager —	53	67	Düsseldorf-D.	„	
68	G W O	2456	1	—	Wringmaschine —	5	68	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
69	H	—	5	—	Roststäbe —	35	69	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
70	H A	1463	1	Kiste	Gasmotorenteile —	40	70	„	„	
71	H B	100	1	Reisekorb	leer —	4	71	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	in grau Leinen.
72	H B	915/6	2	Kisten	Bürstenw. —	106	72	Neuß	K. E.-D. Cöln	
73	H Co	438	1	Kiste	Futtermuffen aus Schamotte	40	73	Templin	K. E.-D. Stettin	
74	H D	2805	1	Bund	eis. Leiterhaken —	17	74	Freiburg	Badische Stsb.	
75	H E	1905	1	Kiste	l. Flaschen —	26	75	Bingerbrück	Direktion Mainz	
76	H M	2854	1	„	kleine Eisenringe —	87	76	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
77	H. N. S. R. S. B.	—	1	—	Pflugkörper —	13	77	Wanne	K. E.-D. Essen	
78	H P	2843	1	Faß	gefüllt —	207	78	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
79	(H R 1)	—	1	Tafel	Blech —	14	79	Fürstenberg a/O.	K. E.-D. Stettin	
80	H S	765	1	Kiste	Schuhwaren —	15	80	Frintrop	K. E.-D. Essen	
81	H St	1	1	—	Marmorplatte —	142	81	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
82	H W	766	1	Kiste	Weckuhren —	15	82	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
83	H Z	8867	1	Ballen	Plüsch —	28	83	Emmerich	K. E.-D. Essen	
84	J 1	6	1	Bund	3 längl. Weidenkörbe	13	84	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
85	J B & Co.	87—93	7	Säcke	leere Fruchtsäcke —	157	85	Neuß	K. E.-D. Cöln	
86	J E	930/8180	1	Kiste	Striegel —	18,5	86	Metz	Reichsbahn	
87	J F	7151	1	Ring	Bleirohr —	74	87	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
88	J F C M	26354	1	Sack	Leim —	12,5	88	Lichtenberg-Frdf.	K. E.-D. Berlin	
89	J L	3	1	Blechkanne	leer —	10	89	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
90	J M R	365	1	Kiste	Stricknadeln —	79	90	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
91	J R	5488/5491	2	Kisten	leer —	72	91	Ilversgehofen	K. E.-D. Erfurt	
92	J S	396/408	13	„	Futterale aus Pappe	748	92	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
93	J Z	168	1	Kiste	Schränkchen —	45	93	Berlin A.	K. E.-D. Berlin	
94	K	—	1	Sack	25 leere Getreidesäcke	19	94	Frankenstein	K. E.-D. Breslau	auch J. P.
95	K	1—24	24	Säcke	leere Zementsäcke —	108	95	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
96	K	4	1	—	Teppich —	?	96	Beeskow	K. E.-D. Halle a/S.	
97	K	936	1	Korbflasche	leer, gebr. —	4	97	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
98	K	762/63	2	Ballen	rohe Nessel —	133	98	Stuttgart H.	„	
99	K	4821	1	Kiste	Pappschachteln —	23	99	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
100	K A R E	—	1	—	Radkette —	200	100	Bochum S.	K. E.-D. Essen	11,25 m l.
101	K C	377	1	Kiste	Patronen —	87	101	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
102	K & Co.	1111	1	Paket i. L.	Fensterstangen —	25	102	Hess.-Lichtenau	K. E.-D. Cassel	
103	K M	—	1	Bund	Bettladenteile —	30	103	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
104	L	2	1	Koffer	gefüllt —	33	104	Duisburg	K. E.-D. Essen	verschlossen.
105	L	II	1	Paket i. P.	Dachpappe —	17	105	Stade	K. E.-D. Altona	
106	L	558	1	Stange	Messerstahl —	11	106	Anclam	K. E.-D. Stettin	
107	L	2903/2906	2	Ballen	Tapeten —	42	107	Emmerich	K. E.-D. Essen	
108	L	—	1	Bund	9 Stg. □-Eisen —	60	108	Greußen	K. E.-D. Erfurt	
109	C B	3657	1	Stange	Griffstahl —	3	109			
110	L M	139, 144	2	Stück	Kammräder —	115	110	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
111	M	—	1	Faß	Fischkonserven —	4	111	Bautzen	Sächsische Stsb.	
112	M	13	1	Sack	Samen (Seradella) —	76	112	Wiesenburg	K. E.-D. Magdeburg	
113	M	9968	1	Faß	gefüllt —	57	113	Hersfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
114	M B	59/61	3	Verschläge	1 Bettstelle, 1 Nachtkonsol	55	114	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
115	M B	4881	1	Kiste	Meyers Lexikon —	49	115	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
116	M F K	356	1	Faß	ansch. Därme —	145	116	Rummelsburg *)	„	*) Rgb.
117	M H	—	1	Bund	2 Eisenstangen —	10	117	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
118	M M	17	1	—	Rohr —	5,5	118	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
119	M N	214	1	Ballen	rohe Häute —	68	119	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
120	N	574	1	Sack	Bürsten —	52	120	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
121	N 2 B	—	1	Korb	Steingut (Schüsseln)	45	121	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
122	N M	—	1	Sack	Samen —	100	122	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	bez. Amsterdam.
123	O	131	1	Kiste	gesch. Äpfel —	27	123	Bütow	K. E.-D. Danzig	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
124	O	1/2	2	Verschläge	eis. Wellenscheiben	110	124	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	bekl. Plauen-Kalden-kirchen.
125	O B	903	1	Kiste	Töpferwaren	36	125	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	
126	O S	1	1	Korb	Kleider	36	126	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
127	O T	3940/2	3	Bund	Tonnenbretter	56	127	Königsberg Ostb.	K. E.-D. Königsberg	
128	O W	—	38	—	Röhren	20	128	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	beschr. Eupen.
129	P L	46	1	Kiste	gefüllt	53	129	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	geschnürt u. plombiert.
130	P S	484	1	Sack	Kleiderhaken	11	130	Rummenohl	K. E.-D. Elberfeld	
131	R	—	1	„	Kaffee	50	131	Hagen		
132	R	6383	1	—	Tragfeder	11	132	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	
133	R A H	819	1	Kbglasball	Schwefelsäure	83	133	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
134	R B	—	3	Platten	verz. Eisenblech	31	134	Isselburg-Anholt	K. E.-D. Essen	
135	R B	151	1	Kiste	Schlösser	45	135	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
136	R H	1	1	Sack	Vorlegeklötze	10	136	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
137	R S	6732	1	—	eis. Rohr	10	137	Gronau i/W.	K. E.-D. Münster	
138	R T	14998	1	Ballen	Werg	50	138	Troisdorf	K. E.-D. Cöln	
139	R W	6	1	Kiste	Pflaumen	14	139	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
140	S	169	1	Sack	gebr. Kaffee	10	140	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
141	S	2372	1	Kiste	Käse	5	141	Düsseldorf-Bilk	„	
142	S	4689/90	1	—	eis. Bettstelle mit Matratze	30	142	Langenberg	„	
143	S	5457	1	Bund	2 Gestellteile	8	143	Rottenburg N.	Württemberg. Stsb.	beklebt v. Remscheid.
144	S B	1861/67	7	Kisten	gefüllt?	181	144	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
145	S C	8 rot	1	—	Karrenrad	8	145	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
146	S G	1909	1	Kiste	Glas	114	146	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
147	S H	231	1	Ballen	3 Pack Drill	56	147	Heidenheim	Württemberg. Stsb.	
148	S L	31	1	—	Musterkoffer	38	148	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
149	S S	52	1	Kiste	leer	52	149	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
150	St	293	1	Faß	leer	9	150	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
151	St & Sch	3369	1	Kiste	Packmat.	26	151	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
152	T	4/79 261841	1	eis. Faß	Benzin?	200	152	Donaueschingen	Badische Stsb.	Gebr. Hause.
153	T & Co	51653	1	Kiste	Wichse	24	153	Warburg	K. E.-D. Cassel	
154	T V	744	1	Ballen	Kaffee	60	154	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	auch Nr 100.
155	V	76	1	„	Putzwolle	265	155	Alfeld	K. E.-D. Cassel	
156	v'd P S	855	1	Kiste	gefüllt	28	156	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bekl. v. Kiel.
157	V L	100	1	„	Glassachen	13	157	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
158	V O C	1/2	2	Fässer	gefüllt	400	158	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
159	W	—	1	Kiste	Käse	5	159	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
160	W C	3196	1	„	Wolltuch	40	160	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	auch L. S. G. 1122.
161	W D	22	1	Sack	Packleinen	16	161	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
162	W & F	187	1	Kiste	Papierw.	31	162	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
163	W F C	1709	1	„	Fahrradketten	110	163	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
164	W F H	170	1	Paket	geschnitzte Holzw.	12	164	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
165	W G C	1994	1	Kiste	Zanella	37	165	Aachen	K. E.-D. Cöln	
166	W S	5158	1	„	leer	32	166	Dresden-A	Sächsische Stsb.	
167	Z G	2	1	Faß	leer	10	167	Basel	Reichsbahn	
168	Z G	1143	1	Korbkanne	gefüllt	28	168	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

169	Adler	—	1	Bund	Dunggabeln	18	169	Darmstadt	Direktion Mainz	
170	L. W. Berg	I	1	—	Privatgitter	42	170	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
171	Berlin	—	2	Bund	Latten	81	171	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
172	Best	42	6	—	Ofenrosten	21,5	172	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
173	A Boll	29	1	Korbflasche	10 l Spirituosen	13	173	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
174	Burgeff & Co. Horchheim	—	1	Kiste	Wein	83	174	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
175	Duisburg	3	1	—	Bretterwand	38	175	Duisburg	K. E.-D. Essen	
176	Feler & Wolff	—	1	—	Privatdecke	40	176	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	Akt.-Ges. Berlin.
177	Kohlens.-Ind.	—	1	Zylinder	leer	21	177	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
178	Lazy-Hütte	—	1	Block	Zink	15	178	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
179	Nürnberg	—	1	—	Privat-Wagendecke	24	179	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
180	Oestmann & Heyn	—	1	Paket	Spitzen	11	180	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
181	Pfeiffer	2070	1	Bierfaß	leer	28	181	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
182	Gebr. Sichel	—	1	Milchkanne	leer	5	182	Grünsfeld	Badische Stsb.	
183	Union	—	1	Kiste	Soda	42	183	Carthaus i/Wpr.	K. E.-D. Danzig	

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

184	—	weiß I	1	Stange	I-Eisen	40	184	Norden	K. E.-D. Münster	
185	—	rot I	8	Stangen	Rundeisen	26	185	Coppenbrügge	K. E.-D. Hannover	
186	—	rot I	4	„	Rundeisen	49	186	Schwerin a/W.	K. E.-D. Posen	
187	—	weiß II	2	„	1 Rund-, 1 Flacheisen	20	187	Neuhaus a. d. O.	K. E.-D. Altona	
188	—	22	1	Faß	Kraut	187	188	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
189	—	82/84	2	Bund	Stricke	59	189	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
190	—	280/4320	1	Stück	Flacheisen	56	190	Ennigerloh	Westf. Land.-Eisenb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
191	—	314	1	Ballen	bw. Waren —	36	191	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
192	—	321	1	„	bw. Waren —	29	192	„	„	
193	—	552	1	Glasballon	gefüllt —	35	193	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
194	—	1650	1	Kiste	Margarine —	18	194	Münster A.	Württemberg. Stsb.	in Leinen.
195	—	1873	1	—	Sofagestell —	18	195	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
196		5138	1	Bund	Holzstühle —	10	196	Mengede	K. E.-D. Essen	

D. Güter mit Zeichen versehen:

197	/ weiß	—	1	—	Ringelteil*) —	5,5	197	Schwerin a/W.	K. E.-D. Posen	(*) einer Ringelwalze.
198	weiß //	—	1	—	Ofenplatte m. 15 Ringen	24	198	Posen		
199	rot —	—	1	Bund	Bandeisen —	25	199	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
200	rot —	—	1	Stange	Rundeisen —	15	200	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	
201	rot ×	—	3	Ringe	verkupferter Draht —	150	201	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
202	rot	—	4	—	eis. Rohre —	140	202	Schweidnitz Ober.	K. E.-D. Breslau	
203	—0—	1798	1	Ballen	Tabak —	83,5	203	Hainstadt a/M.	Direktion Mainz	
204	S	9846	1	Sack	leere Säcke —	231	204	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Ausfuhrgut.
205	K	8	1	Ballen	alte Lumpensäcke —	21	205	Bautzen	Sächsische Stsb.	
206	772	—	1	Verschlag	Ofen —	34	206	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
207	G	185	1	Kiste	leere Flaschen —	45	207	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	

E. Güter ohne Bezeichnung:

208	—	—	1	Paket	Anzug, Wäsche —	4	208	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
209	—	—	1	Ballon	Benzin? —	64	209	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
210	—	—	1	Bund	11 Besenstiele —	11,5	210	BlankensteinRuhr	K. E.-D. Essen	
211	—	—	1	„	50 Besenstiele —	20	211	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
212	—	—	1	„	Bettladeteile —	30	212	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
213	—	—	1	Bierfaß	leer —	36	213	Hamm	K. E.-D. Essen	
214	—	—	1	—	Blechkanne, leer —	2,5	214	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
215	—	—	1	Bund	Blechwaren (Slavoniersachen)	10,5	215	Chemnitz Eilg.	Sächsische Stsb.	
216	—	—	1	Korb	6 Fl. Branntwein —	12	216	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
217	—	—	1	Verschlag	8 Bretter —	30	217	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
218	—	—	1	Bund	6 Bretter —	96	218	Düren	K. E.-D. Cöln	
219	—	—	1	Kiste	Zitronen —	33	219	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
220	—	—	1	„	Kolonialw. —	117	220	Bütow	K. E.-D. Danzig	
221	—	—	3	Butterkübel	o. Deckel, leer —	12	221	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
222	—	—	1	Kistchen	Delikateß-Käse —	6	222	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
223	—	—	2	—	Dichtungsringe —	1,5	223	Weimar Eilgut	K. E.-D. Erfurt	von Messing.
224	—	—	1	Paket i. L.	Draht —	6,5	224	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
225	—	—	1	Ring	Drahtgeflecht —	3	225	Barmen-Ritt.		
226	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	39	226	Brieg	K. E.-D. Breslau	
227	—	—	1	Bund	Drahtzugstränge —	15	227	Leer	Oldenburgische Stsb.	
228	—	—	1	Sack	Dünger —	76	228	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
229	—	—	1	Kiste	Eier —	43	229	Dahlhausen	K. E.-D. Essen	
230	—	—	1	—	I-Eisen —	16	230	Brokstedt	K. E.-D. Altona	
231	—	—	2	Tafeln	Eisenblech —	32	231	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
232	—	—	1	Korb	Eisengußw. —	77	232	Bretten	Badische Stsb.	
233	—	—	1	—	Eisenrohr —	11	233	Bonn	K. E.-D. Cöln	
234	—	—	1	—	Eisenrohr —	65	234	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
235	—	—	3	—	Eisenrohre mit Gewinde	82	235	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
236	—	—	13	—	Eisenrohre —	391	236	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
237	—	—	8	—	Eisenstäbe —	18	237	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
238	—	—	1	—	runde Eisenstange —	63	238	Hennef Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
239	—	—	1	—	Eisenteil mit Riemscheibe	25	239	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
240	—	—	4	Bund	Fassongußeisen —		240			
241	—	—	1	—	gußeis. Verzierung —	7,5	241	Wehrden Weser	K. E.-D. Cassel	5 Trichter, 30 Löffel, 60 Halbringe.
242	—	—	1	—	Roste —		242			
243	—	—	4	Bund	Faßteile —	25	243	Aachen	K. E.-D. Cöln	
244	—	—	4	Fässer	leer —	34	244	Mgd.-Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
245	—	—	19	„	leer —	480	245	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
246	—	—	1	Kiste	Farbw. (Grün, Ocker, Ultramarin)	20	246	Söflingen	Württemberg. Stsb.	
247	—	—	1	Sack	Federn —	7,5	247	Cüstrin-Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
248	—	—	1	Stück	Flacheisen —	13	248	Eschweiler	K. E.-D. Cöln	
249	—	—	4	Stangen	Flacheisen —	30	249	Soltau	K. E.-D. Hannover	
250	—	—	1	Kübel	Fleisch —	18,5	250	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
251	—	—	1	Korb	Fleischwaren —	35	251	Stettin Pb.	K. K.-D. Stettin	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
252	—	—	1	Sack	Samen (Gartenbohnen)	46	252	Cöln-Ger.	K. E-D. Cöln	
253	—	—	1	Bund	15 Gartenpfähle —	2	253	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
254	—	—	4	—	Gasrohre —	22	254	Wutha		
255	—	—	1	Bund	6 Gasrohre —	44	255	Düsseldorf-Gr.	K. E.-D. Elberfeld	
256	—	—	1	„	7 Gasrohre —	63	256	Rönnebeck	K. E.-D. Hannover	
257	—	—	2	„	12 Gasrohre mit Muffen	82	257	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
258	—	—	1	Sack	33 Getreidesäcke —	25	258	Duisburg	K. E.-D. Essen	
259	—	—	1	—	eis. Gitter —	20,5	259	Düsseldorf-Der.	K. E. D. Elberfeld	
260	—	—	1	Kiste	Glanzpappe —	546	260	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
261	—	—	1	Blechkorb	l. Glasballon —	17,5	261	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
262	—	—	5	Säcke	Grassamen —	177	262	Loecknitz	K. E.-D. Stettin	
263	—	—	1	Sack	Graupen —	50	263	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
264	—	—	1	—	Gußplatte —	7	264	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
265	—	—	1	Pack	Gußplatte —	14	265	Cöln-B.		
266	—	—	6	Stangen	Gußstahl —	20	266	Sorau	K. E.-D. Breslau	
267	—	—	1	Stück	würfelf. Gußstück —	17	267	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
268	—	—	1	„	Gußplatte —	29	268			
269	—	—	20	—	Gußteile —	9	269	Eßlingen	Württemberg. Stsb.	
270	—	—	1	Korb	geschm. Hacken —	100	270	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
271	—	—	1	Bund	gesalzene Haut —	45	271	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
272	—	—	4	—	Hemmschuhe —	62	272	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
273	—	—	2	Stück	Hölzer —	14	273	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
274	—	—	2	Bund	12 Hölzer —	67	274	„	„	
275	—	—	1	„	Holzleisten —	10	275	Glauchau	Sächsische Stsb.	
276	—	—	1	„	4 Holzrahmen —	17	276	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
277	—	—	1	„	4 Holzstangen —	5	277	Limburg		
278	—	—	1	Paket i. L.	Kabel, 2 m lang —	20	278	Mülheim (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
279	—	—	1	Korb	1 Holl., 2 Edamer Käse	14	279	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
280	—	—	1	Sack	Kaffee —	30,5	280	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
281	—	—	1	—	gußeis. Kammrad —	66	281	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
282	—	—	1	Bund	Kehlleisten —	28	282	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
283	—	—	1	—	Kettenantrieb —	4	283	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
284	—	—	1	Bund	Kinderspaten —	6	284	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
285	—	—	1	—	Kindersportwagen —	12	285	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
286	—	8	1	Kiste	leer —	15	286	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
287	—	—	1	„	gefüllt (verderblich)	202	287	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
288	—	—	1	Bund	23 Kluppen —	80	288	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
289	—	—	1	Sack	Knochenleim —	50	289	Duisburg	K. E.-D. Essen	
290	—	—	1	Partie	Kohlen —	950	290	Tempelhof Ringb.	K. E.-D. Berlin	Streckenfund.
291	—	—	1	—	gußeis. Krümmer —	10	291	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
292	—	—	3	Pack	9 leere Kübel —	23,5	292	Rheda	K. E.-D. Hannover	
293	—	—	1	—	Kupferrohr —	15	293	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
294	—	—	1	Bund	7 Kupplungen für Kleinbahnwagen	20	294	Magdeburg Westseite	„	
295	—	—	1	—	Kupplungshaken —	19	295	Lübeck	Lübeck-Büchener	
296	—	—	1	Sack	Läuferstoff —	24	296	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
297	—	—	1	—	Lederhose —	1,5	297	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
298	—	—	10	Bund	Stricke, Leinen —	?	298	Magdebg.-Neust.	K. E.-D. Magdeburg	
299	—	—	2	—	Leitern —	14	299	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
300	—	—	1	—	Leitungsrohr —	23	300	Saaralben	Reichsbahn	
301	—	—	1	—	Maschinenteil —	6	301	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
302	—	—	1	—	Maschinenteil —	12	302	„	„	
303	—	—	1	Bund	25 Matten —	19	303	Neuenahr		
304	—	—	1	Sack	Mehl —	100	304	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
305	—	—	4	Ringe	Messingdraht —	62	305	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
306	—	—	1	Kiste	Messinggriffe —	30	306	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
307	—	—	1	—	Messingrohr —	1,75	307	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
308	—	—	1	Rolle i. P.	Messingröhre —	0,5	308	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
309	—	—	1	—	Metalllager —	17	309	Marburg	K. E.-D. Cassel	
310	—	—	1	Milchkanne	(15 l) leer —	5	310	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
311	—	—	1	„	(neu) leer —	6	311	Mühlhausen Th.	K. E.-D. Erfurt	
312	—	—	1	br. Ledertasche	Muster —	21	312	Berlin Friedr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
313	—	—	1	schwarze Mustertasche			313			
314	—	—	1	—	Musterkoffer —	21	314	Hamburg D.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
315	—	—	1	—	Nähmaschine —	51	315	Brilon Stadt	K. E.-D. Cassel	Victoria.
316	—	—	1	—	Nistkasten —	3	316	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
317	—	—	1	—	eis. Ofen —	46	317	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
318	—	—	1	Rolle	Packleinen —	16	318	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
319	—	—	1	Kanne	Petroleum —	25	319	Altona	K. E.-D. Altona	
320	—	—	5	Petr.-Fässer	leer —	190	320	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
321	—	—	2	—	Pflugkörper —	24	321	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
322	—	—	1	—	Plüschsofa —	?	322	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
323	—	—	1	Blechflasch.	Politur —	16,5	323	Königsberg i/Pr.*)	K. E.-D. Königsberg	*) Ostb.
324	—	—	1	Korb	Porzellanknöpfe —	15,5	324	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
325	—	—	6	Stück	Quadrateisen —	96	325	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
326	—	—	1	Paket	Rappiere —	12	326	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
327	—	—	2	—	eiserne Reifen —	50	327	Selb Stadt	Bayerische Stsb.	3,8 m lang.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
328	—	—	1	Reisekorb	leer, neu —	14	328	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
329	—	—	1	„	ansch. leer (Gepäck) —	5	329	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
330	—	—	1	„	gebr. —	10	330	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	mit Stange und Schloß.
331	—	—	1	Tafel	Riffelblech —	7	331	Neuß	K. E.-D. Cöln	
332	—	—	1	Stück	Riffelblech —	7	332			
333	—	—	7	Stück	Roheisen —	133	333	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
334	—	—	2	—	eiserne Rohre —	7	334	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	1,50 m.
335	—	—	2	—	eiserne Rohre —	39	335	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
336	—	—	3	—	eiserne Rohre, alt —	40	336	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	à 3 m.
337	—	—	1	—	Rohrknie —	3,5	337	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
338	—	—	1	Bund	Rohrstäbe —	21	338	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
339	—	—	4	—	Rohrstühle —	22	339	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
340	—	—	1	Paket i. L.	Rohrzange, Rohrschneider	17	340	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
341	—	—	1	Dose	Rollmöpse —	4	341	Schlettau	Sächsische Stsb.	
342	—	—	1	Ballen	leb. Rosenpflanzen —	20	342	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
343	—	—	1	—	Rost —	5	343	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
344	—	—	1	Stange	Rundeisen —	78	344	Opladen	„	
345	—	—	1	Bund	14 Stangen Rundeisen	41	345	Straßburg	Reichsbahn	
346	—	—	1	Sack	Runkelsamen —	50	346	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
347	—	—	1	—	Sackkarre —	?	347	Niederpöllnitz	K. E.-D. Erfurt	
348	—	—	1	—	Sackkarre —	40	348	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
349	—	—	1	—	Sackkarre —	?	349	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
350	—	—	1	Sack	alte Säcke —	29	350	Freienwalde a. O.	K. E.-D. Stettin	mit Aufschrift:
351	—	—	1	„	15 Säcke, gebr. —	12	351	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	F. W. Borchert.
352	—	—	1	—	gußeis. Scheibe —	40	352	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	(kreisrund).
353	—	—	1	Bund	Schilfrohr —	1	353	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	
354	—	—	1	Schließkorb	leer (m. Vorhängeschloß)	26	354	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
355	—	—	1	Korb	eis. Schrauben —	90	355	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
356	—	—	1	—	Schrotleiter —	?	356	Jävenitz	K. E.-D. Hannover	
357	—	—	1	—	hölz. Schutzkasten —	7	357	Sagan	K. E.-D. Breslau	
358	—	—	1	Tafel	Schwarzblech —	115	358	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
359	—	—	1	Paket i. L.	Sohlleder —	60	359	Deutz	K. E.-D. Cöln	
360	—	—	1	Bund	Spaten —	17	360	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
361	—	—	12	—	Spaten —	13	361	Immekeppel		
362	—	—	1	Bund	2 eis. Spaten —	2	362	Gommern	K. E.-D. Magdeburg	
363	—	—	1	—	Stabeisenschere —	6	363	Oelsnitz im Erzgebirge	Sächsische Stsb.	
364	—	—	2	—	gußeis. Ständer —	60	364	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
365	—	—	1	Verschlag	2 Ständer —	12	365	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
366	—	—	4	Stangen	Stahl —	56	366	Witten O.	K. E.-D. Essen	
367	—	—	1	Stange	vierk. Stahl —	18	367	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
368	—	—	1	Bund	12 rd. Stahlstangen —	17	368	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
369	—	—	2	—	Stahlstangen —	20	369	Lübbecke	K. E.-D. Münster	
370	—	—	1	Beutel	Steinkugeln —	4	370	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
371	—	—	1	Hobbock	Talg oder Fett —	63	371	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
372	—	—	1	Karton	22 künstl. Trauerkränze, Wäsche	8	372	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
373	—	—	2	—	Unterlagshölzer —	?	373	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
374	—	—	1	—	eis. Ventilrad —	5	374	Altenessen	K. E.-D. Essen	
375	—	—	2	—	Verbindungsstangen mit Schrauben, 2 m	5	375	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
376	—	—	1	Rolle	Wachstuch —	4	376	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
377	—	—	1	Reisekorb	Wäsche etc. —	28	377	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
378	—	—	4	—	Wagenfederteile —	6	378	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
379	—	—	1	—	Wassertonne, leer —	10	379	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
380	—	—	1	—	Welle, 2 Ringe —	50	380	Cöthen Anh.	K. E.-D. Magdeburg	
381	—	—	3	Stück	Wellenlager zu Maschin.	8	381	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
382	—	—	1	—	Wellenlager —	9	382	Wittingen	K. E.-D. Magdeburg	
383	—	—	1	Ballen	Wellpappe —	64	383	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
384	—	—	1	Bund	4 Weidenkörbe —	12	384	Eil Coblenz H. B.	K. E.-D. Cöln	
385	—	—	1	Rolle	gez. Weißblech —	10	385	Neunkirchen	St. Johann-Saarbr.	
386	—	—	2	Stück	Winkeleisen —	75	386	Mainz	Direktion Mainz	
387	—	—	1	Bund	Winkel- u. Kehlleisten aus Messing	48	387	Magdeburg-B.	K. E.-D. Magdeburg	
388	—	—	1	Ballen	Wollwaren —	49	388	Norden	K. E.-D. Münster	
389	—	—	1	„	Wollwaren (Strümpfe)	34	389	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
390	—	—	1	—	gußeis. Zahnrad —	6	390	Dingelstedt bei Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
391	—	—	1	Ring	Zinkdraht —	14	391	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
392	—	—	1	Kiste	Zucker —	35	392	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 23. 19. März 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Eisenbahnüberschüsse und Verwaltungskosten.

Das Reisen auf amerikanischen Eisenbahnen. (Schluß.)

Die Rede des Staatsministers Budde bei der zweiten Lesung des Eisenbahnetats im preußischen Abgeordnetenhause am 7. März.

Nachrichten:

Deutschland: Einrichtung von Waschstellen auf Bahnhöfen zum unentgeltlichen Gebrauch für Reisende. — Nachtgelder des Zugbegleitungspersonals. — Irrige Nachrichten über eine angeblich beabsichtigte Neuordnung der preußischen Staatsbahnverwaltung. — Anträge an den Bezirkseisenbahnrat zu Hannover. — Neue Schnellzugverbindung zwischen Bremen-Hamburg und Süddeutschland. — Deutsche Kleinbahnen im Jahre 1902. — Wohltätigkeitsfest der Hauptwerkstätte zu Halberstadt für den Eisenbahn-Töchterhort. — Personalnachrichten.

Österreich: Auflassung der I. Wagenklasse. — Österreichische Nordwestbahn. — Vintschgaubahn. — Fahrbetriebsmittelbestellung für die österreichischen Staatsbahnen. — Ausbau des Triester Hafens. — Wirtschaftliche Entwicklung des österreichisch-ungarischen Eisenbahnwesens. — Desinfektion der Viehwagen. — Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.

Ungarn: Kaschau-Oderberger Eisenbahn. — Die Eisenbahnen Ungarns im Jahre 1903. — Güteraufnahme durch Bahnbedienstete.

Übrige europäische Länder: Brüsseler Bahnhofsverhältnisse. — Ein französisches Urteil über deutsche Tarife. — Rickentunnel. — Westsizilianische Bahn. — Eine Zugbrücke von eigenartiger Bauart. — Der Verkehr der wichtigsten Frachten auf den russischen Eisenbahnen im Jahre 1903.

Fremde Weltteile: Schwierigkeiten des Truppentransports auf der Sibirischen Eisenbahn. — Söul-Fusan-Bahn. — Schantungbahn. — Hedschasbahn (Damaskus-Mekka) und die Linie Berber-Suakim. — Kolonialbahnen in Französisch-Guinea. — Die Feuerbrunst in Baltimore und die Eisenbahnen. — Gründung einer Eisenbahnschule in Kanada. — Erbauung der National Transcontinental Railway. — Große Venezuelabahn.

Allgemeines: Neues elektrisches Bahnsystem.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Eisenbahnüberschüsse und Verwaltungskosten.

Vor einiger Zeit brachte das Chemnitzer Tageblatt einen später auch im Dresdener Journal veröffentlichten Aufsatz, der es sich zur Aufgabe machte, die sächsischen Staatseisenbahnen gegen den ihnen von der Sächsischen nationalliberalen Korrespondenz gemachten Vorwurf kostspieliger Wirtschaftsführung in Schutz zu nehmen. In eingehendster Weise wurde darin von dem Verfasser an der Hand der Einnahmen und Ausgaben die Wirksamkeit der Verwaltung untersucht und festgestellt, daß die Verwaltung das mögliche geleistet habe und man ihr ehrlicherweise die verdiente Anerkennung nicht versagen könne. Das ist auch unsere Meinung. Diese Anerkennung darf uns aber nicht hindern, die Ziffern, mit welchen der Verfasser seine Ansichten zu erhärten glaubt, insoweit näher zu prüfen, als diese Ziffern einen Vergleich mit den Ergebnissen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft betreffen.

Zweierlei Vergleiche sind in dieser Beziehung in dem Aufsatz gemacht. Zunächst ist der Mehrüberschuß, den die sächsischen Staatsbahnen im Jahre 1902 gegen das Jahr 1901 erzielt haben, dem Mehrüberschuß der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft von 1902 gegen 1901 gegenübergestellt. Das Ergebnis langer Erörterungen zu diesem Vergleiche ist, daß der Mehrüberschuß Sachsens 7 500 000 ℳ, dagegen der der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft nur 23 000 000 ℳ betragen habe, während doch das preußische und hessische Eisenbahnnetz etwa zehnmal größer sei als das sächsische und es dementsprechend einen Mehrüberschuß von etwa 75 000 000 ℳ gehabt haben müßte.

Wenn diesen Ausführungen die Erklärung hinzugefügt wäre, daß die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft mit ihren Überschüssen den sächsischen Staatsbahnen tatsächlich um ein vielfaches voraus sei, und daß der große Unterschied, der zu ungunsten Sachsens besteht, im Jahre 1902 gegen 1901 sich zu gunsten Sachsens etwas vermindert habe, so wäre gegen die Ausführungen nichts zu sagen. Eine derartige, zur richtigen Beurteilung unbedingt nötige Erläuterung der Zahlen fehlt aber ganz und gar. Der mit den verschlungenen Fäden der Finanzstatistik nicht vertraute große Teil der Bevölkerung muß daher notwendig zu der Meinung kommen, der Überschuß der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft sei im Jahre 1902 verhältnismäßig ungünstiger gewesen als der Überschuß der sächsischen Staatsbahnen. Wie verhält sich aber die Sache in Wirklichkeit? Der Betriebsüberschuß der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen beträgt für das Jahr 1902: 514 500 000 ℳ, der sächsische 35 700 000 ℳ; mit dürren Worten: jener ist reichlich 14 mal größer als der sächsische Überschuß. Dieser müßte also nach dem von dem Verfasser mit unfehlbarer Sicherheit aufgestellten Grundsatze erst einmal auf 51 500 000 ℳ anwachsen, d. h. sich um fast 45 % seines jetzigen Betrages vermehren, ehe ein derartiger Vergleich über das Wachsen der beiderseitigen Betriebsüberschüsse am Platze ist. Bei unserer Zahlenangabe ist, um keinesfalls zu gunsten der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft zu färben, von ihrem Überschuß der in Preußen und Hessen nicht in der Eisenbahnrechnung verausgabte Aufwand an Pensionen und Hinterbliebenenbezügen vorweg gekürzt.

Noch viel mehr hinkt die vom Verfasser gemachte zweite Zahlengegenüberstellung. Der Verfasser ist dabei nach dem an sich gewiß richtigen Satze verfahren, daß der Wert aller Sachen und Leistungen heutzutage am gemeinverständlichsten in Mark und Pfennigen ausgedrückt wird. Er ist also nochmals in den Sattel zum Ritt in das so wenig romantische Land der Reichsstatistik gestiegen und hat dort als Schatzgräber

die Millionen an das Licht des Tages gehoben, die im Schoße der Tabelle 25 ruhten, deren Ziffern sich schon oft als dehnbarer Auslegung unterliegend erwiesen haben. Und siehe da, die Kosten des Verwaltungsdienstes betrugen im Jahre 1901 — die Tabelle für 1902 war dem Schatzgräber noch nicht bekannt — für Preußen-Hessen 46 800 000 ℳ und für Sachsen 6 100 000 ℳ, d. h. für jene 10,239 % und für dieses 10,330 % (nicht 10,336) des Gesamtaufwands für persönliche Zwecke. Wohlgelaunt ob dieses Ergebnisses seiner Forschungen fügte der Verfasser hinzu: „Gewiß ist hiernach der sächsische Verwaltungsaufwand um etwas höher als in Preußen. Man wird aber zugeben müssen, daß eine Differenz von 0,091 % (nicht 0,097) keine irgend erhebliche ist, und bei der energischen Sparsamkeit, die in neuerer Zeit in allen Zweigen des sächsischen Staatsdienstes platzgegriffen hat, wird man annehmen können, daß der Vergleich in den späteren Jahren für Sachsen noch günstiger ausfallen wird." Wir wollen hier nebenbei bemerken, daß sich diese Hoffnung im Jahre 1902 nicht erfüllt hat, denn der Abstand im Kostenpunkte hat sich inzwischen von 0,091 auf 0,131 % erweitert. Aber das ist nicht das Wesentliche an der Sache.

Der Verfasser hat sich durch die Tabelle 25 gern oder unbewußt auf Pfade verlocken lassen, die zu irrigen Schlüssen führen. Bei der Prüfung, ob die Wahrnehmung der Verwaltungsgeschäfte in wirtschaftlicher Weise erfolgt, muß die Frage in den Vordergrund gestellt werden, wieviele Kräfte zur Bewältigung der Geschäfte nötig sind. Die Höhe der Ausgaben für diese Kräfte ist nicht nur von der Zahl der Kräfte, sondern vor allen Dingen auch davon abhängig, wie sie besoldet werden. Der Gewährsmann des Chemnitzer Tageblatts ist auf die Hauptsache aber gar nicht eingegangen und hat die zweite Frage ganz übersehen. Wir wollen das Versäumte nachholen, zu dem Zweck aus derselben Quelle, aus der jener seinen erfrischenden Trank geholt, d. h. aus der reichsstatistischen Tabelle 25 schöpfen und die Untersuchungen der Vollständigkeit halber auch auf den neuen Jahrgang 1902 ausdehnen.

Im Verwaltungsdienst waren beschäftigt (abgesehen von den unbesoldeten Kräften): bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen in 1901 = 15 512 Köpfe, in 1902 = 15 509 Köpfe oder 4,40 bezw. 4,35 % des gesamten Personals; bei den sächsischen Staatseisenbahnen in 1901 = 2717 Köpfe, in 1902 = 2609 Köpfe oder 6,05 bezw. 6,06 % des gesamten Personals. Sachsen hatte also verhältnismäßig viel mehr Verwaltungspersonal als die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft. Noch ungünstiger stellt sich der Vergleich für Sachsen, wenn man die Betriebslänge, die Wagenleistungen und die Roheinnahme in Betracht zieht. Von dem im Verwaltungsdienst beschäftigten Personal entfallen nämlich im Jahre 1902 bei

	auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge*)	auf 100 000 Wagenachskilometer aller Art*)	auf 100 000 ℳ Roheinnahme
	Köpfe	Köpfe	Köpfe
Preußen-Hessen .	0,49	0,12	1,11
Sachsen	0,96	0,24	2,00

Und trotz dieses ganz außerordentlich stärkeren Personalaufwandes in Sachsen fast gar kein Unterschied im Kostenpunkt!? Auf diese Frage gibt ein Vergleich der Kopf- und Geldziffern eine klare Antwort. Für den Kopf des im Verwaltungsdienst tätigen Personals wurde an persönlichen Ausgaben aufgewendet von den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen in 1901 = 3015 ℳ, in 1902 = 3078 ℳ; von den sächsischen Staatseisenbahnen in 1901 = 2255 ℳ, in 1902 = 2290 ℳ.

Nun handelt es sich hier zwar um Durchschnittsberechnungen und diese können nicht immer ein genaues Bild der Wirklichkeit geben. Aber wie man die Sache auch ansieht, auf jeden Fall bleibt der Unterschied zu ungunsten des sächsischen Verwaltungspersonals recht bedeutend. Wie die mehrfach erwähnte Tabelle 25 ergibt, ist dies zum Teil auf die niedrigeren Normalbesoldungen Sachsens und zum anderen Teil darauf zurückzuführen, daß Sachsen verhältnismäßig viel weniger etatsmäßige Beamte im Verwaltungsdienste beschäftigt als die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft. Das Verwaltungspersonal verteilte sich nämlich auf a) etatsmäßige, b) diätarische Beamte, c) Hilfsbedienstete und Arbeiter im prozentualen Verhältnis wie folgt:

		a)	b)	c)
Preußen-Hessen	1901 =	70,15 %	19,31 %	10,54 %
„ „	1902 =	69,34 „	19,98 „	10,68 „
Sachsen . . .	1901 =	57,31 „	28,45 „	14,24 „
„ . . .	1902 =	58,88 „	27,06 „	14,06 „

Der Unterschied der Durchschnittsbesoldung ist so groß, daß die preußisch-hessische Gemeinschaft, wenn sie nur den sächsischen Durchschnitt für den Kopf des Verwaltungspersonals ausgäbe, ihren jährlichen Überschuß noch um 12,2 weitere Millionen Mark vermehren könnte; würde die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft aber umgekehrt verhältnismäßig ebensoviel Personal im Verwaltungsdienst verwenden wie Sachsen, dann bedingte dies unter Beibehaltung der eigenen Besoldungsverhältnisse eine Verminderung des Jahresüberschusses um nicht weniger als 18 700 000 ℳ.

Aus alledem ergibt sich, daß die Verwaltung der preußisch-hessischen Staatsbahnen — immer im Verhältnis ihrer Größe — erheblich weniger Kräfte zur Wahrnehmung ihres gesamten Verwaltungsdienstes erfordert, und daß sie selbst bei verhältnismäßig höherer Bezahlung der tatsächlich nötigen Kräfte ihre Verwaltung immer noch erheblich billiger wahrnimmt als Sachsen. Das ist nach unserer Meinung nicht einmal so sehr das Verdienst der Männer, welche die gegenwärtige Verwaltungsordnung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft geschaffen haben, oder gar derjenigen, welche sie immer noch wirtschaftlicher ausbauen. Es ist die — wir möchten sagen — unvermeidliche Wirkung des Großunternehmens, zu dem sich die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft entwickelt hat. Die günstige finanzielle Wirkung des Großunternehmens muß von selbst auf allen Einzelgebieten, ganz besonders aber auf dem allgemeinen Verwaltungsgebiete in die Erscheinung treten.

Der Gewährsmann des Chemnitzer Tageblatts, der mit großer Bestimmtheit von im Gange befindlichen Erörterungen der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung über Organisationsänderungen berichtet, vielleicht ihnen also nicht fern steht, wird gut tun, bei seinen Vergleichen immer zu bedenken, daß die Voraussetzungen des Großbetriebs, die der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft beiwohnen, den kleineren Verwaltungen fehlen, und daß die letzteren, selbst bei gleichmäßiger Anwendung von Einrichtungen der weit größeren Verwaltung, unmöglich die gleich günstigen Wirkungen erzielen können, und zwar auch nicht zu dem den Größenverhältnissen entsprechenden Teile. Es wird richtiger sein, den Großbetrieb außer Betracht zu lassen und bei den möglichen Erfolgen nur die Ergebnisse anderer Staatsbahnverwaltungen von kleinerem Umfange in Vergleich zu ziehen.

*) Bei Berücksichtigung der Länge der Schmalspurbahnen und der Wagenleistungen auf ihnen betragen die obigen Verhältniszahlen für
Preußen-Hessen . . . . 0,48 und 0,11
Sachsen . . . . . 0,84 „ 0,24

Das Reisen auf amerikanischen Eisenbahnen.

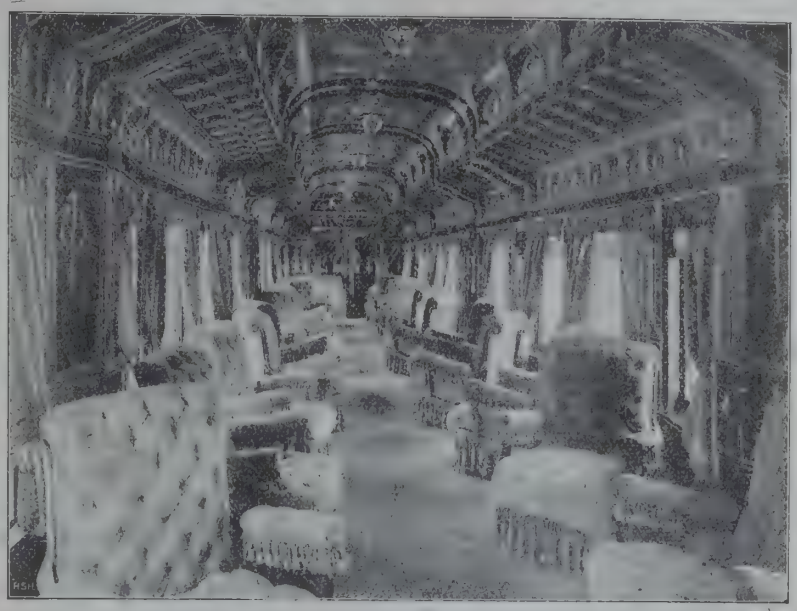
(Schluß aus Nr 22.)

Wagenklassen.

Deren gibt es in Amerika nach dem Gesetz nur e i n e; wo alle Menschen gleich und gleichberechtigt sind, soll auch auf der Eisenbahn keiner einen Vorzug vor dem anderen haben.*) In Wirklichkeit sieht die Sache etwas anders aus; es gibt zunächst zwei Hauptklassen: die gewöhnlichen, der Eisenbahngesellschaft gehörigen Wagen und dann die Wagen der Pullman-Gesellschaft, und diese beiden Hauptklassen haben wieder weitere Unterarten.

Die gewöhnlichen Personenwagen fassen etwa 60 Personen und haben einen Mittelgang, zu dessen beiden Seiten je zwei gut gepolsterte, mit Plüsch bezogene Quersitze mit Rückenlehnen angeordnet sind. Die Sitze sind so eingerichtet, daß alle Reisenden nach vorn zur Lokomotive sehen; dieses ist recht angenehm, da man kein Gegenüber hat, also nicht angestarrt werden kann und seine Beine unter den Sitz des Vordermanns bequem ausstrecken kann. Wer unbedingt wünscht „nach rückwärts“ zu sitzen, kann die Rückenlehne umschlagen, was oft gemacht wird, wenn drei oder vier Personen zusammen sitzen wollen.

In neuerer Zeit stellen die Eisenbahnen im Wettbewerb untereinander und wohl auch gegen die Pullman-Gesellschaft Wagen ein, die nach demselben Grundsatz gebaut sind, aber bequemere Sitze mit verstellbarer Rückenlehne haben. In diesen reclining chair-Wagen fährt es sich recht gut, die Benutzung ist in der Regel ohne besonderen Zuschlag gestattet, oft aber haben für sie gewisse Fahrkarten mit ermäßigten Preisen keine Gültigkeit und die Bahnen selbst bezeichnen in den Fahrplänen oft diese Wagen als solche I. Klasse im Gegensatz zu den gewöhnlichen Wagen, die als II. Klasse gelten.



Innere Ausstattung eines Pullman-Tageswagens.

Innere Ausstattung eines neuen, vornehm ausgestatteten Pullman-Schlafwagens.
Einrichtung für den Tagesgebrauch; die oberen Betten sind hochgeklappt.

Außerdem bildet sich noch ein gewisser Unterschied derart heraus, daß der Raucherwagen — in allen übrigen Wagen darf nicht geraucht werden — in der allgemeinen Wertschätzung und auch in der Ausstattung, vor allem aber in der Klasse des ihn benutzenden Publikums tiefer steht als die übrigen Wagen; die Fahrpreise sind aber die gleichen.

Mögen diese gewöhnlichen Personenwagen auch für kürzere Entfernungen ganz leidlich sein und vielleicht einer schlechten II. Klasse bei uns entsprechen, so werden sie auf längere Strecken doch kaum benutzt; jeder, der es sich einigermaßen leisten kann, fährt im Pullman-Wagen. Diese Wagen gehören sämtlich der Pullman-Gesellschaft,*) die auch für die Instandhaltung und Bedienung der Wagen sorgt und auf den Abstellbahnhöfen der Personenstationen in der Regel besondere Anlagen besitzt.

Die Ausstattung der Pullman-Wagen, die etwa 24 bis 30 Personen fassen, ist sehr gut; die Wagen sind fast immer sechsachsig mit zwei dreiachsigen Drehgestellen; sie sind sehr gut gefedert und laufen äußerst ruhig. Sie haben fast immer Doppelfenster, die auch bei der stellenweise sehr scharfen Kälte notwendig sind und außerdem den Staub und Schmutz besser abhalten; die Lüftung der Wagen erfolgt durch hohe Dachaufsätze. Die Fenster werden nur selten geöffnet und lassen sich nur etwa 15 cm in die Höhe schieben; in diesem Fall werden feinmaschige Drahtnetze eingeschoben, um den Staub abzuhalten. Die Aborte sind stets sehr gut, meist mit Wasserspülung und immer peinlich sauber. Die Waschgelegenheit für Herren ist im Rauchabteil untergebracht und besteht aus

*) Südlich vom Ohio, wo die Neger in der Bevölkerung überwiegen, gibt es besondere Wagen für die „Farbigen“. Es wurde uns erzählt, daß in einzelnen Staaten die Neger gerichtlich bestraft werden, wenn sie sich in einen nicht für sie bestimmten Wagen setzen. Die Trennung in Weiße und Farbige ist auch in den Wärtesälen und sogar in den Straßenbahnwagen durchgeführt.

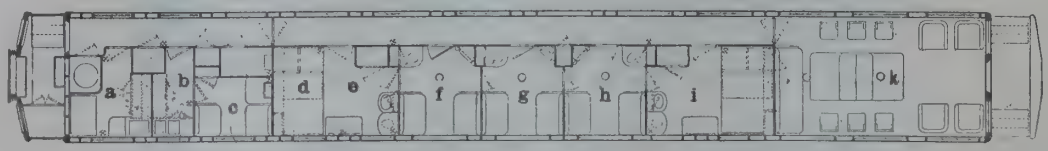
*) Einzelne Eisenbahnen haben eigene Salon- und Schlafwagen, die dem Pullman-Wagen vollständig nachgebildet, vielleicht etwas hübscher und bequemer eingerichtet sind.

mehreren großen Waschbecken mit fließendem Wasser (im Winter auch warmem Wasser), sehr viel Handtüchern, sauberen Kämmen und Haarbürsten.

Die Pullman-Wagen sind in zwei Arten zu trennen: die nur zum Tagesgebrauch und die für Nacht- und Tagfahrten bestimmten. Die Tageswagen sind wirklich sehr bequem, man fährt in ihnen wie in einem Salon in schönen, tiefen, leicht drehbaren Sesseln und kann die Aussicht durch die lange Fensterflucht aufs bequemste genießen.

So sehr man diese Wagen loben muß, so wenig konnten wir uns mit den Schlafwagen befreunden, die zum Tages- und Nachtgebrauch bestimmt sind. Auch in diesen Wagen gibt es keine Abteile; zu beiden Seiten eines Mittelganges sind die Sitze angeordnet, je zwei in einer Bucht mit halbhohen Rücklehnen, unseren älteren Durchgangswagen I. und II. Klasse mit Mittelgang vergleichbar. Für die Nacht werden in jeder Bucht zwei Betten aufgeschlagen; das untere wird durch Ausziehen der Sitze hergestellt, während das obere heruntergeklappt wird. Die Betten, in denen man parallel zum Wagen liegt, sind sehr gut und weich und so breit, daß sie zur Not von zwei Personen benutzt werden können; dies ist auch gegen Lösung nur einer Bettkarte zulässig. Gegen den Mittelgang sind die Betten durch Vorhänge und untereinander durch eingeschobene Stirnbretter abgetrennt. Viele Wagen sind mit einem „Staatsraum" (State room) versehen, der zwei bis drei Betten enthält und es denen, die den ziemlich hohen Zuschlag bezahlen wollen, ermöglicht, sich gegen die übrigen Reisenden abzuschließen.

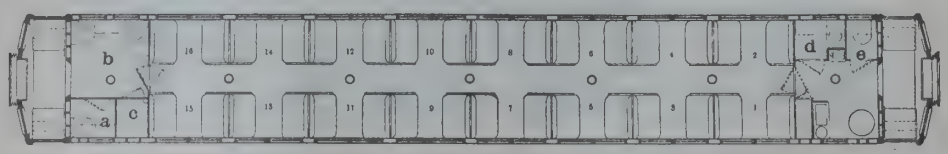
a) Küche.
b) Anrichte.
c) Dienerabteil.
d, e, f, g) Schlafräume.



h, i) Schlafräume.
k) Aussichtabteil zugleich Speiseabteil.

Salon-Schlafwagen der Pullman-Gesellschaft.

a) Abort für Herren.
b) Waschbecken für Herren.
c) Schrank.



d) Waschraum für Damen.
e) Abort für Damen.

Schlafwagen II. Klasse, sogen. Tourist-Sleeping-Car (ganze Länge 23 m, 32 Betten).

Von den zahlreichen Mängeln dieser Schlafwagen sind die schlimmsten die, daß für Tag und Nacht die gleichen Wagen benutzt werden und daß Damen und Herren in demselben Raum schlafen müssen. Durch letzteres wird das An- und Ausziehen äußerst erschwert; man kann dies anstandshalber nur hinter den Vorhängen ausführen. Hat man ein unteres Bett, so muß man sich im Sitzen umkleiden, hat man aber ein oberes Bett, so ist man sogar gezwungen, alles im Liegen zu besorgen. Wie sich eine Dame an- und ausziehen soll, die ein oberes Bett hat, ist uns ganz unverständlich. Außerdem ist es nicht möglich, seine Kleider aufzuhängen; man hat nur eine Art Hängematte, um sie hineinzulegen, die aber für Damengarderobe sicher nicht ausreicht. Der Amerikaner geniert sich allerdings sehr wenig; die Herren gehen, nur mit Hemd und Hose bekleidet, die übrigen Sachen unter dem Arm tragend, durch den ganzen Wagen zu dem Waschraum; ähnliches kann man auch bei Damen sehen. Die Amerikaner, mit denen wir darüber sprachen, auch Damen, erkennen diesen Nachteil der Schlafwagen nicht an; vielleicht geniert die Sache deutsche Herren mehr, als amerikanische Damen. Hierzu noch eine Anekdote:

Als auf der Fahrt über das Felsengebirge einer von uns sich früh morgens von dem oberen Bett aus das wunderbare Gebirgspanorama betrachtete, guckte ihm plötzlich eine junge Dame in das Bett und fragte, ob er denn noch nicht aufstehen wolle. Da er so unhöflich war, sich durch diese Bitte im Betrachten der Gegend nicht stören zu lassen, kam sie noch ein zweites und sogar drittes Mal, endlich mit Erfolg. Die Dame hatte das untere Bett innegehabt, war früh aufgestanden und hatte nun stundenlang zu warten, bis die Betten für die Tagesbenutzung in Sitze umgewandelt wurden.

Diese Umwandlung von der Nacht- in die Tageseinrichtung ist ein anderer schwerer Mangel der Schlafwagen. Wenn morgens und abends die Betten zurechtgemacht werden — und das dauert manchmal stundenlang —, weiß man bei einigermaßen besetztem Wagen wahrhaftig nicht, wo man bleiben soll; es hängt auch gar nicht von dem Willen des Reisenden ab, wann er sich niederlegen will, sondern man ist gezwungen, zu Bett zu gehen, wenn das Aufschlagen der Betten vollendet ist. Anderseits haben wir einmal von abends 7 Uhr bis Mitternacht warten müssen, ehe wir zur Ruhe gehen konnten.

Für die Benutzung am Tage haben die Wagen denselben Übelstand wie die gewöhnlichen Personenwagen: die Sitze sind zu kurz, als daß man sich hinlegen könnte. Der Amerikaner hilft sich dadurch, daß er die Füße auf den gegenüberliegenden Sitz legt, was ganz allgemein von Herren und Damen geschieht und von niemand als ungehörig angesehen wird. Sehr unangenehm ist ferner, daß man jedesmal beim Aufstehen mit dem Kopf an das hochgeklappte obere Bett anstößt.

Eine Art Schlafwagen zweiter Klasse sind die Tourist-Sleeping-Cars auf den westlichen Bahnen, die sich von den anderen nur durch weniger vornehme Ausstattung und weniger gute Waschgelegenheiten und Aborte unterscheiden, dafür aber billiger sind; der Preis für die Bettkarte beträgt nur etwa 4 ℳ für die Nacht.*)

Daß die Amerikaner selbst mit ihren Schlafwagen nicht so ganz einverstanden sind und allmählich die Vorzüge unserer Schlafwagen mit Abteilen anerkennen, geht daraus hervor, daß jetzt in den Wagen für Luxuszüge immer mehr „Staatsräume" angelegt werden unter beständiger Verkleinerung des gemeinsamen großen Schlafraumes. Hierbei erhalten die Wagen einen Seitengang an den Staatsräumen entlang, von denen jeder zwei bis vier Betten (zu zweien übereinander) faßt; die Wagen entsprechen also im Grundgedanken unseren Schlafwagen. Auch die Privat-Salonwagen, die an einzelne Familien und Gesellschaften vermietet werden, bestehen neben einem gemeinsamen Aussichts- und Speiseraum aus Einzelabteilen mit Seitengang; außerdem haben diese Wagen eine Küche, einen Anrichteraum und ein Abteil für die Dienerschaft.

---

*) Nach vorstehendem kann man die „eine" Klasse auflösen in: 1. Pullman-Wagen-Staatsraum, 2. gewöhnlicher Pullman-Wagen, 3. Schlafwagen II. Klasse, 4. reclining chair car, 5. gewöhnlicher Personenwagen, 6. Raucherwagen, 7. Negerwagen. Von diesen 7 Arten enthält jeder Zug 2—4.

Die Speisewagen

der amerikanischen Bahnen sind von den unserigen kaum verschieden, die Sitzanordnung und die Ausstattung ist dieselbe. Die Reinlichkeit ist besser, die Wagen sind nie verstaubt, da bei offenem Fenster die erwähnten Drahtnetze eingeschoben werden und alle Wagen Doppelfenster haben. Sehr häufig sind zwischen den Fenstern kleine, halbrunde Nischen, in denen lebende Blumen oder altdeutsche Bierkrüge stehen, die von Villeroy & Boch in Mettlach stammen. Personenwagen mit Speiseabteil haben wir nur selten angetroffen; sie verkehren nur in Zügen mit geringer Fahrzeit. Im Speisewagen kann man nicht wie bei uns zu beliebiger Zeit Mahlzeiten einnehmen, sondern man ist an die drei amerikanischen Hauptmahlzeiten Frühstück (breakfast), Mittagessen (lunch) und Abendessen (dinner) gebunden, für die man etwa je zwei Stunden Zeit hat; während der übrigen Zeit kann man nichts erhalten. Der Speisewagen wird in der Zwischenzeit nur von den Kellnern und Köchen benutzt, die sich in ihm in sehr wenig schöner Weise breit machen. Es gibt keine bestimmten Mahlzeiten zu einem festen Gesamtpreis, sondern man muß „nach der Karte“ essen; das Essen ist recht gut und nach amerikanischen Verhältnissen nicht teuer. Getrunken wird fast nur Eiswasser; den Trinkzwang, der bei uns jetzt wohl auch endlich abgeschafft ist, würde sich in Amerika kein Mensch gefallen lassen.

Statt der Speisewagen verkehren in einzelnen Zügen mit kürzerer Fahrzeit Wagen mit Küchenabteil; die Mahlzeiten werden in diesem Fall auf kleinen, eingestellten Tischen in den Personenwagen eingenommen; es ist dies aber nicht gerade angenehm. Um den Speisewagen zu ersparen, sind, besonders im Westen, auf einzelnen Linien Eßstationen vorgesehen, an denen der Zug etwa 20 Minuten hält; doch scheint diese Einrichtung immer mehr zu verschwinden. Sie kann auch, abgesehen von anderen Nachteilen, besonders wegen der vielen großen Verspätungen und häufigen Unfälle der Züge nicht als zweckmäßig bezeichnet werden.

Aussichtswagen auf der Denver und Rio Grande-Bahn.

Die Aussichtswagen

sind sehr angenehm und werden auf landschaftlich schönen Strecken am Schluß der Züge mitgeführt. Die Wagen enthalten einen großen Salon, dessen Wände fast ganz in Glas aufgelöst sind, und eine große Plattform, die teilweise überdacht und mit einem Gitter umgeben ist und 10 bis 15 Personen Sitzgelegenheit bietet. Auch wo diese Wagen nicht vorhanden, ist es immer möglich, von der Plattform des letzten Wagens aus sich die Gegend zu betrachten.

Dienst-Salonwagen.

Eine große Bequemlichkeit für die Eisenbahnbeamten sind die Dienst-Salonwagen, die viel zahlreicher und weit besser ausgestattet sind, als unsere Revisionswagen. Jeder höhere Beamte, der viel zu reisen hat, hat einen eigenen, nur von ihm benutzten Wagen mit Arbeits-, Speise- und Schlafraum, Küche und Dienerabteil und mit einer Bedienung von zwei bis drei Mann, unter denen einer der Koch ist. Allerdings sind die höheren Beamten, besonders die bautechnischen und die die Stellwerksaufsicht führenden, oft wochenlang unterwegs und lassen sich alle wichtigen Dienstsachen nachsenden, um während der Fahrt zu arbeiten.

Das Zugpersonal

ist in der Regel sehr reichlich, was besonders durch die Teilung in Eisenbahn- und Pullman-Mannschaft bedingt wird. Mindestens ist folgende Besetzung vorhanden: 1 Packmeister, 1 Zugführer, 1 Bremser, ferner 1 Pullman-Schaffner und für jeden Pullman-Wagen ein Diener. Dazu kommt noch das Speisewagenpersonal. Im Durchschnitt hatten wir auf längeren Fahrten an Zugmannschaften: 1 Lokomotivführer, 1 Heizer, 1 Packmeister (manchmal auch 2 und 3), 1 Zugführer, 1 Bremser (Schaffner), 1 Pullman-Schaffner, 4 Pullman-Wagendiener (immer Neger), 1 Oberkellner, 4 Kellner (Neger), 3 Köche (zum Teil Neger), zusammen 18 Mann.

Die Eisenbahnbeamten machen in der Regel höchstens Fahrten von 12 Stunden. Auch die Pullman-Schaffner haben selbst im Westen, wo die Kurswagen drei- und mehrtägige Fahrten zurücklegen, selten längere Fahrten als solche von 24 Stunden zurückzulegen; sie haben in diesem Fall ein Bett und können etwa die halbe Nacht schlafen. Die Pullman-Wagendiener (Porter) sind dagegen an ihren Wagen gebunden und haben infolgedessen sehr lange Strecken zurückzulegen. Die Diener der Kurswagen St. Louis-San Francisco sind z. B. 9 Tage unterwegs; die eigentliche Fahrzeit beträgt zweimal $3\frac{1}{2}$ Tage, die Ruhezeit in San Francisco $1\frac{1}{2}$ bis 2 Tage (wenn der Zug nicht verspätet ist, ein Fall, der selten eintritt); nach Rückkehr nach St. Louis haben sie drei Tage Ruhe. Die Pullman-Diener haben keine Betten und müssen Tag und Nacht dienstbereit sein, ihr Dienst ist also ziemlich ermüdend. Die Zugbeamten haben keine besonderen Abteile für sich, sie sitzen mit den übrigen Reisenden zusammen und nehmen auf langen Fahrten ihre Mahlzeiten im Speisewagen ein (zu ermäßigten Sätzen).

Mit dem Lokomotivführer steht das übrige Zugpersonal durch eine durch den ganzen Zug im Innern der Wagen geführte Leine in Verbindung, mit der bestimmte Pfeifensignale gegeben werden. Wenn ein Reisender einmal aus Versehen an der Leine zieht, so schadet dies nichts, da der Lokomotivführer nur den vorgeschriebenen Signalen Beachtung schenkt. Die Notbremse kann von jedem Reisenden von einer bestimmten Stelle im Wagen aus oder mittels einer zweiten Leine ausgelöst werden.

Gegen die Reisenden sind die Zugbeamten von größter Liebenswürdigkeit. Die Fahrkartenprüfung wird von dem Zugführer vorgenommen und zwar auf einzelnen Bahnen oft nach jeder Station, was höchst lästig ist. Auf anderen Strecken dagegen und im Pullman-Wagen hat man die Fahrkarte nur nach Beginn der Fahrt vorzuzeigen und gegen Ende abzugeben; in der Zwischenzeit findet eine Fahrkartenprüfung auf langen Strecken etwa alle 12 Stunden statt. Bei Nachtfahrten nehmen die Schlafwagendiener die Fahrkarten häufig in Verwahr, so

daß man ungestört schlafen kann. Als eine überflüssige Belästigung der Reisenden muß man es bezeichnen, daß die Eisenbahnfahrkarten und die Pullman-Karten nicht gleichzeitig vorzuzeigen sind.

Die Namen der Stationen werden vor Ankunft vom Zugführer oder Schaffner in den Wagen ausgerufen. Diese für den Reisenden äußerst angenehme Einrichtung ist bei unseren Wagen mit Abteilen leider nicht möglich. Belästigt werden dagegen die Reisenden durch das ewige Feilbieten von allerhand Eßwaren und Drucksachen; ständig läuft ein Junge im Zuge herum, der alle Augenblicke eine neue Süßigkeit oder Zeitung jedem Reisenden mit unangenehmer Zudringlichkeit anbietet.

Wenn man nach Vorstehendem die Einrichtungen für den Personenverkehr in Deutschland mit denen Amerikas vergleicht, so haben wir keine Ursache, mit unseren Eisenbahnen unzufrieden zu sein. Es sind ja allerdings in diesen Zeilen vor allem die Schattenseiten der amerikanischen Personenbeförderung geschildert, wir glauben aber, diese vor allem hervorheben zu müssen, da in sonstigen Berichten immer die Vorzüge zu sehr betont worden sind.

Vieles, was wir nicht loben konnten, wird in Amerika selbst nicht als Mangel empfunden und erscheint auch nur dann in schlechtem Lichte, wenn man die Einrichtungen des amerikanischen Eisenbahnwesens auf deutsche Verhältnisse anwendet, und bei solchen Betrachtungen darf man nie die Eigenheiten des Amerikaners vergessen; für die Benutzung der Eisenbahn hat dieser, wie schon mehrfach hervorgehoben, vor allem zwei Eigenschaften vor dem Deutschen voraus, das ist ruhigeres Verhalten und größere Selbständigkeit.

Honolulu, 6. Oktober 1903.

Die Rede des Staatsministers Budde bei der zweiten Lesung des Eisenbahnetats im preußischen Abgeordnetenhause am 7. März

geben wir nachstehend nach dem stenographischen Bericht bis auf die Einleitung unverkürzt wieder. Der Minister begann mit der Bemerkung, daß es eine alte Gepflogenheit sei, vor dem hohen Hause bei der zweiten Lesung das Eisenbahnwesen eingehend zu behandeln. Es werde ihm das insofern schwer gemacht, als der Finanzminister und die übrigen Redner bei der ersten Lesung schon gewissermaßen die Rosinen aus dem Etatskuchen herauspflückten und ihn dadurch unansehnlich und unschmackhaft machten. Er halte es aber doch für seine Pflicht, sich über einige grundsätzliche Gesichtspunkte im Bereich der Eisenbahnverwaltung im Zusammenhang zu äußern. Er fuhr dann fort:

„Voran schicke ich, daß es der erste und Hauptgrundsatz der preußischen Staatsbahnverwaltung ist, einen ordnungsmäßigen und sicheren Betrieb aufrecht zu erhalten. Ob ihr dies gelingt, muß ich dem Urteil derjenigen überlassen, die die Eisenbahn benutzen. Einige Anhaltspunkte darf ich aber wohl geben, wie die Verwaltung bemüht ist, die Betriebssicherheit zu erhöhen und sie so weit sicherzustellen, wie es irgend denkbar ist. Ich erinnere an die Ausgestaltung der Strecken mit Ausfahrtssignalen, Weichen- und Sicherheitsstellwerken, Vorsignalen, Blocksignalen, mit elektrischer Streckenblockung unter selbsttätiger Mitwirkung der fahrenden Züge, mit Deckungsmaßregeln für Züge, die auf freier Strecke halten, und an viele andere Maßnahmen. Die Statistik beweist, daß die Maßnahmen, die in dieser Richtung getroffen sind, richtig waren; denn die Unfälle haben sich in den letzten Jahren erheblich vermindert. Auf 100 km Betriebslänge kamen im Jahre 1893: 8,12, im Jahre 1902: 5,81 Unfälle; auf 1 Million Lokomotivkilometer im Jahre 1893: 5,78, im Jahre 1902: 3,37; auf 1 Million Wagenachskilometer im Jahre 1893: 0,22 und im Jahre 1902: 0,14. Die Zahl der toten und verletzten Personen beruht ja in gewisser Weise auf Zufall; denn es kann ein Unglücksfall ursächlich geringer Natur sein und doch viele Menschenopfer kosten, und anderseits kann ein viel schwererer Unfall weniger Menschenopfer erfordern. Erfreulich ist es aber in jedem Falle, wenn auch die Zahl der Getöteten und Verletzten abnimmt. Dies ist auch der Fall gewesen. Es wurden an Personen getötet und verletzt 1893: 1896 und 1902: 1704. Auf 1 Million Achskilometer der Personenwagen kamen 1893: 1,10 Unfälle und 1902: 0,56; auf 1 Million Personenkilometer 1893: 0,22 und 1902: 0,11."

„Ein vollgültiger Vergleich mit den Unfällen im Auslande läßt sich nicht ziehen, da die Statistik hier und dort sehr verschieden geführt wird. Aber es ist mir doch eine Zusammenstellung der Unfälle zugegangen, die in dem hier so oft bewunderten Nordamerika geschehen. Bei den nordamerikanischen Eisenbahnen sind vorgekommen im Betriebsjahre 1903 an Zusammenstößen und Entgleisungen auf dieselbe Einheit bezogen 7,01 und auf den preuß.-hess. Staatsbahnen in derselben Zeit 1,35; es wurden Bedienstete bei den nordamerikanischen Eisenbahnen getötet 2,15 und in der preußisch-hessischen Gemeinschaft 0,96. Auf 1 Million Personenkilometer entfielen an getöteten Reisenden in Amerika 0,009 und bei der preußisch-hessischen Gemeinschaft 0,003. Auf 1 Million Reisende entfielen an Getöteten 0,46 in Amerika und in Preußen 0,08. Es geht also kurzweg aus diesen Zahlen hervor, daß die Zahl der Zusammenstöße und Entgleisungen in Nordamerika sich zu der in der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft verhält wie 4:1, und daß die Zahl der getöteten Reisenden auf 1 Million Personenkilometer dort und hier sich verhält wie 3:1. Es kann also auf deutschen Bahnen ein Reisender dreimal so sicher reisen als in Amerika. Die Zahlen sollen nur beweisen, daß die Betriebssicherheit sich erhöht hat, daß die Verwaltung sich auf dem richtigen Wege befindet, und ferner, daß sie diesen Weg weiterhin beschreiten muß."

„Im Anschluß an die Sorge für die Betriebssicherheit steht die Fürsorge für die Bequemlichkeit des reisenden Publikums, und daß hierin auch wesentliche Fortschritte gemacht worden sind, haben ja auch verschiedene Redner anerkannt. Ich will sie wegen der Geschäftslage des Hauses hier nicht im einzelnen anführen; ich bemerke nur allgemein, daß die vielfach mit dem Auslande gezogenen Vergleiche eigentlich immer zu gunsten der preußisch-hessischen Gemeinschaft bezw. der deutschen Eisenbahnen ausgefallen sind."

„Die Klasseneinteilung, die wir z. B. abweichend von Amerika haben, hat sich historisch entwickelt; sie hat sich bewährt, und ich beabsichtige nicht, sie zu ändern, da sie den Bedürfnissen unseres Volkes durchaus entspricht. Allerdings habe ich die I. Klasse soweit wie möglich eingeschränkt. Sie läuft nur noch in 61 % der sämtlichen Personenzüge einschließlich der Schnellzüge, und wenn die Schnellzüge ausgeschaltet werden, in denen ja die I. Klasse unbedingt vorhanden sein muß, so läuft sie in den übrigen Personenzügen nur noch in 53 %. Im übrigen ist auch Fürsorge getroffen, daß auch die Möglichkeit für einen Reisenden, der eine Fahrkarte I. Klasse besitzt, gegeben ist, auch in Personenzügen ein Abteil I. Klasse zu finden, indem Abteile bereit gehalten werden, die sowohl für die I. als auch für die II. Klasse verwendet werden können, je nachdem der Bedarf vorliegt. Ich beabsichtige nicht, eine Einschränkung oder Beschränkung der IV. Klasse eintreten zu lassen, weil ich glaube, daß die IV. Klasse eine außerordentlich nützliche Fahrgelegenheit ist für viele Kreise des Volkes; sie hat sich gut bewährt und ist sehr beliebt. Ich glaube, daß sie auch nicht ersetzt werden könnte, wenn man den Fahrtarif der III. Klasse heruntersetzen wollte, weil eben der Wagen III. Klasse ganz anders konstruiert ist als der Wagen IV. Klasse."

„Auf diese Bemerkungen möchte ich mich hinsichtlich der Fürsorge für die Bequemlichkeit des reisenden Publikums beschränken und nur darauf noch hinweisen, daß auch hinsichtlich der elektrischen Beleuchtung noch weitere Versuche gemacht sind. Ich habe am Sonnabend nach der Sitzung einen neuen Zug besichtigt, der vom Donnerstag ab nach Cöln fahren soll und mit einem neuen Beleuchtungssystem ausgerüstet ist. Elektrisch beleuchtete Züge fahren auf der Strecke Berlin-Stralsund — der sogenannte Schwedenzug —, Berlin-Altona und -Kiel, Berlin-Cöln und Frankfurt a. M.-Basel. In diesen Zügen werden verschiedene Systeme versucht, und sollten sie sich bewähren, so wird mit der Weiterführung der elektrischen Beleuchtung in den Zügen auch in anderen Landesteilen vorgegangen werden."

„Zu der Erhöhung der Betriebssicherheit und Ausgestaltung der Eisenbahnen gehört vor allen Dingen auch ein Umbau der Bahnhöfe, soweit sie den heutigen modernen Verkehrsverhältnissen nicht mehr entsprechen. Dabei bemerke ich aber, daß ich unter Umbau der Bahnhöfe vorzugsweise einen Umbau der Bahnanlagen verstehe und nicht die Schaffung eines architektonisch schönen Gebäudes. Kann gleichzeitig mit den-

selben Geldmitteln ein schöner Bahnhofsbau hergestellt werden, so werde ich sehr gern dafür zu haben sein; aber lediglich deshalb in einer Stadt oder einem Städtchen einen Bahnhofsneubau vorzunehmen, weil der Bau älter und die Fassade nicht schön ist, dazu haben wir meiner Ansicht nach zunächst kein Geld. Wenn die Herren an die Stationen denken, die sie außerhalb des deutschen Vaterlandes finden, so werden sie mir bestätigen, daß unsere Stationsgebäude im großen und ganzen besser sind als die auf vielen ausländischen Stationen, wo sogar ein internationaler Reiseverkehr stattfindet, und wenn sie sehen, mit welchen Sicherungen man sich in benachbarten Ländern begnügt, während wir alle möglichen Sicherheitsvorrichtungen haben in Stellwerken, Barrieren usw., dann dürfen wir sagen, daß wir in den Sicherheitseinrichtungen reichlich so viel, ja mehr tun, als in benachbarten Ländern geschieht."

„Ferner gehört zur Sicherheit des Betriebes die Beseitigung der Niveauübergänge. Auch da müssen wir stetig vorgehen. In der Regel geht es, wie ich schon vorgestern bemerkte, den Interessenten zu langsam. Aber die Beseitigung der Übergänge kostet ganz enormes Geld. Eine Verstärkung der Brücken hat stattgefunden oder ist im Abschluß begriffen, da der Raddruck der Wagen und Lokomotiven größer geworden ist und deshalb eine Verstärkung der Brücken notwendig war. Ebenso habe ich schon erwähnt, daß ich mit der Verstärkung des Oberbaus energisch vorgegangen bin, so daß ich hoffe, daß wir sie im Jahre 1908 abgeschlossen haben. Jetzt liegen bereits 8000 km des schweren Oberbaus, und im Jahre 1904 sind Mittel angefordert worden für weitere 1082 km."

„Was die Umbauten der Bahnanlagen kosten, das mögen folgende Zahlen kurz belegen: Berlin und seine Vororte kosten rund 69 3 Millionen — das sind die Zahlen, die Sie im Baubericht bezw. im Etat finden —, Cöln 41,5 Millionen — dabei sind die neuen Umbauten, die in Cöln geplant sind, noch nicht enthalten —, Breslau 27,2, Wiesbaden 17,1, Dortmund 15,0, Gleiwitz 15,1, München-Gladbach-Rheydt 13,5, zwischen Bochum-Dortmund 12,1, Mülheim a. Rh. 11,0, Vohwinkel 15,5, Neuß 10,5, Görlitz 10,2, Kattowitz 8,3, Danzig 8,2 Millionen. Dabei stehen uns noch sehr große Ausgaben für andere Bahnhöfe bevor. Ich erinnere nur an den Abschluß der Leipziger Bahnhofsbauten, die allein 130 Millionen kosten, an Posen, Königsberg, Hannover mit 46 Millionen, Hamburg mit 82 Millionen ist dem Abschluß nahe, mit einem Wort, wir haben reichliche Geldmittel nötig und können unsere Überschüsse sehr gut gebrauchen, um unsere Betriebseinrichtungen den modernen Anforderungen entsprechend auszugestalten."

„Es ist dann eine erhebliche Vermehrung des Fuhrparks in Aussicht genommen. Einige 90 Millionen hatten wir im Durchschnitt der letzten Jahre angefordert, in diesem Jahre dagegen wollen wir, wie Ihnen schon mitgeteilt ist, 120 Millionen für einen besseren Fuhrpark ausgeben. Es war dies unbedingt notwendig, um rechtzeitig Vorsorge zu treffen für einen gesteigerten Verkehr, auf den ich nachher eingehen werde. Es hat sich sehr bewährt, daß im vorigen Jahre das hohe Haus unseren Vorschlägen zustimmte, daß wir unsere Beschaffungen nicht eingeschränkt haben, weil die Konjunktur zurückging, sondern daß wir die billigeren Preise benutzten, um Bestellungen zu machen, gleichzeitig zu dem Zwecke, gerüstet zu sein für den Verkehr, der sich ja sehr schnell, schneller als wir erwartet hatten, wieder gesteigert hat."

„Außerdem halte ich es für meine Pflicht, so schnell wie möglich ein einheitliches Schnellzugmaterial zu beschaffen. Wir haben damit zu kämpfen, daß unsere Eisenbahnen sich aus verschiedenen Bahnnetzen entwickelt haben. Die Wagen sind verschieden konstruiert. Wir haben noch im vorigen Jahre erst Privatbahnen verstaatlicht, die natürlich nicht genau dasselbe Material hatten und haben konnten, wie die preußische Staatsbahnverwaltung. Deshalb haben und hatten wir namentlich in unseren Schnellzügen ein bunt durcheinander gewürfeltes Material. Wir hatten zunächst Zwei- und Dreiachser. Dann wurden die Zweiachser entfernt, jetzt haben wir hauptsächlich Vierachser, aber auch noch einige Dreiachser dazwischen, namentlich Gepäckwagen. Es hat sich als nicht richtig herausgestellt, in den Schnellzügen, deren Geschwindigkeit immer gewachsen ist, verschiedenartiges Material einzugliedern, und es ist daher die Pflicht der Eisenbahnverwaltung, auf Einstellung eines einheitlichen Schnellzugmaterials zu dringen, d. h. eines Materials, das durchweg mit Drehgestellen ausgerüstet ist und durchweg Vier- oder Sechsachser enthält. Die Schlafwagen der preußischen Schlafwagengesellschaft werden in Zukunft zu 6 Achsen auf Drehgestellen gebaut; außerdem sind sie in der neueren Zeit derartig eingerichtet, daß sie mit den Schlafwagen der ausländischen Verwaltungen den Vergleich aushalten können. Auch die häufig bemängelte Sitzbreite des Lagers und die Härte des Polsters sind verbessert worden. Der neue Zug, den ich vorgestern revidierte, hat alle diese Einrichtungen, und es werden im Laufe des Jahres neue Schlafwagen in größerer Anzahl angegliedert, daß die Klagen über die Schlafwagen bald verschwinden werden."

„In gleicher Weise wie für die Schlafwagen wird selbstverständlich auch für die übrigen Klassen, für die III. und IV. Klasse, gesorgt. Ich habe Anordnung getroffen, daß in der IV. Klasse, demnächst die fehlenden Vorhänge besorgt werden, damit die Personen während der Sommerhitze nicht durch die Sonne leiden, und daß auch noch andere Einrichtungen bezüglich der Beleuchtung und Reinlichkeit in den Wagen getroffen werden, so daß auch in diesen Klassen hoffentlich keine Klage mehr ertönen wird. Meine Herren, auf diesem Gebiete gibt es für mich keinen Stillstand. Wenn irgendwo das Wort ‚Rast' ich, dann rost' ich' Anwendung finden muß, dann ist es bei den Eisenbahnen."

„Mit der Betriebssicherheit im Zusammenhange steht nun unmittelbar die Fürsorge für das Personal; denn ein sicherer Betrieb hängt selbstverständlich von einem gut geschulten und disziplinierten Personal sehr wesentlich ab. Das Personal ist ganz gewaltig gewachsen, auf 375 000 Personen. Es ist ganz natürlich, meine Herren, daß diese 375 000 Personen nicht sämtlich zufriedene Menschen sein können, und ich vermute, daß eine Anzahl Abgeordneter in ihre rednerische Patronentasche noch eine Anzahl Patronen eingefüllt haben, die ihnen mit auf den Weg gegeben worden sind. Meine Herren, das muß ich erwarten, und soweit die vorgetragenen Wünsche berechtigt sind, werde ich sie gern erfüllen, soweit es in meinen Kräften steht. Aber ich mache auch darauf aufmerksam, daß nicht alle Wünsche berechtigt sein werden, und wenn immer alle derartigen Wünsche hier vertreten werden, so hebt sich die Begehrlichkeit in einer solchen Weise, daß es eine große Gefahr ist. Ich glaube, daß die Befürwortung aller Wünsche auch nicht immer zur Zufriedenheit beiträgt. Ich bin ja als Minister dazu da, um die Verantwortung für alles zu tragen und auch die Klagen anzuhören, die sich gegen mich richten; aber ob es nun nützlich ist, daß dem Chef stets von Ihnen gesagt wird: wir möchten die Wohltäter sein, und du bist der böse Mann, der die Sachen nicht bewilligt, das lasse ich dahingestellt; für die Disziplin wird es jedenfalls nicht nützlich wirken."

„Neulich ist auch eine Deputation bei mir gewesen und hat mir eine Anzahl Wünsche vorgetragen, von denen ich schon einen Teil erfüllt hatte; ein Teil war neu, war noch nie an mich herangetreten, es ließ sich aber darüber reden. Da sagte der Führer der Deputation: Ach, wir bringen das alles in unserer Petition an, die wir an das Abgeordnetenhaus einreichen. Ich fragte: Warum kommen Sie denn zu mir? Ich denke, Petitionen werden erst eingebracht, wenn Sie sich über mich beklagen wollen und beim Abgeordnetenhaus Hilfe suchen? — ‚Ach nein, wir reichen alle Jahre unsere Petition ein, in der wir alle unsere Wünsche zusammenfassen.' Das ist mir neulich passiert, meine Herren, und ich möchte das, ehe die Personaldebatte beginnt, hier zum Ausdruck bringen."

„Meine Herren, daß ich nun selbstverständlich dafür zu haben bin und dafür eintreten werde, für das zu sorgen, was ich irgendwie für das Personal schaffen kann, das bedarf gar keines Wortes. Ich will aber einige Zahlen anführen, die doch auch beweisen werden, daß die Verwaltung in der Fürsorge für das Personal nicht stillgestanden hat in den letzten Jahren. Vom Jahre 1897 bis 1902, also in fünf Jahren, sind die Einnahmen der Staatsbahnverwaltung gewachsen von 1 188 605 000 ℳ auf 1 400 563 000 ℳ; das ist also um 17,8 %. Dagegen haben sich die Ausgaben für das gesamte Personal, einschließlich der Beträge, die für Pensionen in dem Etat des Herrn Finanzministers gebucht sind, von 344 785 000 ℳ auf 427 610 000 ℳ erhöht, also um 24 %. Dies ist also ein Beweis dafür, daß die Eisenbahneinnahmen prozentual höher dem Personal zugute gekommen sind, als die Steigerung der Einnahmen stattgefunden hat."

„Im neuen Etat habe ich nun nicht alle Wünsche erfüllen können, die ich selbst gehabt habe, weil ich natürlich Rücksicht nehmen muß auf die gesamte Gestaltung des Etats, auf die übrigen Ressorts; deshalb kann ich nicht beanspruchen, daß meine sämtlichen Wünsche erfüllt werden. Es ist mir aber gelungen, wenigstens die Gehälter der am geringsten besoldeten Beamtenklasse, der Bahnwärter, zu erhöhen, und zwar um 100 ℳ, was eine Mehrausgabe im Jahre für die Staatsbahnverwaltung von 1 1/4 Millionen Mark ausmacht. — Für die Bahnmeister, eine sehr wichtige Klasse unseres Personals, ist zwar keine Gehaltserhöhung vorgesehen, aber die Einkommensverhältnisse eines großen Teils der Bahnmeister I. Klasse in schwierigen Stellen erfahren doch insoweit eine Verbesserung, als ihnen besondere Stellenzulagen bis zum Betrage von 400 ℳ jährlich gewährt werden sollen. — Für die Lokomotivbeamten ist der pensionsfähige Teil ihrer Nebenbezüge so erhöht worden, daß dadurch für sie eine nicht unbeträchtliche Verbesserung ihrer Pensionsverhältnisse eintreten wird, ein Wunsch, den die Lokomotivbeamten verschiedentlich ausgesprochen haben. Ich

möchte dazu bemerken, daß die Lokomotivbeamten bei mehrfachen Gelegenheiten, worauf wir in der späteren Debatte noch zurückkommen, streng zum Ausdruck gebracht haben, daß sie treu zur Verwaltung halten und es nicht dulden, daß man ihnen nachsagt, daß sie irgend welchen Umsturzbewegungen unter sich Raum geben. Der Geist der Zusammengehörigkeit, der unter dem Lokomotivpersonal herrscht, geht auch schon daraus hervor, daß sie sich aus eigener Kraft ein Erholungsheim gegründet haben, was ich jedem der Herren zur Besichtigung empfehlen möchte, der nach Münden kommt."

„Die Vermehrung der etatsmäßigen Beamtenstellen geht in dem neuen Etat bei mehreren Beamtenklassen über die Vermehrung der Kopfzahl weit hinaus. Dies bedeutet also eine tatsächliche Verbesserung der Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse dieser Beamtenklassen. Im ganzen kommen in Zugang 3246 neue Etatsstellen, davon allein 1000 bei den Lokomotivbeamten, 900 bei den Weichenstellern erster Klasse und Weichenstellern, 600 bei den Zugbeamten und 200 bei den Rangiermeistern, alles Klassen des ausführenden Betriebsdienstes. Auch bei den besseren Stellen des Stations- und Güterabfertigungsdienstes und ebenso bei den höheren technischen Stellen sind einige Vermehrungen eingetreten, die ein schnelleres Aufrücken der Beamten zur Folge haben werden."

„Bei Bemessung der Kopfzahl wird immer mehr berücksichtigt, daß das Dienstpersonal nicht überanstrengt wird, daß es bei seinen Ruhepausen, und namentlich am Sonntag, möglichst in der Heimat bleibt. In welcher Weise das geschehen ist, mögen Ihnen folgende Zahlen beweisen. Wenn man die angefangene Stunde für voll rechnet und beim Zug- und Lokomotivpersonal Ruhepausen unter 6 Stunden als vollen Dienst mit berücksichtigt, dann leistete jeder Bedienstete im Durchschnitt täglich im Jahre 1900: 10,64 Stunden, im Jahre 1903: 10,54 Stunden Dienst, und er hatte an Ruhetagen im Monat im Jahre 1900: 3,26, im Jahre 1903: 3,39 Tage. Von den Ruhetagen entfielen auf den Sonntag im Jahre 1900: 1,97 und im Jahre 1903 2,13 Tage. Sie sehen also auch das Bestreben der Verwaltung, den Mann möglichst am Sonntag nach Hause zu bringen und ihm Ruhe zu gewähren, damit er auch zur Kirche gehen kann."

„Neben dem, was ich gesagt habe, widmet die Verwaltung ihre besondere Aufmerksamkeit der Ausgestaltung der Übernachtungs- und Aufenthaltsräume der Bediensteten während ihrer Ruhepausen, fernerhin der Verbesserung der Badeanstalten, wo noch manches zu tun übrig bleibt, der Speiseanstalten und ähnlicher Fürsorgeeinrichtungen, wie sie die heutige Zeit verlangt."

„Die Arbeitslöhne sind für das Jahr 1904 lediglich infolge von Lohnverbesserungen, nicht infolge von Vermehrung der Arbeiter, um 2,8 Millionen Mark höher veranschlagt als im Jahre 1902. Ob dieser Anschlag ausreicht, steht dahin. Die Staatsbahnverwaltung beobachtet bei der Lohnbemessung den Grundsatz, daß sie an der Spitze schreitet im Hinblick auf die ortsüblichen Löhne für die gleichen Arbeiterklassen. Ich habe mich darüber mit den Arbeiterausschüssen, die in jeder Werkstätte vorhanden sind, unterhalten, und die Ministerialkommissionen, die, wie Sie wissen, seit dem vorigen Jahre ausgeschickt werden, haben den Auftrag, die Lohnfrage eingehend überall zu prüfen. Durch besondere Verordnungen habe ich ferner in diesem Jahre den Arbeitern folgende Vorteile zugewendet: 1. die Fortzahlung von zwei Dritteln des Lohnes bis zu 14 Tagen an die zu militärischen Übungen eingezogenen verheirateten Arbeiter, 2. die Fortzahlung des Lohnes bei Beurlaubung in dringenden Fällen, 3. die Anrechnung der aktiven Militärzeit als Arbeitszeit für das weitere Aufrücken im Lohn, 4. die Gewährung freier Fahrt an Angehörige ständiger Arbeiter zum Kirchenbesuch, zum Schulbesuch und zum Einkauf von Lebensmitteln, 5. die Vermehrung und Erhöhung der Geldberechnung für langjährige treue Dienste. Hierfür wurden bis jetzt nach 25jähriger Dienstzeit 30 ℳ, nach 35jähriger Dienstzeit 60 ℳ und nach 50 Jahren 100 ℳ gewährt. Künftig wird ein Arbeiter, der 20 Jahre bei der Verwaltung ist, 20 ℳ, bei 25 Jahren 30 ℳ, bei 30 Jahren 40 ℳ, bei 35 Jahren 60 ℳ, bei 40 Jahren 80 ℳ, bei 45 Jahren 100 ℳ und bei 50 Jahren 150 ℳ Gratifikation bekommen. Für solche Belohnungen sind bisher 90 000 ℳ jährlich ausgegeben worden; die neue Verordnung wird einen Gesamtbetrag von 210 000 ℳ jährlich erfordern."

„Ich habe dann vor einigen Tagen die Anordnung getroffen, daß auch die Stationsarbeiter, Güterbodenarbeiter, Rangierer und Streckenarbeiter, soweit dies möglich ist, Arbeiterausschüsse wählen, damit die höheren Vorgesetzten bessere Verbindung bekommen mit den Arbeitern, diese in der Lage sind, ihre Wünsche vorzubringen, wir aber auch imstande sind, etwaigen Klagen abzuhelfen, soweit dies möglich ist. Auch dies entspricht einem Wunsche, der mir von Arbeitern ausgesprochen worden ist. Ich bemerke aber, daß ich diese Anordnung zunächst nur versuchsweise für drei Direktionen angeordnet habe, weil es schwierig ist, die Arbeiter in Verbindung zu bringen, im Hinblick darauf, daß ihre Arbeitsstellen vielfach weit auseinander liegen. Die Erfahrungen, die bei dem angeordneten Versuch gemacht werden, sollen bei der weiteren Ausdehnung der Einrichtung berücksichtigt werden."

„Ich hoffe ferner, daß die Generalversammlung der Arbeiterpensionskasse, die demnächst zusammentreten wird, zu einer Verbesserung der Pensionsverhältnisse der Arbeiter kommen wird. Die Berechnungen darüber, die bei früheren Debatten schon eine Rolle gespielt haben, sind abgeschlossen, und ich hoffe, daß es gelingen wird, den Arbeitern höhere Pensionen demnächst auszahlen zu können."

„Der Geist, der im allgemeinen im Personal der Eisenbahnverwaltung vorhanden ist, geht am besten daraus hervor, daß sich vor einigen Wochen, wie Ihnen bekannt ist, in Cassel ein Eisenbahnerverband begründet hat, der es sich zur Aufgabe gestellt hat, die seit 10 Jahren in einzelnen Direktionsbezirken gebildeten kleineren Eisenbahnvereine zu einem großen Verbande zusammenzuschließen, der keine politischen und konfessionellen Zwecke verfolgt, sondern lediglich wirtschaftliche. Die Beamten und Arbeiter — nicht nur die Arbeiter, sondern die Eisenbahner als solche — schließen sich zu einem Verbande zusammen, um aus eigener Kraft sich Zuschußkassen zu schaffen, aus denen in Krankheitsfällen, Sterbefällen oder bei der Pensionierung Zuschüsse gegeben werden sollen zu den staatlichen Zuwendungen und Pensionen. Ich habe mich sehr gefreut, daß der Verband gebildet ist, und werde, soweit es in meinen Kräften steht, dem Verbande helfen, damit er sobald wie möglich seine Ziele erreicht."

„Es sind dann in der Presse vielfach die Ministerialkommissionen besprochen worden, die ich aussende. Sie sind ‚Überraschungskommissionen' genannt worden. Dafür kann ich nicht, meine Herren, denn sie haben nicht den Zweck, irgend welche Personen oder Dienststellen zu überraschen oder Mißtrauen hervorzurufen, daß nicht alles in Ordnung wäre. Meine Herren, wer einer Betriebsverwaltung je vorgestanden hat, wer Fabrikdirektor gewesen ist oder irgend ein Unternehmen verwaltet hat, der weiß, daß der Herr nachsehen muß, ob alles in Ordnung ist. Es braucht kein Mißtrauen darin zu liegen, die Beamten, die Arbeiter wollen es vielmehr selbst, daß die Spitze kommt und sieht, wie tüchtig jeder an seiner Stelle arbeitet. Da ich nun bei 34 000 km Eisenbahnlinien, die meiner Leitung unterstellt sind, nicht selbst überall hinkommen kann, so ist es selbstverständlich, daß ich Ministerialkommissare aussende. Ich betone also ausdrücklich, daß diese Kommissare nicht etwa gegen die Direktionen ausgeschickt werden, sondern im Gegenteil im vollsten Einverständnis mit den Herren Präsidenten habe ich die Einrichtung getroffen, und diese sind durchaus zufrieden damit, daß sie bei der Bürde ihrer Verantwortung gewissermaßen unterstützt werden, daß sie auch durch die Untersuchungen hören, ob an dieser oder jener Stelle im Bezirke etwas nicht so ist, wie sie es selbst möchten."

„Die Kommissionen haben nun nach verschiedener Richtung hin sehr segensreich gewirkt. Sie sind, allerdings unangemeldet, in einen beliebigen Direktionsbezirk eingefallen. Sie bestehen aus einem bau- und betriebstechnischen, einem maschinentechnischen Beamten und einem Verwaltungsbeamten, und zwar solchen Beamten, die auf den betreffenden Bahnstrecken speziell Bescheid wissen. Bei Rückkehr haben mir die Kommissionen über ihre rein objektive Prüfung Vortrag gehalten, und hieraus sind eine ganze Menge Anordnungen hervorgegangen, die praktisch erschienen. Man sagt ja, daß sich am grünen Tisch schwer Verfügungen ausarbeiten lassen, die praktisch sind. Ja, meine Herren, deshalb schicke ich eben die Kommissare hinaus, um die Verfügungen, die am grünen Tisch ausgearbeitet sind, von praktischen Leuten nachrevidieren zu lassen. Auf diesem Wege sind dann eine ganze Reihe von Verbesserungen getroffen worden hinsichtlich der Übernachtungs- und Warteräume, Speiseanstalten, Kantinen, Wärmeeinrichtungen, Badeanstalten, Lesezimmer, Dienstdauer- und Mahlzeitspausen, die für das Personal sehr wichtig sind. Wenn ein Dienstturnus unzweckmäßig aufgestellt ist, dann kann es vorkommen, daß ein Zugpersonal nichts zu essen bekommt, weil auf der Wechselstation, wo es umkehrt, nicht der nötige Aufenthalt vorhanden ist; also der Turnus, den sie fahren, muß sorgfältig bearbeitet und revidiert werden, um sicherzustellen, daß das Personal auch seine Mahlzeitspausen hat. Auch in bezug auf die Ruhetage, Sonntagsruhe, den Vorbereitungs-, Abschlußdienst, die Beschaffung von Wohnungen in der Nähe der Bahn, Wagenreinigung, Wagen- und Signaldienst u. dergl. mehr bedarf es ständiger Arbeit und Kontrolle, daß die gegebenen Bestimmungen praktisch sind und richtig gehandhabt werden. Ich glaube also, daß es durchaus richtig gewesen ist, die Kommissionen zu schaffen, und sie werden auch im neuen Etatsjahr wieder in die Direktionen entsendet werden zum Nutzen des Dienstes und des Personals."

„Nächst der Erhaltung der Betriebssicherheit und der Fürsorge für das Personal ist die Pflicht der Verwaltung, den Verkehr zu bedienen, und zwar nach den Bedürfnissen, die jeweilig vorliegen; denn diese wechseln häufig und oft plötzlich."

„Wenn das Jahr 1901 eine Abflauung des Verkehrs gebracht hatte, so zeigt das Jahr 1902 schon von der Mitte ab einen Aufschwung, der an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen erhebliche Anforderungen stellte. Noch weiter hat sich aber der Verkehr gesteigert in dem laufenden Verkehrsjahre 1903. Die Höhe der Personenverkehrssteigerung kommt in den Einnahmen nicht recht zum Ausdruck, weil der Verkehr in den niederen Klassen sich höher steigert, als in den oberen Klassen. So beträgt die Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehr in 1902 zwar nur 2,07 %, die der Personenkilometer aber 4,17 %; demnach wird man im laufenden Jahre 1903, das bis Ende Januar d. J. eine Steigerung der Einnahmen um 5,3 % brachte, die Steigerung der Personenkilometer, also die eigentliche Verkehrssteigerung, auf mindestens 8 % annehmen können. Die Ursachen dieser starken Zunahme des Verkehrs liegen teils in Zufälligkeiten, z. B. daran, daß an den Feiertagen im Jahre 1903 im allgemeinen besseres Wetter gewesen ist als im Jahre 1902. Im wesentlichen liegen sie aber nach meinem Dafürhalten in der gesamten Steigerung im Erwerbsleben. Denn ich stehe nicht auf dem Standpunkte, daß ich jeden Reisenden, der mir auf der Eisenbahn etwas zahlt, für einen Vergnügungsreisenden halte, der besser zu Hause bleiben sollte, sondern ich weiß aus meinem früheren geschäftlichen Leben, daß es immer mehr und mehr notwendig wird, Geschäfte persönlich abzuschließen, persönlich an Ort und Stelle zu reisen, und daß ein großer Teil des Personenverkehrs mit der Steigerung des Güterverkehrs im innigen Zusammenhang steht. Einen Beweis hierfür brachte z. B. der letzte Novembermonat, in dem wir trotz einer Witterung, die wahrlich nicht zum Reisen einlud, eine Mehreinnahme im Personenverkehr von ungefähr 2 Millionen Mark hatten. Diese brachten vorzugsweise Reisende, die im Erwerbsinteresse die Eisenbahn benutzen, und deshalb ist die Steigerung im Personenverkehr als eine erfreuliche zu bezeichnen."

„Ich habe es nun für meine Pflicht gehalten, diese Steigerung im Personenverkehr auch entsprechend zu bedienen, und zwar durch Ausgestaltung des Fahrplans. An Zugkilometern im Personenverkehr wurden im Jahre 1901: 147 Millionen gefahren, 1902: 151 Millionen, und 1903 wird die Zahl der Zugkilometer auf 165 Millionen geschätzt, wobei in letzterer Zahl die auf den in dem letzten Jahre verstaatlichten Bahnen gefahrenen Züge nicht einmal einbegriffen sind. Ganz besonders ist die Verbesserung des Fahrplans bei den Schnellzügen. Während z. B. die Schnellzugleistung 1899: 30½ Millionen Kilometer, 1900: 33 Millionen Kilometer, 1901: 35½ Millionen Kilometer, 1902: 36 Millionen Kilometer betrug, wird sie im laufenden Jahre 1903 voraussichtlich 42½ Millionen Kilometer betragen. Das ist also eine Steigerung der Schnellzüge um 18 %, während im Durchschnitt der letzten 10 Jahre die Steigerung der Schnellzüge nur 6 % betragen hat."

„Ich hoffe, daß diese Zahlen mir wohl einige Entschuldigung bei denjenigen bringen werden, die mal wieder ‚Stiefkinder' gewesen sind, weil sie keinen neuen Schnellzug bei dieser Steigerung erhalten haben. Es läßt sich nämlich nicht alles auf einmal machen. An wichtigeren neu eingelegten Schnellzügen sind hervorzuheben: je ein Schnellzugpaar zwischen Berlin und Kattowitz, zwischen Berlin-Hirschberg, zwischen Breslau und Stettin über Reppen, zwischen Breslau und Kattowitz über Oels, zwischen Berlin-Altona, zwischen Berlin-Cöln über Arnsberg, zwischen Erfurt und Emden und zwischen Cöln und Saarbrücken. Sie sehen, daß den Löwenanteil bei diesen Schnellzügen der Osten bekommen hat. (Hört, hört! — Zuruf: der Westen!) — Nein! Der Osten! Vom 1. Mai d. J. ab, dem Tage der Einführung des Sommerfahrplans, sind weitere Vermehrungen der Schnellzüge in Aussicht genommen; ich hebe darunter hervor: je ein Schnellzugpaar zwischen: Liegnitz-Neisse über Kamenz, Berlin-Königsberg mit Anschlüssen für Danzig, Posen-Stettin-Pasewalk-Stralsund, Inowrazlaw-Thorn-Graudenz-Marienburg, Hamburg-Frankfurt a/M.-Basel, Berlin-Leipzig, Bitterfeld-Leipzig, Hagen-Düsseldorf-Frankfurt a/M. über Cöln-Deutz und zwei Schnellzugpaare: Aachen-M.-Gladbach-Düsseldorf."

„Außerdem hat noch eine Anzahl von Zugvermehrungen stattgefunden, insbesondere für den Ortsverkehr, wie zwischen Charlottenburg-Spandau, ferner im oberschlesischen Bezirk, in Posen, Westpreußen und Ostpreußen."

„Grundsätzlich möchte ich mit Rücksicht auf die Debatten, die hier in den letzten Tagen stattgefunden haben, bemerken, daß ich den Wettbewerb im Schnellzugverkehr, überhaupt im Personenverkehr zwischen deutschen Eisenbahnverwaltungen nicht kenne. Ich würde es für einen Fehler halten, wenn man irgend einen Fahrplan konstruieren wollte zu dem Zwecke, im eigenen Bahngebiete die Reisenden länger zu fahren. Ein Beispiel möge das erläutern. Es führen verschiedene Wege nach München: der eine Hauptweg über Leipzig-Hof, der andere über Probstzella-Nürnberg. Ich würde es nun für fehlerhaft halten, den für die preußisch-hessische Gemeinschaft rentableren Weg über Probstzella im Fahrplan zu bevorzugen und den Leipziger Weg, weil er der preußisch-hessischen Gemeinschaft geringere Einnahmen bringt, zu benachteiligen. Das reisende Publikum muß wählen, wo es fahren will, und die Verbindungen müssen überall so gut wie möglich konstruiert werden, dem Verkehrsbedürfnis entsprechend. Was ich ausgesprochen habe, klingt eigentlich selbstverständlich. Dabei lese ich aber immer wieder in den Zeitungen, daß die preußisch-hessische Gemeinschaft die anderen Verwaltungen übervorteilte. So habe ich vor einigen Tagen wieder Klagen darüber gelesen, daß zwischen Berlin und Wien nicht jedermann über Dresden führe, sondern daß es Menschen gäbe, die sogar verlangten, über Breslau-Oderberg zu fahren. Das ist eben eine engherzige Politik und eine fehlerhafte Verkehrspolitik; denn es wird dabei nicht berücksichtigt, daß zwischen Berlin und Oderberg auch noch Menschen wohnen, z. B. in Breslau, die auch einen Schnellzug nach Wien haben wollen. Es wäre also fehlerhaft, wenn man die Fahrpläne nur auf dem kürzesten Wege konstruieren wollte. Die Städte, die im Lande zwischen den Endpunkten liegen, haben doch auch ihr Verkehrsbedürfnis und ihre volle Berechtigung, Schnellzüge zu haben. Meine Herren, so selbstverständlich die Sache klingt, so hielt ich es doch für meine Pflicht, das hier auszusprechen, um derartigen Vorwürfen, die immer wieder von neuem auftauchen, zu begegnen."

„Es ist dann in der Presse oft die Rede von Zuggeschwindigkeiten, und es wird der preußisch-hessischen Gemeinschaft vorgeworfen, daß sie dem Ausland gegenüber viel zu langsam führe. Meine Herren, die Geschwindigkeit hängt doch von vielen Faktoren ab: von dem Zustand der Strecken, von dem Zustand der Betriebsmittel und auch von dem Verkehrsbedürfnis, das in der Länge und Schwere der Züge zum Ausdruck kommt. Die Geschwindigkeiten, die in unseren Schnellzügen gefahren werden, sind hiernach verschieden: die Hamburger Schnellzüge fahren mit 80, 85 und stellenweise mit 90 km in der Stunde, der Cölner Schnellzug mit 80 und 85 km, die Schnellzüge nach Süddeutschland mit 80, 85, streckenweise mit 90 km in der Stunde, die Ostbahnschnellzüge mit 75 und 80 km, die schlesischen Schnellzüge mit 80, 85 und teilweise auch mit 90 km in der Stunde. Die geringste Geschwindigkeit der Schnellzüge beträgt etwa 75 km in der Stunde. Wenn sich aber ein Eisenbahnverständiger hinsetzt und den Fahrplan in die Hand nimmt, so findet er natürlich die Reisegeschwindigkeit erheblich niedriger, weil sie eben abhängig ist von der Beschaffenheit der Strecke, also von ihrer virtuellen Länge, und vor allen Dingen von dem Aufenthalt auf Zwischenstationen. Und daß es namentlich hinsichtlich des letzteren Punktes sehr schwierig ist, Schnellzüge zu konstruieren, das weiß jeder, der schon Anträge gestellt hat, auf seiner Station die Schnellzüge halten zu lassen, wogegen es auf den übrigen Stationen nicht nötig wäre."

„Meine Herren, ich glaube, wir haben keine Veranlassung, über zu langsames Fahren zu klagen. Denn unsere Betriebsmittel sind noch nicht einheitlich, unser Oberbau ist auch noch nicht auf allen Strecken in einem derartigen Zustande, daß es richtig wäre, die Schnelligkeit erheblich zu beschleunigen. Aber auch unsere Lokomotiven bedürfen noch einer weiteren Entwicklung. Wir haben augenblicklich Versuche auf der Strecke Berlin-Zossen mit schnellfahrenden Lokomotiven, und diese haben ja auch, wie Ihnen aus den Zeitungen bekannt geworden ist, schon Geschwindigkeiten von 128 km in der Stunde erreicht, indessen bis jetzt doch nur auf einer verhältnismäßig kurzen Strecke. Ob diese Dampfrosse in der Lage sind, das Rennen auf lange Strecken auszuhalten, ohne halali zu werden, wie es auch ein lebendiger Renngaul wird, das ist noch nicht festgestellt; im Gegenteil, es hat sich erwiesen, daß diese Renner am Ende der Strecke ziemlich mit ihrem Atem fertig waren. Aber die Versuche sind sehr wertvoll in mancher Hinsicht und werden auch weiter fortgeführt, und ich hoffe, daß die großen Vorteile, die die Elektrizität uns gebracht hat hinsichtlich der Schnelligkeit der Züge, nun auch wieder eine Verbesserung der Dampflokomotiven mit sich bringen werden, genau so, wie sich das gezeigt hat beim Kampfe des elektrischen Lichtes mit dem Gaslicht. Sie wollen aus meinen Ausführungen nur entnehmen, namentlich auch aus den Ausführungen in der Budgetkommission über unsere Versuche mit elektrischen Bahnen, daß die Verwaltung auch hierin nicht stillsteht, sondern in jeder Weise die Industrie unterstützt, um Fortschritte auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens zu erlangen."

„Wie der Personenverkehr, so zeigt nun auch der Güterverkehr einen höchst erfreulichen Aufschwung. Im Jahre 1902 betrug der Zuwachs an Tonnenkilometern 4,39 %. Bis Ende Januar dieses Jahres war der Verkehr dagegen schon um 6,69 % gestiegen gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres. Ich kann mit Befriedigung feststellen, daß trotzdem die Wagengestellung im allgemeinen eine gute war. An einzelnen Tagen wurden im ganzen Staatsbahnbereich 110 000 Wagen gestellt. Bei offenen Güterwagen, bei denen es in früheren Jahren vorkam, daß bis zu 6,5 % verspätet gestellt wurden, ist ein Wagenmangel nur in geringem Maße zutage getreten; er betrug in der verkehrs-

reichsten Zeit, vom September bis November 1903, nur 1 %. Etwas ungünstiger liegen die Verhältnisse bei den gedeckten Güterwagen, bei denen 3,1 % nicht rechtzeitig gestellt werden konnten. Es wird deshalb auch eine erhebliche Vermehrung der gedeckten Güterwagen nach Bewilligung der hierzu erforderlichen Mittel stattfinden. Die Verkehrssteigerung verteilt sich nicht gleichmäßig auf das Land. Am stärksten war die Steigerung im Ruhrgebiet, woselbst im Jahre 1901 eine Abflauung nicht eintrat. An Kohlen- und Kokswagen wurden im Ruhrgebiet gestellt mehr gegen das Vorjahr 1900 + 472 628, 1901 + 588 630 und 1902 + 612 143; das sind also Steigerungen für die betreffenden Jahre gegen das Vorjahr um + 9,3 %, 11,8 %, 12,3 %. Zum erstenmal wurde im letzten Herbst die Wagengestellungsziffer von 20 000 Stück überstiegen, namentlich am 19. Dezember 1903, wo die Wagengestellungsziffer im Ruhrgebiet 21 130 Stück betrug. Auch im Februar dieses Jahres, für den die Einnahmen noch nicht vorliegen, hat die Steigerung des Kohlenverkehrs noch standgehalten. Es wurden mehr gestellt gegen Februar vorigen Jahres 45 564 Wagen, das sind + 11,8 %; allerdings war im Februar ein Arbeitstag mehr, der für den Eisenbahnminister eine sehr erfreuliche Verkehrseinnahme bringt, das ist der Schalttag. Aber immerhin war auch arbeitstäglich eine Steigerung, nämlich um 1138 Wagen, also 6,4 % vorhanden."

„In Oberschlesien sind die Verhältnisse leider nicht so günstig; da sind in verschiedenen Monaten schwächere Gestellungsziffern aufzuweisen. Auch im Monat Februar hat, trotz des Schalttages, eine Mindergestellung gegen das Vorjahr von 1866 Wagen stattgehabt, das sind 1,4 %; arbeitstäglich wurden in Oberschlesien weniger gestellt 306 Wagen oder minus 5,4 %. Diese Mindergestellung in Oberschlesien wird nun aber wieder ausgeglichen durch Mehrgestellungen im Saarrevier."

„Besondere Aufmerksamkeit ist in den letzten Jahren dem Stückgutverkehr gewidmet worden; dieser ist auf einer ganz anderen Grundlage organisiert worden. Zwischen verkehrsreichen Plätzen wird das Stückgut aus möglichst weiten Entfernungen zu Wagenladungen gesammelt. Sie sehen also, auch hier wird das Stückgut auf Umwegen gefahren und nicht auf dem kürzesten Wege. Das Ansammeln dauert nicht länger als 24 Stunden. Die Stationen, die selbst nicht genug Stückgüter zur Bildung von Ladungen haben, schicken es nach bestimmten Sammelstellen. Während es früher 401 Umladestellen gab, bestehen jetzt nur noch 109 Sammelstellen. Die auf größeren Stationen und Umladestationen gebildeten sogenannten Stückgutladungen werden mit den ein- für allemal bestimmten Fernzügen direkt befördert. Man hat dadurch folgende Vorteile erreicht: 1. größere Beschleunigung sowohl durch die größere Schnelligkeit der Fernzüge, als auch durch die Vermeidung aller weiteren Behandlung des Stückgutes auf den Zwischenstationen. 2. Vermeidung von Verschleppungen und Beschädigungen; es wird nämlich nicht so oft umgeladen. 3. Bessere Ausnutzung der Wagen. Soweit Stückgutladungen sich nicht bilden lassen, wird das Stückgut mit den Ortsgüterzügen befördert, die alle Zwischenstationen bedienen. Der raschen und prompten Bewältigung des Verkehrs, und zwar sowohl des Personen- wie Güterverkehrs wird weiterhin ganz besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden."

„Hinsichtlich der Umleitung im Güterverkehr habe ich mich schon vorgestern ausgesprochen und will deshalb darauf nicht weiter zurückkommen; aber eines möchte ich zum Güterverkehr noch erwähnen, das ist die große Vereinfachung, die seit kurzem eingetreten ist in der Güterabfertigung durch die Abschaffung der Frachtkarten. Hierdurch wird voraussichtlich für die Verwaltung eine Ausgabeverminderung von etwa 2 Millionen entstehen. Auch für das Publikum wird diese Abschaffung der Frachtkarten keinerlei Beschwernisse haben; im Gegenteil, dadurch, daß der Markenverkehr für kleinere Sendungen eingeführt worden ist, wird das Publikum auch dieses neue Abfertigungsverfahren als eine wesentliche Erleichterung empfinden."

„Was nun die Beschaffung der Materialien in der Eisenbahnverwaltung anbetrifft, so kann ich mitteilen, daß es mir gelungen ist, die gewaltigen Massen von Kohlen, nämlich 7 Millionen Tonnen, mit einem Werte von fast 80 Millionen Mark auf zwei Jahre zu den alten Preisen zu verdingen; es ist das dem Entgegenkommen der verschiedenen Gruppen zu verdanken: dem Kohlensyndikat, den großen schlesischen Händlern und schließlich auch der Staatsbergverwaltung. Der Preis ist der alte geblieben, und ich glaube, daß dies ein angemessener Preis ist, und daß der Kohlenpreis im nächsten Jahre schwerlich heruntergehen wird. Ich hielt es daher für angemessen, um auch eine Stetigkeit im Preise für die übrigen Industriezweige zu gewinnen, auf zwei Jahre abzuschließen. Ein gleiches kann ich für Schienen und Schwellen nicht bestätigen. In Schienen und Schwellen bin ich bis Ende dieses Jahres gedeckt. Neue Abschlüsse haben noch nicht stattgefunden, weil, wie Ihnen bekannt ist, die alten Verbände zu Ende des vorigen Monats abliefen und der so viel umstrittene Stahlwerksverband erst vor wenigen Tagen ins Leben getreten ist. Ich kann nur den Wunsch aussprechen, daß der neue Verband sich ebenso mäßig, vorsichtig und den allgemeinen wirtschaftlichen Interessen entsprechend entwickeln und verhalten möge, wie es das Kohlensyndikat getan hat. Dann wird, wie ich glaube, der Stahlwerksverband für die gesamte Wirtschaftslage ein Nutzen sein: aber auch nur dann, wenn er diese mäßige Bahn des Kohlensyndikats einhält."

„Das wären also die wichtigsten Grundsätze: betriebssichere Durchführung und Bedienung des Verkehrs, dem Bedürfnis entsprechend, die ich an die Spitze der Aufgaben der Eisenbahnverwaltung stelle."

„Dann kommen nebenbei *auch noch die Finanzen*. Ich sage das deshalb, weil es für mich als Chef der Verwaltung die Hauptsache ist, daß ich die Eisenbahn dem eigentlichen Zwecke dienen lasse. Daß ich aber auch als Leiter des Ganzen wünsche, daß die Eisenbahnen auch etwas abwerfen, ist selbstverständlich, und zwar schon deshalb, weil die Bedürfnisse, die die Verwaltung hat, nur dann angemessen befriedigt werden können, wenn die Verwaltung wirklich auch etwas abgeworfen hat. Wenn aber die Verwaltung mit Defizit arbeitet, dann ist es selbstverständlich, daß in allen Zweigen der Verwaltung auch eine fiskalische Sparsamkeit walten muß. Der Vorwurf, der sonst immer erhoben wird, daß die Eisenbahnverwaltung zu fiskalisch wäre, hat in den tatsächlichen Verhältnissen keine Begründung. Der Vorwurf wird ausgesprochen, wenn irgend ein Passagier ein Abteil mit der richtigen Anzahl von Personen besetzt findet; es soll das dann fiskalische Sparsamkeit sein. Wenn unglücklicherweise ein Wagen nicht so geheizt ist, wie es der Chef der Verwaltung und alle Beamte wünschen, dann soll dies die Sparsamkeit und Fiskalität der Verwaltung verschulden. Wenn ich die Heizung der Wagen, wo sie zu groß ist, auf andere Abteile übertragen könnte, dann wäre ich glücklich, dann wäre der Ausweg gefunden. Ich habe in der Verwaltung bisher von Fiskalität noch nichts bemerkt, und sie liegt mir gänzlich fern, wenn ich auch als Staatsminister selbstverständlich dafür sorgen muß, daß *wirtschaftlich* gearbeitet wird, und daß die Verwaltung einen *angemessenen* Überschuß liefert."

„Was also die Finanzen betrifft, so war der Herr Finanzminister in seiner Etatsrede am 19. Januar durchaus berechtigt, wenn er nach den Angaben, die er von der Eisenbahnverwaltung bekommen hatte, mitteilte, daß die Mehreinnahmen der Eisenbahnverwaltung gegen den Etat für das laufende Jahr rund 100 Millionen betragen würden. Die Mehrausgaben wurden damals von mir selbst auf 37 Millionen geschätzt, und so kam der Herr Finanzminister auf einen Überschuß von 63 Millionen. Nach den neuesten Berichten, die mir von den Eisenbahndirektionen vorliegen, bin ich in der angenehmen Lage, diesen Mehrüberschuß *um 30 Millionen höher anzugeben*, nämlich auf 93 Millionen. Das bedeutet also gegen das Jahr 1901 nahezu 80 Millionen Mehrüberschuß und gegen das Jahr 1902 rund 56 Millionen mehr. Wir sind also, wie die Dinge sich augenblicklich gestaltet haben, mit einem Betriebsüberschuß von *annähernd 600 Millionen* ‚behaftet'. Infolge des allgemeinen wirtschaftlichen Rückgangs ging der Betriebsüberschuß, welcher im Jahre 1900 noch 564 Millionen betragen hatte, im Jahre 1901 auf 517 Millionen zurück, erholte sich aber schon im nächsten Jahre (1902) auf 541 Millionen, so daß bekanntlich nicht nur das Defizit des Jahres 1902 beseitigt wurde, sondern noch darüber hinaus ein Betrag von mehr als 15 Millionen Mark dem Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung zugeführt werden konnte. Der für das laufende Etatsjahr mit nahezu 600 Millionen Mark in Aussicht gestellte Betriebsüberschuß wird nun nicht nur das hohe Defizit des gesamten Staatshaushaltsetats von 1903 von 71 Millionen decken, sondern er wird auch einen namhaften Betrag dem neugebildeten Ausgleichsfonds zuführen, so daß dieses im vorigen Jahre für alle Fälle vorsorglich getroffene Institut demnächst alimentiert und also ins Leben treten wird. Da der Voranschlag für das Etatsjahr 1904, wie bei der ersten Lesung in der Budgetkommission von allen Seiten anerkannt worden ist, vorsichtig ist und daher aller Voraussicht nach von der Wirklichkeit überholt werden wird, so geht die Eisenbahnverwaltung, glaube ich, finanziell einer guten Zukunft entgegen. Wenn man erwägt, daß im Westen und Osten der Monarchie drei große Kohlenbecken sich befinden, die das tägliche Brot für die entwickelte Großindustrie bilden, und wenn man die übrige Entwicklung der gesamten Industrie ins Auge faßt, dann, glaube ich, daß man unbesorgt in die Zukunft sehen darf, wenn auch mal vorübergehend die Einnahmen schwanken sollten. Ich möchte im übrigen aber auch zur Vorsicht mahnen; denn der Rückgang, den wir gehabt haben, war doch nicht gering. Im Jahre 1900 hatten wir eine kilometrische Einnahme von 45 532 ℳ, und diese sank in einem Jahre auf 43 463 ℳ, um 2069 ℳ oder 4,54 %; wenn uns das wieder passiert, so bedeutet das 70 Millionen Ausfall, da wir jetzt ein Bahnnetz von 34 000 km haben. Ich glaube also, meine Herren, daß Vorsicht in der Gestaltung der Eisenbahntarife not-

wendig ist, damit wir die günstige Finanzlage der Eisenbahnverwaltung und des preußischen Staates für die Zukunft nicht in Frage stellen. Ich glaube aber anderseits, daß unsere Eisenbahnverwaltung ein derartiges festes Rückgrat bildet für die gesamten preußischen Staatseinnahmen, daß wir die großen Kulturaufgaben, wie sie vor uns stehen, eine große Entwicklung unserer Verkehrswege einschließlich der Wasserstraßen, erfüllen können, ohne irgendwie die Staatsfinanzen ins Schwanken zu bringen."

„Der Wertmesser für die Wirtschaftlichkeit der Arbeit der Eisenbahnverwaltung ist ja, wie Ihnen bekannt, der Betriebskoeffizient, d. h. das Verhältnis der Betriebsausgabe zur Betriebseinnahme. 1901 betrug dieser Koeffizient 61,75 %; im jetzt abgeschlossenen Jahre 1902 ist er auf 61,34 gesunken, und für das laufende Betriebsjahr hoffen wir auf einen Betriebskoeffizienten von nicht über 60,55, also eine wesentliche Verbesserung gegen die früheren Jahre."

„Die aus dem Betriebe herausgewirtschaftete Rente ist selbstverständlich bei der Entwicklung, die ich Ihnen geschildert habe, fortgesetzt günstig gewesen; sie ist in dem zuletzt abgerechneten Jahre 1902 gegen das Vorjahr um 0,13, nämlich von 6,43 auf 6,56 gestiegen und wird für das laufende Betriebsjahr etwa 7 % betragen. Aber von welchem Anlagekapital! Das sind jene 8,3 Milliarden, welche sich ergeben, wenn alle Kapitalaufwendungen für Eisenbahnzwecke über den Betriebsetat hinaus, mögen sie aus Anleihen oder aus eigenen Überschüssen der Eisenbahnverwaltung herrühren, zum Anlagekapital zugeschlagen sind. Wie streng diese Berechnungsweise ist, kann man daraus ersehen, daß die gesamte preußische Staatsschuld Ende März 1903 sich auf 6,9 Milliarden belief, von denen etwa 600 Millionen für andere als Eisenbahnzwecke verwendet waren, so daß der in Konsols investierten Staatsschuld von 6,3 Milliarden rechnungsmäßig eine Eisenbahnschuld von 8,3 Milliarden — also um 2 Milliarden höher — gegenüberstand. Bei der Rente von 7 % hat die Eisenbahnverwaltung sich also 2 Milliarden Kapitalschuld, welche gar nicht existieren, angerechnet."

„Aus allem diesem ergibt sich, daß die finanzielle Entwicklung innerhalb der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ganz vorzüglich ist und zu den besten Aussichten auch für die Zukunft Veranlassung gibt."

„Nun noch ein Schlußwort, meine Herren: Zum erstenmal hat die Eisenbahnverwaltung in den Etat eine Einnahme von 1½ Milliarden eingestellt und diese Zahl überschritten. Zum erstenmal hat der Güterverkehr eine Einnahme von 1 Milliarde aufzuweisen. Im Jahre 1879 betrug die Gesamteinnahme 163 Millionen; die erste halbe Milliarde wurde 1882 erreicht und die erste volle Milliarde wurde 1895 mit besonderen Worten gefeiert."

„Dann aber mag es mir vor Ihnen gestattet sein, noch einen weiteren Rückblick zu tun. Ich sage mir: weil die Verdienste, die ich erwähnen will, mir absolut nicht zufallen, da ich erst kurze Zeit im Amte bin, deshalb darf ich erwähnen, daß in wenigen Wochen, am 1. April d. J., das Ministerium der öffentlichen Arbeiten in seiner heutigen Gestalt 25 Jahre lang besteht. Es ist also das Jubiläum eines Vierteljahrhunderts, das wir im Ministerium zu feiern haben. Es ist aber auch ein Jubiläum der preußischen Staatsbahnen. Im Jahre 1879 wurde die preußische Staatsbahnpolitik eingeleitet durch unseren großen Bismarck und zwar im wesentlichen zu dem Zwecke, die preußischen Eisenbahnen als ein einheitliches Bahnnetz zu verwalten, ferner durch Übernahme gewinnbringender Bahnen in der Lage zu sein, auch unrentable Meliorationslinien in größerem Umfange zu bauen, und drittens zu dem Zwecke, die Einnahmen, die aus den Eisenbahnen gewonnen wurden, nicht dem einzelnen Kapitalisten, sondern dem gesamten Staate zum Segen gereichen zu lassen. Das waren wohl im wesentlichen die Ziele, die durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen verfolgt wurden."

„Wenn wir uns nun ansehen, was in dem Vierteljahrhundert geleistet worden ist, so möchte ich Ihnen auch das in einigen Zahlen vorführen. 1879 betrug die Betriebslänge der Bahnen 6104 km, heute 33 766; damals die Betriebseinnahme 163 880 000 ℳ und jetzt 1 517 400 000 ℳ; die Betriebsausgaben damals 102 051 000 ℳ und jetzt 929 518 000 ℳ; der Betriebsüberschuß damals 61 Millionen Mark und jetzt 600 Millionen Mark; das Gesamtanlagekapital 1 423 000 000 ℳ gegen 8.3 Milliarden; die Rente des Kapitals 4,30 % gegen jetzt 7 %; die Zahl der Stationen, Bahnhöfe, Haltestellen, Haltepunkte damals 807 und jetzt 5802; die Zahl der beförderten Personen damals 31 867 000 und jetzt 608 865 000; die Einnahme für ein Personenkilometer damals 3,42 ₰ und jetzt 2,52 ₰; die beförderten Gütertonnen damals 24 820 000, jetzt 219 900 000; die Einnahmen für das Tonnenkilometer damals 4,53 ₰ gegen jetzt 3,54 ₰; die Zahl der Eisenbahner 1879: 60 500, heute rund 375 000. Aus den Einheitseinnahmen auf das Personenkilometer und das Tonnenkilometer geht nun hervor, daß, wenn wir heute noch dieselben Tarifsätze erhöben, wir eine Jahreseinnahme hätten im Personenverkehr von plus 135 Millionen und im Güterverkehr von plus 248 Millionen. Wenn also hier behauptet ist, daß die preußische Eisenbahnverwaltung an Tarifermäßigungen zu wenig getan hat, dann möchte ich hier festnageln, wenn wir Personen und Güter zu denselben Preisen fahren würden, wie wir sie 1879 zur Zeit der Verstaatlichung, zur Zeit der Privatbahnen gefahren haben, so würden wir heut eine Mehreinnahme von 383 Millionen jährlich haben. Es ist selbstverständlich, daß sich gegen derartige Zahlen etwas einwenden läßt. Sie werden sofort behaupten, daß, wenn wir die Tarife nicht verbilligt hätten, nicht so viel gefahren wäre und dergl. Das ist aber noch unerwiesen. Wenn mir aber von verschiedenen Rednern gesagt ist, wenn wir dies und jenes, z. B. einen Kanal, gebaut hätten, so würden wir in einem Jahre erheblichen Einnahmeausfall haben, so kann ich ebenso gut behaupten, wenn wir die alten Tarife hätten, würden unsere Einnahmen 383 Millionen mehr sein. Es ist auch behauptet, die preußische Eisenbahnverwaltung hätte nicht genug für Meliorationsbahnen getan. Ich habe die Kilometerzahlen angeführt, die bewilligt worden sind, ohne daß man auf eine Rente rechnete. Ich habe mir nachträglich auch die Rente berechnet. Wenn man von dem Anlagekapital der Nebenbahnen 3,5 % Zinsen verlangt, so fehlen der preußischen Staatsbahnverwaltung an Zinsen jährlich 13,7 Millionen, das ist also die Eisenbahnpolitik hinsichtlich der Nebenbahnen gewesen."

„Ich habe Ihre Geduld schon sehr in Anspruch genommen mit den vielen Zahlen, die ich anführte. (Rufe: Nein, nein!) Ich möchte mich daher nun resümieren; ich stelle an das Haus die Frage: war die preußische Eisenbahnverwaltungspolitik eine richtige, hat sie erfüllt, daß sie die Bahnen als ein einheitliches Bahnnetz durchgeführt hat, daß wir einheitliche gute Fahrpläne haben, daß wir den Verkehr richtig bedienen? Hat die preußische Staatsbahnverwaltung den zweiten Zweck erfüllt, daß sie die rentablen Bahnen an sich genommen hat, um unrentable zu bauen, und ist, im ganzen genommen, in den letzten 25 Jahren das wirtschaftliche Leben gestiegen, können wir auf eine Eisenbahnverwaltung zurücksehen, die sich sehen lassen kann vor der ganzen Welt? Dann sage ich: ist die Politik eine richtige, dann verdienen die Männer, die die Politik gemacht haben — das war Bismarck, der sie erdachte, dann der Mann, der sie an erster Stelle durchführte, das war Maybach, den wir vor kurzem zu Grabe getragen haben, und ferner der, der sie weiter durchgeführt hat, das war mein Amtsvorgänger Thielen und vor allen Dingen, meine Herren, auch die Männer, die zu meiner Seite hier sitzen, und die zum Teil schon seit 25 Jahren mitgewirkt haben — sie alle verdienen den vollen Dank der Nation! (Lebhafter Beifall.) Ich überlasse es Ihrem Urteil, meine Herren, ob das der Fall ist. Ich hielt es nur für meine Pflicht, Ihnen dies aus Anlaß des 25jährigen Gedenktages der preußischen Staatsbahnen vorzuführen, und kann im übrigen der Nation das Urteil darüber überlassen, ob die preußische Staatsbahnverwaltung im großen und ganzen ihre Aufgaben erfüllt hat, ob sie das geleistet hat, was König und Vaterland von ihr verlangen."

Die Rede wurde an zahlreichen Stellen von Beifallsrufen begleitet. Am Schluß ertönte allseitiger lebhafter Beifall.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Einrichtung von Waschstellen auf Bahnhöfen zum unentgeltlichen Gebrauch für Reisende.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat mit Erlaß vom 12. d. M. die Einrichtung besonderer Waschvorrichtungen zum unentgeltlichen Reinigen der Hände auf allen Stationen mit großem Verkehr und namentlich auf Übergangsstationen genehmigt und die Königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, mit der Beschaffung zweckmäßiger, durch deutliche Aufschriften kenntlich zu machender Waschvorrichtungen nach Maßgabe der verfügbaren Mittel vorzugehen. Die Auswahl der Stationen und passenden Aufstellungsorte ist den Königlichen Eisenbahndirektionen überlassen. Auf Stationen mit geringem Verkehr, wo die Anordnung besonderer Zapfstellen für Waschzwecke mit Schwierigkeiten und großen Kosten verbunden sein würde, kann das aus den vorhandenen Zapfstellen für Trinkwasser ablaufende Wasser auch zum Händewaschen freigegeben werden unter der Voraussetzung, daß eine Verunreinigung der Trinkbecher unter allen Umständen vermieden wird. Dies läßt sich überall dadurch erreichen, daß die Becher seitwärts und höher aufgehängt werden.

— **Nachtgelder des Zugbegleitungspersonals.** Nach § 3 Abs. 2 der preußischen Vorschriften über die Nebengebühren der Beamten des Fahrdienstes — F. O. XII S. 94 ff. — ist in denjenigen Fällen, wo sich für das Lokomotivpersonal nach dem Dienstplane eine Dienstleistung auf dem Bahnhofe des Stationsortes — einschließlich Reservedienst — an den Fahrdienst ohne dazwischenliegende Ruhepause anschließt oder diese vorausgeht, bei der Beurteilung, ob Nachtgeld zu gewähren sei, die Beendigung oder der Beginn dieses letzteren Dienstes, nach den im Dienstplane bestimmten Zeiten, maßgebend. Diese Bestimmung ist durch einen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 11. d M. auch auf das Zugbegleitungspersonal ausgedehnt worden.

— **Irrige Nachrichten über eine angeblich beabsichtigte Neuordnung der preußischen Staatsbahnverwaltung.** Die N. A. Z. schreibt: „Hiesige Blätter bringen die Aufsehen erregende Mitteilung, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten zum Beginn des Jahres 1905 eine Neuorganisation der Staatseisenbahnverwaltung beabsichtige, und daß zur Beratung dieses Planes für Mitte April d. J. die sämtlichen Eisenbahndirektionspräsidenten nach Berlin eingeladen seien. Es soll sich insbesondere um die Bildung von Generaldirektionen und den Wegfall aller Eisenbahninspektionen handeln. Wir sind, namentlich zur Beruhigung der beteiligten zahlreichen Städte und Beamten, zu der Erklärung ermächtigt, daß die Mitteilung in ihren Einzelheiten wie im ganzen jeglicher Unterlage entbehrt. Die Organisation der Staatseisenbahnen vom Jahre 1895 hat sich, wie der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten noch kürzlich im Abgeordnetenhause unter ziffernmäßiger Darlegung der Erfolge ausgeführt hat, durchaus gut bewährt. Ein Anlaß zu ihrer Änderung liegt daher nicht vor."

— **Anträge an den Bezirkseisenbahnrat zu Hannover.** Dem Bezirkseisenbahnrat, der am 21. und 22. d. M. seine 45. Sitzung in Hannover abhält, liegt eine Anzahl von Anträgen vor, die Eisenbahn-Verkehrsverbesserungen von und nach Bremen und Hamburg zum Gegenstand haben. U. a. wird beantragt, der Bezirkseisenbahnrat wolle befürworten, a) daß auf der Strecke Hamburg-Cöln in jeder Richtung ein neuer Schnellzug I. bis III. Klasse eingerichtet werde, der morgens Hamburg bezw. Cöln zu verlassen und möglichst früh in Cöln bezw. in Hamburg einzutreffen hätte, jedoch Hamburg nicht vor 7 Uhr morgens verlassen dürfte; b) daß, falls diese Züge eingestellt werden, der Schnellzug 90 Hamburg-Bremen in einer den Anschluß an D 8 Berlin-Hamburg ermöglichenden Weise auf den Abend verlegt werde; c) daß der Schnellzug 91 Cöln Hamburg eine etwas frühere Ankunftszeit in Hamburg erhalte. In der umfangreichen Begründung wird hervorgehoben, daß ein lebhaftes Bedürfnis dafür bestehe, die Schnellzugverbindungen zwischen den beiden deutschen Nordseehäfen Hamburg und Bremen mit dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet besser auszugestalten. In beiden Richtungen fehle es an günstigen Vormittagsverbindungen, die es den Interessenten ermöglichen, spätestens um 2½ bis 3 Uhr in Cöln bezw. gegen 2 Uhr in Hamburg einzutreffen und den Nachmittag noch zu geschäftlichen Verhandlungen zu benutzen. Der weitere Antrag, der Bezirkseisenbahnrat wolle die Einrichtung einer Tagesschnellzug-Verbindung von Hamburg und Bremen nach Bebra-Frankfurt-Basel mit geeigneten Anschlüssen nach süd- und südwestdeutschen Plätzen und die Einrichtung einer entsprechenden Tagesschnellzug-Verbindung in umgekehrter Richtung befürworten, ist inzwischen, wie weiter unten mitgeteilt wird, durch das Entgegenkommen des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten bereits erledigt.

— **Neue Schnellzugverbindung zwischen Bremen-Hamburg und Süddeutschland.** Nach einer der Direktion des Norddeutschen Lloyd vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten zugegangenen Mitteilung wird die Tagesschnellzug-Verbindung zwischen Bremen und Hamburg und den wichtigeren Städten Süddeutschlands bereits in dem diesjährigen Sommerfahrplan zur Ausführung gelangen. Die Abfahrt des Zuges erfolgt von Hamburg gegen 7½ Uhr und von Bremen gegen 8½ Uhr vormittags, während der Zug in Frankfurt a/M. gegen 5 Uhr nachmittags und in Basel gegen 11 Uhr abends eintrifft. Die Rückfahrt erfolgt von Basel 8 Uhr vormittags und von Frankfurt a/M. 2½ Uhr nachmittags mit der Ankunft in Bremen gegen 10¾ Uhr und in Hamburg gegen 11¾ Uhr abends. Der Zug wird in der Weise durchgeführt werden, daß die eine Hälfte von Bremen und die andere von Hamburg abgeht. Von Hannover ab wird der Zug geschlossen bis Basel durchgeführt, ebenso wird in umgekehrter Richtung verfahren. Durch einen besonderen Anschluß dieses Zuges über die Strecke Elm-Gmünden wird auch ein Anschluß nach Bayern erzielt mit der Ankunft in München 10 Uhr 20 Minuten abends, während die Abfahrt von München 8 Uhr 20 Minuten vormittags erfolgt. Auch für die Verbindung Hamburg und Bremen-München ist die Einstellung durchgehender Wagen in Aussicht genommen.

— **Die deutschen Kleinbahnen im Jahre 1902.** Das neueste Heft der Zeitschrift für Kleinbahnen bringt eine interessante Statistik der deutschen Kleinbahnen im Jahre 1902. Wir behalten uns vor, eingehender darauf zurückzukommen, und beschränken uns heute darauf, aus der Zusammenfassung am Schlusse die wichtigsten Sätze mitzuteilen. Dort heißt es:

Faßt man die Ergebnisse der vorstehenden Untersuchungen zusammen, so zeigt sich, daß im Berichtsjahre das Gesamtnetz der deutschen Kleinbahnen beider Gattungen von 8716 auf 9745 km gestiegen ist. Die Zunahme (1029 km = 11,8 %) ist etwas größer — aber, auf 100 km bezogen, geringer — als im Vorjahre (1005 km = 13 %). In derselben Zeit haben die deutschen Vollbahnen (Haupt- und Nebeneisenbahnen) nur eine Zunahme von 2 % ihrer Länge zu verzeichnen gehabt.

Das in diesen Kleinbahnen angelegte Kapital beträgt nach der Statistik — und, soweit diese Lücken zeigte, schätzungsweise — 1 103 233 107 ℳ, also mehr als eine Milliarde Mark. Im Berichtsjahre haben die deutschen Kleinbahnen 1 307 029 394 Personen und 11 130 992 t Güter befördert, gegen 1 237 411 806 Personen und 9 417 841 t Güter im Vorjahre.

Bei den Straßenbahnen hat der Übergang zum elektrischen Betriebe noch weitere Fortschritte gemacht, bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen dagegen überwiegt nach wie vor der Dampfbetrieb; nur 4,7 % dieser Bahnen benutzen die elektrische Kraft. Die beiden Kleinbahngattungen unterscheiden sich weiter scharf durch ihre Beteiligung am Güterverkehr voneinander; während nur 1,4 % der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen keine Güter befördern und im übrigen der Güterdienst etwa die Hälfte der Tätigkeit dieser Bahnen ausmacht, ist die Güterbeförderung durch Straßenbahnen eine Ausnahme; nur 17,36 % der Gesamtlänge ist am Güterverkehr beteiligt.

Über die Finanzergebnisse der deutschen Kleinbahnen ist infolge der immer noch etwas lückenhaften Angaben der Bahnverwaltungen nur ein annähernd richtiges Bild zu gewinnen. Im ganzen ist der Abschluß der Straßenbahnen weniger günstig, als der vorjährige. Der gesamte reine Betriebsüberschuß ist zwar etwas gestiegen, aber, auf 1 km Bahnlänge bezogen, zeigt er sowohl in Preußen als auch in den übrigen Bundesstaaten einen Rückgang. Etwas günstiger haben die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen abgeschlossen. Hier ist der reine Betriebsüberschuß (Überschuß der Einnahmen über die Verwaltungsausgaben — ohne Rücklagen und Zinszahlungen —) um fast 1 000 000 ℳ gewachsen, was auf 1 km bezogen eine kleine Gewinnsteigerung bedeutet. Die Zahl der Bahnen, die demgegenüber einen Betriebsverlust gehabt haben, ist von 23 auf 15 zurückgegangen.

— **Wohltätigkeitsfest der Hauptwerkstätte zu Halberstadt für den Eisenbahn-Töchterhort.** Die Beamten, Handwerker und Arbeiter der Hauptwerkstätte Halberstadt hatten es auf Grund des Jahresberichtes der Stiftung Eisenbahn-Töchterhort mit gutem Erfolg unternommen, der letzteren eine außerordentliche Zuwendung zu verschaffen, und zwar durch Veranstaltung einer Verlosung. Schon seit September 1903 wurden die Vorarbeiten, welche der Gesangverein der Hauptwerkstätte „Eisenbahn-Männergesangverein Sängerheim" in die Hand genommen hatte, durch Sammlung von Geschenken eingeleitet. Bis Ende Dezember hatten sich schon beinahe 200 Geschenke angesammelt; die Anzahl wuchs, nachdem das Weihnachtsfest vorüber war, und namentlich nach einer öffentlichen Ausstellung der bis dahin eingelieferten Gegenstände in den Schaufenstern eines Halberstädter größeren Geschäftes ganz bedeutend, so daß Ende Februar d. J. 418 Geschenke als Gewinne zur Verlosung bereit lagen. Es befanden sich darunter eine große Anzahl nützlicher und brauchbarer Gegenstände namentlich für den Zimmerschmuck und das Hauswesen. Die ausliegenden 2000 Lose, welche zu 30 ₰ das Stück verkauft wurden, waren in kurzer Zeit durch die Bediensteten der sämtlichen Inspektionen Halberstadt vergriffen. Zur Erzielung einer möglichst hohen Einnahme für die Stiftung hatte der Gesangverein Sängerheim ein Konzert veranstaltet, zu welchem der Andrang ein großer war und dessen Überschuß der Stiftung überwiesen wurde. Die Verlosung fand in zwei Ziehungen in nachfolgender Weise statt: Durch weißgekleidete junge Mädchen wurden aus der Urne die Nummern gezogen, durch kräftige Männerstimmen im Saal verkündet und gleichzeitig durch die Hand eines Schnellmalers auf einer Tafel zur Anschauung gebracht. Während der durch Konzert ausgefüllten Pausen fand die Ausgabe der Gewinne statt, auch wurden von jungen Mädchen die der Festlichkeit angepaßten, besonders hergestellten Ansichtskarten in großer Zahl verkauft. Die Deckung der Kosten für die Herstellung der Lose, der Nummern und die sonstigen Unkosten hatte der Gesangverein übernommen, infolgedessen konnte der Stiftung Eisenbahn-Töchterhort ein Betrag von 681,80 ℳ als außerordentlicher Beitrag überwiesen werden, welcher sich demnächst durch Versteigerung der nicht abgeholten Gewinne voraussichtlich noch auf rund 700 ℳ erhöhen wird. Es ist dies wieder ein schönes Zeichen, daß mit geringen Mitteln Bedeutendes geleistet werden

kann, wenn sich, wie hier geschehen, viele fleißige Hände regen und viele ihr Scherflein je nach ihren Kräften zum guten Werk beisteuern.

Wir wünschen dem Eisenbahn-Töchterhort, daß dieses Beispiel noch recht viel Nachahmung in den zahlreichen Eisenbahnvereinen finden möge und der Stiftung dadurch die Möglichkeit gegeben werde, ihre Wirksamkeit auf immer größere Kreise hilfsbedürftiger Töchter und Waisen ausdehnen zu können.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Ernst Overbeck aus Hannover zum Regierungsbaumeister und der Eisenbahn-Betriebskontrolleur Friedrich Herrmann in Ratibor unter Verleihung der Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Verkehrsinspektion daselbst zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor ernannt.

Österreich.

— **Die Auflassung der ersten Wagenklasse.** Ein Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 27. Februar d. J. an die Staatsbahndirektionen weist darauf hin, daß in letzter Zeit sowohl auf den badischen Staatseisenbahnen, wie auch auf den bayerischen Staatseisenbahnen bei sämtlichen Personenzügen, ausgenommen die dem internationalen Verkehr dienenden Schnellzüge, die erste Wagenklasse infolge ihrer äußerst schlechten Ausnutzung abgeschafft wurde. Auch auf den österreichischen Staatsbahnen ist, wie in diesem Erlasse betont wird, die Ausnutzung der ersten Wagenklasse bei den Personenzügen eine ganz unzureichende, und wäre daher lediglich aus betriebsökonomischen Gründen auf allen Linien die völlige Auflassung der ersten Wagenklasse bei sämtlichen Personenzügen, Schnellzüge ausgenommen, in Aussicht zu nehmen. Anderseits sei nicht zu verkennen, daß die gänzliche Aufhebung der ersten Klasse, namentlich solange der gleiche Vorgang nicht auch bei den großen inländischen Privatbahnen platzgreift, aus sozialen Rücksichten vielfach Anstoß erregen und zu Beschwerden der beteiligten Kreise führen könnte. Die Staatsbahndirektionen wurden demgemäß vom Eisenbahnministerium aufgefordert, sich über die Frage einer weiteren Einschränkung des Verkehrs in erster Wagenklasse bei Personenzügen gutachtlich zu äußern und dieserhalb bestimmte Anträge zu stellen.

— **Österreichische Nordwestbahn.** Der gerichtlich bestellte Kurator der 5 prozentigen Nordwestbahnprioritäten hat bei dem Handelsgerichte in Wien den Antrag gestellt, die Nordwestbahn zu verhalten, sowohl die bis einschließlich 1902 in Verwendung gestandenen, als auch die 1903 hergestellten Ziehungsräder für die Auslosung der 5 prozentigen Prioritätsobligationen Lit. A, B und C bis auf weiteres in dem Zustande zu belassen, in welchem sie sich nach den Ziehungen vom 1. September und 2. November sowie 1. Dezember 1903 befunden haben, diese Ziehungsräder sorgfältig zu verwahren und bis auf weiteres ohne Zustimmung des zur Wahrung der Rechte ihrer bezüglichen Prioritätsgläubiger bestellten Kurators keine wie immer geartete Verfügung hinsichtlich derselben zu treffen. In der Tagfahrt vom 10. d. M. machten die Vertreter der Nordwestbahn ihre Einwendungen gegen den Antrag geltend. Mit Bescheid vom 11. d. M. hat das Handelsgericht dem Einspruche der Nordwestbahn stattgegeben und den Antrag des Kurators mit der Begründung abgewiesen, daß mit Rücksicht auf die Erklärung der Nordwestbahn, daß sie weder eine Veränderung an den Ziehungsrädern vorzunehmen beabsichtige, noch hierzu einen Anlaß habe, für das Kuratelgericht eine weitere Verfügung im Sinne der vom Kurator bezogenen Gesetzesstellen (Kaiserliches Patent vom 9. August 1854) entfalle, zumal keine besonderen gesetzlichen Vorschriften anordnen, im gegebenen Falle dafür zu sorgen, daß die Lage der Sache nicht geändert werde.

— **Vintschgaubahn.** Die durch die Inangriffnahme der Arbeiten bei dem Tölltunnel im Zuge der Vintschgaubahn erfolgte Einleitung des Baues dieser Bahn wurde von der Bevölkerung gefeiert. Der Vergebung des genannten Tunnels sowie jener des Merlinger-Tunnels, welche mit dem Vorbehalte erfolgte, daß deren Bau seinerzeit an den Ersteher des Baues der Vintschgaubahn übergeht, wird die Ausschreibung der Bauarbeiten in der rund 60 km langen offenen Strecke Meran-Mals im Laufe des Frühjahrs nachfolgen. Sobald die günstigere Jahreszeit eintritt, wird an die Trassierung der Fortsetzungsstrecke der Vintschgaubahn in der Richtung gegen die schweizerische Grenze geschritten werden.

— **Fahrbetriebsmittelbestellung für die österreichischen Staatsbahnen.** Im Jahre 1903 wurden von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung 121 Lokomotiven, 93 Tender, 189 Personenwagen, 104 Dienstwagen, 1058 Güterwagen und 25 Bahnwagen bei den inländischen Firmen bestellt. Der Anschaffungsbetrag beläuft sich auf rund 21 503 000 Kr.

— **Ausbau des Triester Hafens.** Dem österreichischen Reichsrate dürfte demnächst eine Regierungsvorlage über die Ausgestaltung des Triester Hafens zugehen, deren Notwendigkeit sich mit Rücksicht auf die durch den Bau der zweiten Eisenbahnverbindung nach Triest zu gewärtigende Verkehrssteigerung ergibt. Nach der neuen Regierungsvorlage soll der Bau des Triester Hafens in zwei Abschnitten durchgeführt werden. Für den ersten Bauabschnitt ist ein Bedarf von etwa 45 000 000 Kr. vorgesehen. Nach Abschluß dieser Arbeiten wird für den weiteren Bedarf in dem zweiten Bauabschnitt vorgesorgt werden. Der erste Bauabschnitt dürfte wahrscheinlich 10 bis 12 Jahre umfassen.

— **Die wirtschaftliche Entwicklung des österreichisch-ungarischen Eisenbahnwesens in den letzten zwei Jahrzehnten.** Der Präsident des Verwaltungsrats der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft hat für die Festschrift, welche anläßlich des 20jährigen Bestehens der „Financial News“ dem großen Leserkreise ein Bild der Entwicklung der Weltwirtschaft in den verflossenen zwei Jahrzehnten entrollen soll, eine äußerst interessante, mit reichem statistischen Material belegte Darstellung der wirtschaftlichen Entwicklung der österreichisch-ungarischen Monarchie in diesem Zeitabschnitt geliefert und in diese auch eine Übersicht der Entwicklung des österreichisch-ungarischen Eisenbahnwesens aufgenommen. Danach stellen sich die bezüglichen Ziffern wie folgt:

a) Eisenbahnen in Österreich:

	Baulänge in Kilometern	Betriebseinnahmen Kronen	Beförderte Güter Tonnen
1882			
Staatsbahnen . .	1 916,984	36 918 748	
Privatbahnen:			
Staatsbetrieb .	1 083,473	12 621 666	rund 50 000 000
Privatbetrieb .	5 726,422	195 477 408	
zusammen	8 726,879	245 017 822	
1901			
Staatsbahnen . .	8 434,858	247 003 134	
Privatbahnen:			
Staatsbetrieb .	2 975,773	17 325 284	120 510 000
Privatbetrieb .	8 373,521	387 863 267	
zusammen	19 784,152	652 191 685	

b) Eisenbahnen in Ungarn:

	Baulänge in Kilometern	Betriebseinnahmen Kronen	Beförderte Güter Tonnen
1882			
Staatsbahnen . .	2 943,2	40 683 052	
Privatbahnen:			
Staatsbetrieb .	221.6	1 519 378	15 837 000
Privatbetrieb .	4 539 0	80 555 836	
zusammen	7 703,8	122 758 266	
1902			
Staatsbahnen . .	7 679,6	207 624 000	
Privatbahnen:			
Staatsbetrieb .	6 758,7	31 883 000	44 725 000
Privatbetrieb .	2 973,8	44 007 000	
zusammen	17 412,1	283 514 000	

— **Desinfektion der Viehwagen.** Am 8. d. M. hielt der Oberingenieur der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Freund, im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten einen alle Verhältnisse dieser wichtigen Frage beleuchtenden Vortrag. Die heute bei der Desinfektion der Viehwagen üblichen Verfahren entsprechen, wie der Vortragende ausführte, wegen ihrer ungenügenden Wirksamkeit weder den gesetzlichen Anforderungen, noch den Bedürfnissen der Eisenbahnen und des Viehhandels, da die bei Viehseuchenausbrüchen erfolgenden Verkehrsbeschränkungen, wie Grenzsperren usw., den Viehverkehr und die Viehausfuhr stark benachteiligen. Die Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zeige daher, daß die Entwicklung des Viehverkehrs gegenüber dem gesamten Güterverkehr immer mehr zurückbleibe. Die vom Vortragenden für die Desinfektion der Viehwagen empfohlene Verwendung von Chlorkalklösungen

wurde von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingehend erprobt und vom Obersten Sanitätsrate als wirksam befunden. Betreffs des allen Anforderungen des Eisenbahndienstes entsprechenden Verhaltens der Chlorkalklösungen liegen langjährige günstige Erfahrungen der Bahnen in der Schweiz und den Niederlanden vor, welche solche Lösungen selbst in viel höherer Konzentration ohne Nachteile für die Gesundheit der Arbeiter und für die Wagen verwenden, aus welchen der Chlorgeruch auch rasch verschwinde. Oberingenieur Freund zeigte jedoch, daß die Zerstörung der widerstandsfähigen Ansteckungsstoffe — der Milzbrandsporen — schon durch sehr geringe Chlorkalklösungen bei kurzer Einwirkungszeit sicher erfolge, welche überdies die beste Reinigung des Wagens durch die vollständige Zerstörung der organischen Schmutzschichten erzielen. Wir behalten uns vor, auf den Vortrag noch näher einzugehen.

— **Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.** Neben andauernder Verminderung des Verkehrsbedarfs hat im abgelaufenen Jahre die Vermehrung der Betriebsmittel der österreichischen Bahnen die Geschäftsergebnisse der Leihgesellschaft empfindlich beeinflußt. Nicht nur eine Abnahme der Nachfrage nach Mietwagen hat sich daraus ergeben, sondern auch ein einschneidender Druck auf die Mietpreise. Dazu kommt noch, daß in letzter Zeit in Ansehung der Raum- und Ladeverhältnisse sowohl, wie nicht minder der Wagenbauart ein Umschwung eingetreten ist. Zunächst galt es, die Tragfähigkeit der Hochbord-Plattformwagen von 12 t auf 15 t zu erhöhen, was im abgelaufenen Jahre bei 219 Wagen durchgeführt wurde; außerdem wurden 78 solcher Wagen in Zisternenwagen umgestaltet, so daß die Zahl der letzteren von 72 auf 150 erhöht worden ist. Die Einnahme an Wagenmieten beträgt 688 613 Kr. und ist gegenüber der vorjährigen Einnahme um 219 631 Kr. geringer. Die Ausgaben sind insgesamt von 411 248 Kronen auf 351 502 Kr. oder um 59 745 Kr. zurückgegangen. Der Wagenpark stellt sich mit Schluß des Berichtsjahres auf 3600 Wagen, darunter 369 mit 15 t Tragfähigkeit. In der Generalversammlung wird der Antrag gestellt werden, eine 4prozentige Dividende zu verteilen.

Ungarn.

— **Kaschau-Oderberger Bahn.** Von der Direktion dieser Bahn werden die Zeitungsnachrichten als unrichtig bezeichnet, wonach in den Ruttkaer Werkstätten eine Herabsetzung der Arbeitslöhne platzgegriffen habe. Infolge der Einführung des pneumatischen Betriebs haben die Einheitspreise eine Verminderung erfahren, wodurch jedoch der Verdienst der Arbeiter in keiner Weise geschmälert wurde. Das habe allerdings einige Unzufriedenheit unter den Arbeitern hervorgerufen, und haben diese wohl kürzlich die Arbeit eingestellt, letztere aber bald wieder aufgenommen.

— **Die Eisenbahnen Ungarns im Jahre 1903.** Die Bautätigkeit der Eisenbahnen war im Vergleiche zu derjenigen des Jahres 1902 eine nicht unbefriedigende. Das Eisenbahnnetz Ungarns, dessen Länge Ende 1902: 17 832 km betragen hatte, hat bis Jahresschluß um 281 km zugenommen. Es wurden im Jahre 1903 eröffnet: die Felsö-Eör-Tarcsa Felsölövöer Lokalbahn (9 km), die Strecke Hódmezövásárhely-Makoujváros der Hódmezövásárhely-Makó-Nagyszentmiklóser Lokalbahn (26 8 km), die Tapolcza-Keszthelyer Lokalbahn (35 km), die Sziszek-Caprag-Vrginmoster Lokalbahn (64,4 km), die Strecke Csaba-közraktár-Békés der Alfölder Wirtschaftsbahn (14 km), die Halas-Báczalmás-Rigyiczaer Lokalbahn (71 km), die Fortsetzung der Zólyombrezó-Brezuóbánya-Tiszolczer Lokalbahn von Breznóbánya bis Vereskö (20 km), die zweite Teilstrecke der Hódmezövásárhely-Makó-Nagyszentmiklóser Lokalbahn: Makóujváros-Nagyszentmiklós (10,2 km) und die Töketerebes-Gálszécs-Varannóer Lokalbahn (30,5 km).

Der Personenverkehr stellte sich wie folgt:

	1903	1902
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	38 725 400	37 820 800
Südbahn (ungarische Strecken) . . .	2 273 557	2 223 422
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenb.	675 116	688 942
Kaschau-Oderberger E.	1 861 921	1 861 890
Mohács-Fünfkirchener E.	92 989	88 890
Fünfkirchen-Barcser E.	384 500	384 100
Gesamtpersonenverkehr der Hauptbahnen	44 013 483	43 068 044
Gesamtverkehr der Lokaleisenbahnen	27 185 832	24 998 896
zusammen	71 199 315	68 066 940

Der Personenverkehr hat somit um mehr als 3 130 000 Reisende zugenommen. Nahezu der dritte Teil dieser Zunahme fällt den ungarischen Staatseisenbahnen zu, was um so bemerkenswerter ist, als mit Anfang des Jahres 1903 ein neuer Personentarif in Kraft getreten ist, welcher mit einigen Verteuerungen der Fahrpreise verbunden war.

Der Güterverkehr gestaltete sich folgendermaßen:

	1903	1902
Ungarische Staatseisenbahnen . .	20 975 600 t	20 310 100 t
Südbahn (ungarische Strecken) .	2 441 551 „	2 454 454 „
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. . .	656 850 „	637 487 „
Kaschau-Oderberger E.	2 928 039 „	2 947 702 „
Mohács-Fünfkirchener E.	582 058 „	587 375 „
Fünfkirchen-Barcser E.	325 400 „	362 100 „
sämtliche Hauptbahnen	27 909 498 t	27 299 218 t
„ Lokalbahnen	9 584 869 „	8 970 533 „
zusammen	37 494 367 t	36 269 751 t

Demnach ist auch beim Güterverkehr eine wenn auch nicht bedeutende Zunahme zu verzeichnen.

Die Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr betrugen im Jahre 1903:

bei den ungarischen Staatsbahnen	208 969 139 Kr.
„ „ „ Linien der Südbahn . .	16 513 890 „
„ der Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. . . .	2 093 620 „
„ den ungar. Linien der Kaschau-Oderberger E.	12 640 347 „
„ der Mohács-Fünfkirchener E.	963 869 „
„ „ Fünfkirchen-Barcser E.	1 107 700 „
bei den Hauptbahnen zusammen	242 288 565 Kr.
„ „ Lokalbahnen „	39 320 993 „
Gesamtsumme	281 609 558 Kr.

Die Einnahmen der ungarischen Staatseisenbahnen aus dem Personenverkehr sind von 50 136 000 Kr. im Jahre 1902 auf 54 252 000 Kr. im Jahre 1903 gestiegen.

— **Güteraufgabe durch Bahnbedienstete.** Infolge eines vorgekommenen Falles von Uneinbringlichkeit der Frachtgebühren aus dem Grunde, weil ein Stationsvorstand der ungarischen Staatsbahnen eine Wagenladung unter dem Namen der Partei aufgegeben hatte und diese später bestritt, daß sie dem Stationsvorstand hierzu Auftrag gegeben habe, wurde den Bahnbediensteten die Ausführung ähnlicher Aufträge untersagt.

Übrige europäische Länder.

— **Brüsseler Bahnhofsverhältnisse.** In der Kammer hat sich auf Anfragen der Eisenbahnminister Liebaert über die Verbesserungsarbeiten für den Verkehr am Brüsseler Nordbahnhof, welche der jüngste Unfall bei Schaerbeek veranlaßt oder doch beschleunigt hat, ausgelassen. Er kündigte an, daß die Kurve „so traurigen Angedenkens“ durch ein gradliniges Gleis ersetzt ist, so daß das Gesichtsfeld bis zum Bahnhof ausgedehnt werde. Die Zahl der Gleise an der Rue des Palais wird von zwei auf vier gebracht; diese Arbeit, welche übrigens schon vor dem Unfall begonnen sei, werde schleunigst ausgeführt und in drei Monaten fertig sein. Ferner habe der Minister die Aufsicht in einer „beinahe exzessiven“ Weise verstärkt, um das Gefühl der Sicherheit zu festigen, auf die Gefahr hin, daß man behaupte, dieser „ganze Luxus“ von Vorsicht beweise, daß früher nichts geschehen sei. Tatsächlich kamen jetzt umgekehrt Einwände, wenn man zuviel Aufseher hinstelle, würde das einer verständigen Aufsicht schaden, weil sich einer auf den anderen verlasse. Weiter führte der Minister an, daß bei der Teichmann-Brücke bedeutende Verbesserungen gemacht und im Werke sind. Die Abzweigung von Maelbeck wird beseitigt und der neue Viadukt gestattet, einstweilen sechs Gleise herzustellen. Später wird es deren 14 geben. Die Brüsseler „Chronique des travaux publics“ hebt weiter hervor, daß die neue Lokomotivenremise in Schaerbeek noch am Tage des Unfalls in Dienst gestellt ist; der Umzug von der alten werde aber noch einige Zeit in Anspruch nehmen; darauf würde man sofort an die Legung der vier neuen Gleise gehen, welche den Zugang zum Nordbahnhof entlasten sollen. Diese Arbeit würde ungefähr in drei Monaten begonnen und mit Jahresschluß beendigt werden, wie der Minister in der Kammer bestimmt versprochen. An der Unfallstelle sind übrigens die Gleise schon verdoppelt worden. Alle diese Einzelmaßnahmen werden aber zumeist nur als Flickarbeit angesehen und durchgreifendere Reformen verlangt. So hat der Stadtrat von Schaerbeek nach einer Erörterung, in welcher die Sorglosigkeit der Staatsbahnverwaltung scharf getadelt wurde, einen Beschluß angenommen, welcher fordert, die Verlegung des Nordbahnhofs nach Schaerbeek solle neuerdings geprüft werden. Eine gründliche Heilung der Mißstände kann erfolgen, wenn die Verbindung zwischen Nord- und Südbahnhof hergestellt ist und damit der Nordbahnhof statt der bisherigen Kopfstation Durchgangsstation wird. Das oben genannte Fachblatt bemerkt zu dieser „jonction

Nord-Midi" u. a.: Der zwischen dem Nordbahnhof und dem botanischen Garten zu errichtende Viadukt wird eine mittlere Breite von 30 m haben und 5 m hoch über dem Straßenboden sein. Nach der Herstellung der Nord-Südverbindung wird das Hauptgebäude des Nordbahnhofs mit der Front gegen die Rue Rogier nicht mehr für den öffentlichen Dienst verwendet werden, sondern zu Bureauzwecken der Zentralverwaltung dienen. Am Südbahnhof soll durch Höherlegung der Fahrbahn der Übergang in Schienenhöhe beseitigt werden. Übrigens machte sich auch jetzt noch bei den Parlamentsberatungen Widerstand gegen den ganzen Plan der Nord-Südverbindung geltend.

— **Ein französisches Urteil über deutsche Tarife.** Im Januar- und Februarhefte der Zeitschrift „Mutuelle-Transports" werden die deutschen Eisenbahntarife in einer lebhaft anerkennenden Weise besprochen, und namentlich wird die Einwirkung des „Levante-Tarifs" für den Verkehr über Hamburg nach den Häfen des Orients als eine segensreiche geschildert. Der betreffende Aufsatz schließt mit folgender Ausführung: „In der französischen Abgeordnetenkammer hat der Abgeordnete Aimond auf die engen Beziehungen zwischen Eisenbahnbetrieb und überseeischem Verkehr in Deutschland hingewiesen und dargelegt, daß dank der vermittelnden Tätigkeit der deutschen Levante-Linie der Transport eines Zentners Ware von einer Stadt des deutschen Binnenlandes nach einem Hafen der Levante nur 4 bis 5 ℳ kostet, während ein gleicher Transport aus einer französischen Binnenstadt schon bis nach Marseille 15 bis 20 Fr. kosten würde. Unter solchen Umständen erscheinen uns die in Deutschland geltenden Tarife als Werkzeuge von außerordentlicher Anpassungsfähigkeit (souplesse). Sie sind geeignet, die Erwerbstätigkeit anzuregen, die Lebensbedingungen zu verbessern, den Fortschritt des überseeischen Handels zu fördern, und haben auf diese Weise in reichem Maße zu dem Aufschwunge beigetragen, den Industrie und Handel heutzutage in Deutschland genommen haben. Es ist notwendig, daß die französischen Eisenbahngesellschaften sich von den wirtschaftlichen Anschauungen leiten lassen, welche für den Bahnbetrieb in unserem industrie- und verkehrsreichen Nachbarlande maßgebend sind. Denn schließlich sind die Eisenbahnen doch nicht Selbstzweck, sondern nur Hilfsmittel des Handels und Gewerbes, und ihr Gedeihen ist abhängig von dem Wohl und Wehe der letzteren. Das tatsächliche Monopol, deren sich die Bahnen erfreuen, legt ihnen daher zugleich die Verpflichtung auf, bei den öffentlichen Gewalten diejenigen Verbesserungen und Maßnahmen in Anregung zu bringen, die den wahren Bedürfnissen des ganzen Landes entsprechen."

— **Rickentunnel.** Nach der ersten für den Monat Februar ausgegebenen Mitteilung hatte der Sohlstollen Ende Februar eine Länge von 193 m, wovon 164 m auf der Südseite. Die Arbeiten sind im November 1903 begonnen worden. Auf der Nordseite wurde die Arbeit am 21. Januar, nachdem nur 29 m erstellt, wegen Schwierigkeiten in der Förderung durch Wassereinbruch einstweilen eingestellt.

— **Westsizilianische Bahn.** Die italienische Regierung hat den Rückkauf der Bahn, den sie konzessionsgemäß ein Jahr zuvor ankündigen muß, bereits ausgesprochen. Hiervon wird der auf den 23. d. M. berufenen Generalversammlung Kenntnis gegeben werden.

— **Eine Zugbrücke von eigenartiger Bauart** ist, wie „Engineering" mitteilt, im Zuge der Barking- und Becktons-Kleinbahn über den Barking-Creek, ein Nebengewässer der Themse, östlich von London hergestellt worden. Während bei älteren Zugbrücken die Brückenklappe um eine Welle gedreht zu werden pflegt, ist sie bei dieser neuen Bauart, die übrigens in den Vereinigten Staaten bereits mehrfach zur Anwendung gekommen sein soll, an den Felgen zweier starken Räder von 6 m Durchmesser in der Weise befestigt, daß durch das Vor- und Zurückrollen dieser Räder das Niederlassen und Aufziehen der Brücke erfolgt. Die Bewegung der Räder geschieht durch elektrische Kraft, für welche die erforderlichen Maschineneinrichtungen in einem auf Pfeilern über der Fahrbahn angebrachten Häuschen sich befinden. Die Öffnung in der Brücke besitzt eine lichte Weite von 14 m. Ein großer Vorzug dieser Einrichtung besteht in ihrer leichten und raschen Beweglichkeit, indem die Brückenklappe in weniger als zwei Minuten aufgezogen und niedergelassen werden kann, wobei die jedesmaligen Kosten für die aufgewandte Maschinenkraft nicht mehr als einen Penny ($8^1/_3$ ₰) betragen. Die Brücke ist außer für das Schienengleis auch für den Fußgängerverkehr eingerichtet. Ihre gesamten Herstellungskosten einschließlich der Zufahrten haben 13 315 £ (rund 270 000 ℳ) betragen.

— **Der Verkehr der wichtigsten Frachten auf den russischen Eisenbahnen im Jahre 1903.** Das Januarheft der vom Ministerium der Verkehrsanstalten herausgegebenen statistischen Monatshefte enthält die Angaben über einige der wichtigsten Transportartikel. Wir entnehmen dem Hefte die nachfolgenden kurzen Angaben: Am 31. Dezember 1903 standen im russischen Reich dem öffentlichen Frachtverkehr 55 314 Werst (= 59 019 km) Eisenbahnen (außer den finnländischen Staatsbahnen und der Chinesischen Ostbahn) zur Verfügung. Auf diesen Bahnen wurden an Getreide, Steinkohle, Naphtha, Petroleum und Salz befördert:

Monate		Getreide (den Grenzorten u. Häfen zugestellt)	Steinkohle	Naphtha	Petroleum	Salz
		von den Eisenbahnstationen abgefertigt				
		Anzahl der Wagenladungen zu 12 285 kg				
Januar		64 517	85 251	14 028	18 205	5 046
Februar		46 038	75 032	13 331	15 563	4 025
März		41 886	74 168	15 129	18 052	5 658
April		42 497	66 788	9 436	14 957	7 697
Mai		49 315	73 990	13 967	17 600	8 421
Juni		39 350	74 723	15 626	15 530	10 423
Juli		27 818	78 465	15 307	13 643	11 408
August		72 644	78 274	16 241	18 608	11 985
September		68 931	89 101	15 724	19 008	10 914
Oktober		66 394	92 349	16 245	19 224	8 489
November		44 394	88 204	14 620	14 651	5 219
Dezember		43 376	78 060	14 069	14 954	4 810
im ganzen	1903	607 160	954 505	174 123	199 995	94 095
	1902	571 077	868 986	156 464	185 874	96 529
	1901	453 957	868 078	159 836	190 551	85 682

Von dem beförderten Getreide wurde zugeführt:

		den Häfen des				der westlichen Landgrenze
		Baltischen Meeres	Schwarzen Meeres	Kaspischen Meeres	Weißen Meeres	
		Anzahl der Wagenladungen				
1902		154 180	312 205	5022	502	99 166
1903		138 415	370 384	4484	1245	92 625
		Hiervon entfielen auf:				
Weizen	1902	2 070	127 508	2587	256	8 502
	1903	11 515	162 936	2755	312	6 210
Roggen	1902	22 690	43 714	Angaben fehlen	163	12 632
	1903	22 402	43 456		903	5 239
Hafer	1902	72 125	13 088		68	9 397
	1903	45 110	24 435		20	8 612

Außerdem wurden auf den inneren Wasserwegen befördert nach:

	St. Petersburg und Riga	Odessa, Rostow und Nikolajew	Astrachan	Archangel	Jurburg auf dem Njemen, Njeschawa auf der Weichsel
	in Tausend Pud				
1902	21 720	85 932	7 045	3428	1717
1903	35 544	118 254	11 911	3676	2972

Die Eisenbahntransporte zu den baltischen Häfen waren also gegen das Vorjahr um 15 765 Wagenladungen zurückgegangen; dafür aber waren auf dem Wasserwege um 13 824 000 Pud Getreide nach St. Petersburg und Riga mehr als im Vorjahre angebracht worden. Da letztere Menge 18 432 Wagenladungen entspricht, so ist der Ausfall mehr als gedeckt worden. Die Eisenbahntransporte zu den Häfen des Kaspischen Meeres waren um 538 Wagenladungen zurückgegangen, während die Anfuhr auf der Wolga nach Astrachan um 4 866 000 Pud zugenommen hatte, eine Menge, zu deren Beförderung 6420 Wagen nötig gewesen wären; hier gilt also dasselbe wie für das Baltische Meer, nur liegen die Verhältnisse noch günstiger als dort. Da bei fast allen Grenzgebieten die Getreideanfuhren auf den Landstraßen wie auf dem Wasserwege zugenommen haben, so hat das verflossene Jahr an allen Reichsgrenzen im Vergleich

zum Vorjahre ein bedeutendes Mehr an Getreidetransporten aufzuweisen gehabt; eine Ausnahme hiervon macht nur die westliche Landesgrenze. Hier ist bei der Landzufuhr ein Weniger von 6541 Wagenladungen zu verzeichnen, dem nur ein Mehr von 1680 Wagenladungen, die auf dem Wasserwege zugeführt sind, gegenübersteht, d. h. in dieser Verkehrsrichtung ist ein Rückgang von etwa 5000 Wagenladungen zu verzeichnen. Worin das seine Erklärung findet, kann nach dem z. Z. vorliegenden Zahlenmaterial noch nicht beurteilt werden; dazu müssen die späteren Veröffentlichungen abgewartet werden.

Fremde Weltteile.

— **Über die Schwierigkeiten des Truppentransports auf der Sibirischen Bahn** spricht sich die Kreuzzeitung folgendermaßen aus: „Es ist eine ungeheuere Aufgabe, die von der russischen Eisenbahn- und Militärverwaltung gelöst werden muß, und nicht zu verkennen, daß trotz des zweifellos besten Willens nur Unvollkommenes geleistet wird und geleistet werden kann. Denn recht betrachtet, ist Rußland jetzt genötigt, zu improvisieren. Der schier endlose dünne Faden des sibirischen Eisenbahnstranges führt durch unwirtliches, kaum bevölkertes Land, wo, abgesehen von den wenigen größeren Städten Omsk, Tomsk (das nicht einmal direkt von der Eisenbahn berührt wird), Krasnojarsk und Irkutsk, keine einzige Station zu finden ist, welche mehr wäre als ein öder Halteplatz, an dem die Lokomotiven Holz oder Kohle und Wasser aufnehmen. Die Reisenden freilich, die auf dem prachtvollen Luxuszuge der Transsibirischen Eisenbahn die Fahrt von Moskau nach Port Arthur gemacht haben, wissen von diesen Übelständen nichts zu erzählen. Aber es liegt auf der Hand, wie wesentlich die Aufgabe der Regierung dadurch erschwert wird, daß sie auf keine helfende und durch das eigene Interesse herangezogene Landesbevölkerung zu rechnen hat. Es ist unwirtliches Land, und die Tausende russischer Bauern, die alljährlich aus Sibirien in das europäische Rußland zurückwandern, obgleich sie, als sie auswanderten, Haus und Hof und Vieh verkauften, können als beredte Illustration jener öden Taiga dienen, die nur eine Heimat für Nomaden zu bieten vermag. Trotz der Sibirischen Bahn ist der Transport einer den Japanern gewachsenen Armee nach Ostasien eine schwierigere Aufgabe, als sie 1854 der Kaiser Nikolaus zu lösen hatte, als es darauf ankam, durch das eisenbahnlose Rußland die russischen Truppen in die Krim hinein dem Feinde entgegen zu werfen. Damals gab es ungeheuere Verluste an Menschen auf dem Marsch durch die Steppen des südlichen Rußlands; wir fürchten, trotz der Eisenbahn wird es jetzt nur wenig besser liegen."

— **Söul-Fusan-Bahn.** Der Bau der koreanischen Bahn von Söul nach Fusan, für den die Regierung kürzlich 50 000 000 Yen bewilligt hat, schreitet rüstig fort. Es sind eine große Anzahl Ingenieure aus dem japanischen Staatsbahndienst entlassen worden, um an jener Bahn tätig zu sein. Die Arbeiter sind sämtlich Soldaten. Die Bahn hat großen strategischen Wert, da Fusan an der Straße von Tsuschima, der japanischen Hauptinsel Hondo ganz nahe liegt. Es wird von beiden Endpunkten aus gearbeitet. Gelingt es nicht, sie während des Krieges fertigzustellen, so kann sie doch jedenfalls schon streckenweise benutzt werden.

— **Schantungbahn.** Der erste Zug für den öffentlichen Verkehr ist in der Nacht zum 16. d. M. in Tsinanfu angekommen. Der Zug, in dem sich mehr als 20 Deutsche befanden, war mit deutschen und chinesischen Flaggen geschmückt. Die Strecke von Tsingtau nach Tsinanfu, die 252 engl. Meilen beträgt, wurde in 14 Stunden zurückgelegt. Bei der Ankunft des Zuges spielte die Kapelle des Gouverneurs Tschufu; auch wurde ein Feuerwerk abgebrannt.

— **Die Hedschasbahn (Damaskus - Mekka) und die Linie Berber - Suakim.** Nach Mitteilung des „Journal des Débats" will die englisch-ägyptische Regierung die Verlegenheit der Pforte, welche aus Mangel an Geld die Arbeiten an der Hedschasbahn einstellen mußte, benutzen, um desto lebhafter den Bau der Bahn von Berber nach Suakim (siehe Nr 6 Jahrg. 1903 d. Ztg.) betreiben zu können. Die ottomanische Regierung hatte nämlich zur Beschaffung von Geldmitteln für die Fortsetzung des Bahnbaues von Damaskus nach Mekka einen Aufruf an die Gläubigen erlassen, in welchem sie zur Zahlung von je 5 türkischen Piastern (= 92 ₰) für diesen frommen Zweck aufgefordert wurden. Die englischen Machthaber sahen diese Geldzeichnung sehr ungern, da sie dadurch ein Wiedererwachen des Fanatismus befürchteten. Deshalb beschränkten sie sich nicht nur darauf, ihren muselmännischen Beamten diese Zeichnung zu untersagen, sondern erreichten es auch, von gewissen religiösen Persönlichkeiten eine Art von juristischem Gutachten zu erhalten, in welchem erklärt wurde, daß die von den Gläubigen geforderten Summen viel nützlicher für die Förderung des Unterrichts der Eingeborenen und für die Eröffnung von Schulen in den mohamedanischen Ländern verwendet werden könnten. Während sie auf diese Weise die Muselmänner Ägyptens an der Zahlung der geforderten Summen hinderte, setzte sie sich mit den Scheiks der Stämme im Sudan in Verbindung, und auf deren Antrieb meldeten sich Fellahs und Beduinen in großer Zahl als Arbeiter auf den Bauplätzen der Eisenbahn Berber-Suakim. Diese Bahn, die dem ägyptischen Budget 50 000 000 Fr. kosten wird, soll hauptsächlich dazu bestimmt sein, die Baumwollkultur im Sudan zu fördern. Ebenso sei sie aber, so meint das französische Blatt, ohne daß es ausgesprochen werde, dazu berufen, der Hedschasbahn eine furchtbare Wettbewerberin zu werden, wenn diese jemals vollendet werde. (Dies ist unverständlich; sollte die Unkenntnis der Erdkunde dem französischen Blatte wieder einmal einen Streich gespielt haben?)

— **Kolonialbahnen in Französisch - Guinea.** Der Köln. Ztg. wird über die in Bau begriffene Eisenbahn von Konakry nach dem Niger geschrieben: Die Eisenbahn wird 680 km lang werden und von Konakry über Frigiagbe nach Kurussa reichen, dem Punkte, wo der Niger während der Trockenzeit für die Schiffahrt benutzbar wird. Die auf Grund der Vorstudien des Hauptmann Salesses, des jetzigen Leiters des Bahnbaus, vor etwa drei Jahren begonnenen Arbeiten gehen ziemlich glatt von statten, und um die Zeit, wo diese Zeilen erscheinen werden, wird die erste Strecke von etwa 100 km dem Betrieb übergeben sein. Die Arbeiten waren zuerst einer Unternehmerfirma übertragen worden, die sich jedoch unter den eigenartigen Arbeiterverhältnissen nicht zurecht fand und daher in gütlicher Weise ausgeschaltet wurde. Dem Hauptmann Salesses stehen außer einer Abteilung Geniesoldaten fortdauernd etwa 6000 Arbeiter zur Verfügung, für die groben Arbeiten Einheimische, für diejenigen, die geübte Kräfte erfordern, Leute vom Senegal und aus Sierra Leone, die vor mehreren Jahren, als der Bau der Kongobahn bei den Belgiern nach Versuchen mit allen möglichen anderen Arbeitern ins Stocken geraten war, dieses Werk zur Vollendung brachten. Man hat auf der Strecke in der Guinée ein eigentümliches Stücklohnsystem eingeführt. Die Leute aus der Kolonie kommen freiwillig, allein es wird nicht verschwiegen, daß die Arbeitslust mit dem Stock geweckt werden muß. Auffällig ist die einfache Abkommandierung europäischer Unteroffiziere und Soldaten zum Bahnbau hier und in der Senegalkolonie. Von diesen Mannschaften sterben viele, allein man macht kein Aufhebens davon; überhaupt rechnet man in Frankreich ein Menschenleben nicht hoch an, wenn es den Kolonien gilt. Die Kosten des Bahnbaus, bei dem mehrere Terrassen zu überwinden sind, wurden vor einigen Jahren auf 68 Millionen Franken geschätzt, welche die Kolonie durch Anleihen beibringt. Einen Teil dieses Betrages hat sie in Frankreich bei der staatlichen Pensionskasse der Beamten, einen anderen bei der Hinterlegungskasse aufgenommen; der Zinsfuß beträgt $3\frac{1}{2}\%$. Die Kolonie muß den Darleihern aber genügende Bürgschaften bieten, weshalb sie in der schon angedeuteten Weise ihre Einnahme erhöhen will. Es ist ein Glück für die französischen Kolonien, daß sie als mündige Personen ihre Geschäfte in dieser Weise machen dürfen, denn bei dem Privatkapital kämen sie in Frankreich nicht an, wie gerade ein Versuch der Guinée bewiesen, die vergeblich auf dem offenen Geldmarkt nach einem Bewerber für diese Bahn gesucht hatte. Daß sie aber als gutgestellte juristische Person überhaupt Darlehen erhält, verdankt sie dem Umstande, daß die militärische Eroberung und Besetzung des Landes, die bedeutende Ausgaben verursacht hat, vom Mutterlande übernommen wurde. Wäre dies nicht gewesen, so hätte die Kolonie heute noch einen Fehlbetrag gerade so gut wie die meisten deutschen Schutzgebiete, denen die militärischen Ausgaben auf Heller und Pfennig verrechnet worden sind. In dieser Weise wirksam gefördert, kann sie den zahlreichen wirtschaftlichen Aufgaben, die ihr gestellt sind, näher treten.

— **Die Feuersbrunst in Baltimore und die Eisenbahnen.** Von dem furchtbaren Brandunglück in Baltimore sind auch die Eisenbahngesellschaften betroffen worden. So verbrannte der „Railr. Gaz." zufolge ein der Pennsylvaniabahn gehörendes, mit Gütern angefülltes Gebäude, O'Donnells Werft genannt, ferner die Fahrkartenausgabestelle in der City. Die Baltimore und Ohiobahn büßte bei dem Feuer den Zentralbahnhof, ferner Spears Station, Fell Street Station und Chase's Werft ein, ferner alle Güterbahnhöfe im Umkreis der Bucht, die mit Warenhäusern ausgerüstet waren, in denen Säcke und Ballen mit Zucker, Tabak, Mehl und anderen Erzeugnissen aufgespeichert lagen. Auch das der Baltimore und Ohiobahn gehörende Hauptgebäude mit den Bureaus der Gesellschaft ist verbrannt. Die Western Marylandbahn verlor ihre Fahrkartenausgabestelle in der City. Am meisten ist also die Baltimore und Ohiobahn betroffen worden. Da außer den Werften keiner

der Endbahnhöfe in der Nähe der Brandstellen lag, so war jede außergewöhnliche Anstrengung der Eisenbahnen im Betriebe überflüssig, doch stellten die Baltimore und Ohio- sowie die Pennsylvaniabahn ihre Hilfsmittel sofort in den Dienst der Stadt und leisteten wertvolle Hilfe im schnellsten Herbeischaffen von Löschgeräten. Die Baltimore und Ohiobahn brachte vier Feuerspritzen nebst Mannschaft und Ausrüstung in 40 Minuten von Washington nach Baltimore, während die schnellsten Personenzüge für diese Strecke 45 Minuten erfordern. Außerdem schaffte sie zwei Spritzen von Philadelphia in etwas mehr als 2 Stunden heran sowie 150 Polizisten von dort, und die Pennsylvaniabahn führte Feuerspritzen und Mannschaften aus Newyork herbei. Obgleich dies alles außergewöhnliche Transporte waren, die außerdem mit großer Eile gehandhabt werden mußten, so ereignete sich doch kein Unfall dabei.

— **Gründung einer Eisenbahnschule in Kanada.** Die leitende Behörde (board of governors) der Mc Gill-Universität in Montreal plant die Gründung einer mit der Universität im Zusammenhang stehenden Schule für Eisenbahnwissenschaft. Die Kanadische Pacific-, die Grand Trunk- und die Kanadische Nordbahn haben zur Unterstützung des Unternehmens schon jährliche Zuschüsse an Geld zugesagt, und von den anderen Eisenbahnen des Landes erwartet man ein gleiches. Die Eisenbahngesellschaften sowohl als die Universitätsbehörden glauben, durch die Gründung einer solchen Schule eine stete Zufuhr gutgeschulter Beamten für den Eisenbahnbetrieb zu gewinnen. Dem Lande erwächst daraus der Vorteil einer Vermehrung wissenschaftlich gebildeter Männer. Die Fakultät für die angewandten Wissenschaften auf der Mc Gill-Universität bildet bereits Ingenieure für den elektrischen, mechanischen, Bergwerks- und Zivilbetrieb aus, und man hofft daran mit Leichtigkeit eine Abteilung für Eisenbahningenieurwissenschaft angliedern zu können. Die neue Schule soll unter einem besonderen Ausschuß stehen, in dem die Eisenbahngesellschaften vertreten sind, um die Entwicklung der Sache zu beaufsichtigen und dafür zu sorgen, daß der Lehrgang praktischen Bedürfnissen angepaßt ist. Es sollen in dieser neuen Schule alle Zweige der Vermessungskunst, der Bau von Brücken, Gebäuden usw., das Legen der Schienen, die Beschotterung, die ganze Einrichtung, Ausrüstung, die Eisenbahngesetzgebung, der Betrieb selbst gelehrt werden. Man hofft, mit dem Unterricht im September d. J. beginnen zu können.

— **Erbauung der National Transcontinental Railway.** Die am 8. d. M. in London abgehaltene ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Grand Trunk-Bahn genehmigte den zwischen der Gesellschaft und der kanadischen Regierung geschlossenen Vertrag betreffend den geplanten Bau der National Transcontinental Railway oder Grand Trunk Pacific-Bahn genannten zweiten kanadischen Überlandverbindung, durch die eine neue das Festland überquerende Linie geschaffen wird. (Vergl. die Nachricht in Nr 88 S. 1331 Jahrg. 1903 d. Ztg.)

— **Große Venezuelabahn.** Nach Mitteilung der Berliner Diskontogesellschaft in ihrem Geschäftsbericht sind dieser Eisenbahngesellschaft durch Vermittlung der deutschen Regierung von der venezolanischen Regierung ihre als nächstberechtigt anerkannten Forderungen im Gesamtbetrage von 503 764,34 Bol. in Gemäßheit des Washingtoner Protokolls bezahlt worden. Mit einem weiteren Betrage von rund 728 500 Bol. ist die Gesellschaft an den Forderungen beteiligt, welchen durch den Spruch des Haager Schiedsgerichts vom 22. Februar d. J. ein Vorzugsrecht auf 30 % der Zölle von La Guaira und Puerto Cabello zuerkannt ist. Weiter heißt es: „Ihre im Washingtoner Protokoll übernommene Verpflichtung, die 5prozentige venezolanische Anleihe von 1896 zugleich mit der übrigen auswärtigen Schuld in befriedigender Weise zu regeln, hat die venezolanische Regierung, wie wir leider feststellen müssen, noch nicht erfüllt. Verhandlungen, die eingeleitet waren, sind noch zu keinem Abschluß gediehen. Der Betrieb der Eisenbahn hat sich im verflossenen Jahre befriedigend entwickelt; die Einnahmen in diesem Jahre sind höher als die in irgend einem der früheren Jahre."

Allgemeines.

— **Neues elektrisches Bahnsystem.** Wie die Elektrotechnische Zeitschrift berichtet, haben Dulait, Rosenfeld, Zelenay und die Compagnie d'Electricité et Hydraulique in Charleroi ein eigenartiges Bahnsystem ausgearbeitet, dessen Motor nicht in der bisher üblichen Weise mit den Achsen gekuppelt, sondern in zwei Teile zerlegt ist, von denen der eine — der Erreger oder Stator — unbeweglich in die Fahrbahn eingebaut, der andere — der erregte Teil oder Rotor — als Propeller unterhalb des Wagen aufgehängt ist. Leitet man in den Stator Drehstrom, so entsteht ein fortschreitendes Kraftfeld, das auf in der Nähe befindliche Rotoren, in diesem Falle also auf die über dem Stator befindlichen Wagenpropeller, einen Zug ausübt. Der Wagen wird dadurch vorwärts getrieben. In der Praxis erstreckt sich der Stator nicht fortlaufend über die ganze Bahnstrecke, sondern es sind aus wirtschaftlichen Gründen eine Reihe kleinerer Statoren auf der Strecke verteilt, derart, daß ihr gegenseitiger Abstand etwas kleiner als die Länge des Propellers ist. Dadurch wird erreicht, daß sich der Propeller stets unter dem Einfluß eines der Statoren befindet. Um an Betriebskraft zu sparen, werden immer nur diejenigen Statoren unter Strom gesetzt, deren man — je nach dem Fortschreiten des Wagens — zur Ausübung der Zugkraft auf den Propeller bedarf. Die Ein- und Ausschaltung erfolgt selbsttätig durch den Wagen mit Hilfe von Streckenstromschließern.

Die Unternehmer haben eine 800 m lange Versuchsstrecke hergestellt, die auf 400 m elektrisch ausgerüstet ist. In die Fahrbahn sind im Abstande von je 18 m (von Mitte zu Mitte gemessen) 20 Statoren von je 2,77 m Länge eingebaut. Die Länge der Propeller beträgt 19 m. Die Betriebsspannung beläuft sich auf 1300 bis 2000 Volt. Man sieht dem Ergebnis der Versuche mit Interesse entgegen.

Bücherschau.

— **Taschenbuch für Eisenbahnbeamte.** (Betrieb und Verkehr.) Herausgegeben vom Stationsvorsteher Münch zu N.-Marsberg i/Westf. Im Selbstverlage des Herausgebers. 1904. Preis 80 ₰ ohne Porto. Subskriptionspreis 65 ₰.

Das handliche Büchlein erscheint jetzt in dritter Auflage und wird sich im Kreise der Eisenbahnbeamten sicherlich auch diesmal wieder einer günstigen Aufnahme zu erfreuen haben. In gedrängter Kürze enthält es die wichtigsten für den Betriebs- und Abfertigungsdienst maßgebenden Bestimmungen und Vorschriften in zweckmäßiger und übersichtlicher Zusammenfassung und unter Berücksichtigung der bis zum Beginn dieses Jahres eingetretenen Änderungen, namentlich auch über das mit dem 1. Februar d. J. in Kraft getretene neue Abfertigungsverfahren. In den mit Sorgfalt und Sachkenntnis aufgestellten Auszügen fehlen jedoch durchweg die Verweisungen auf die Quellen, und würde es zur Erleichterung eines Zurückgehens auf diese zweckmäßig sein, wenn bei späteren Auflagen in den Überschriften die betreffenden Dienstanweisungen und der Ort ihrer Veröffentlichung bezeichnet würden.

— **Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen** auf dem Gebiete des Zivil-, Handels- und Prozeßrechts. Zweiter Jahrgang. 1903. Leipzig, Roßbergsche Verlagsbuchhandlung. Preis 11 ℳ

Mit dem Warneyerschen Jahrbuche ist ein Verlagsunternehmen ins Leben getreten, dem wir vom fachmännischen Standpunkte aus einen dauernden und bleibenden Erfolg wünschen müssen. Die von Jahr zu Jahr immer stärker anschwellende Hochflut der juristischen Zeitschriften und Präjudiziensammlungen macht es dem Richter, Verwaltungsmann und Rechtsanwalt immer schwieriger, sich in seiner Wissenschaft stets allseitig auf dem Laufenden zu halten; für ihn muß daher ein Buch hochwillkommen sein, das ihm die Möglichkeit gibt, sich über die ihm entgegentretenden Fragen stets rasch und sicher in der Weise zu unterrichten, daß er sofort feststellen kann, ob zu ihnen Entscheidungen ergangen sind und in welcher Richtung sowie ob darüber wissenschaftliche Arbeiten in Zeitschriften oder auf dem Büchermarkte vorliegen. Der Herausgeber erreicht dies von ihm angestrebte Ziel dadurch, daß er anschließend an die Paragraphenfolge des Bürgerlichen Gesetzbuchs und seiner Nebengesetze, ferner des Handelsgesetzbuchs, der Wechselordnung, der Zivilprozeßordnung, der Konkursordnung, des Anfechtungsgesetzes, der Grundbuchordnung sowie der Gesetze über die freiwillige Gerichtsbarkeit und die Zwangsversteigerung die zu jeder gesetzlichen Bestimmung seit dem Jahre 1900 ergangenen reichsgerichtlichen und wichtigeren oberlandesgerichtlichen Entscheidungen in kürzester und knappster Fassung mitteilt. Die hierbei nötige Auswahl ist in geschickter Weise getroffen worden und zugleich zu den einzelnen Gesetzesabschnitten und den wichtigeren Einzelbestimmungen ein ausgiebiger Literaturnachweis gegeben. Auch die für den Eisenbahner besonders wichtigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs über das Frachtgeschäft und die Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen sind in dieser Weise behandelt. Eine Bemerkung weist darauf hin, daß die Entscheidungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung im nächsten Jahrgange ebenfalls zusammengestellt werden sollen.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 12. März d. J. eröffnete 32,73 km lange Strecke Bayreuth-Hollfeld der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung der Strecke Pogegen-Laugszargen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/P. Die in der Nr 13 d. Ztg. den Vereinsbahnstrecken zugerechnete Strecke Pogegen-Laugszargen wird nicht, wie in Aussicht genommen war, am 1. April, sondern am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Gramenz-Pollnow — und zwar 3,6 km von Drawehn und 5,1 km von Gutzmin — neu eingerichtete Personenhaltepunkt Gerfin für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 21 — Inser.-Nr 675 — d. Ztg.)

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Am 15. März d. J. ist die Haltestelle Stadt Windischgraz — an der Linie Unterdrauburg-Wöllan gelegen — für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Anderung von Stationsnamen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die Haltestelle Neuhausen der Lokalbahn Landshut-Rottenburg a/L. führt fernerhin die Bezeichnung Neuhausen bei Landshut.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 78 vom 15. März d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen und die zur Prüfung des zweiten Entwurfs neuer Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1904 berufenen Stellen, betreffend den II. Entwurf neuer, vom 1. Juni 1904 ab gültiger Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 15. März d. J.).

Nr III 221 vom 7. März d. J. an sämtliche Königlich preußische Eisenbahndirektionen und die Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion Mainz (mit Ausnahme von Erfurt), betreffend das Übereinkommen über den Diensttelegrammverkehr (abgesandt am 11. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. April 1904 wird in sämtlichen Gütertarifen die Bezeichnung unserer Station „Wiesloch (Hauptbahn)" geändert in „Wiesloch (Walldorf)".

Karlsruhe, den 12. März 1904. (732)

Großh. Generaldirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. April 1904 wird die zur Zeit nur dem Übergangsverkehre mit der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn dienende Verkehrsstelle Wuitz-Mumsdorf auch für den Ortsgüterverkehr eröffnet. Die im Kilometerzeiger zum Binnenverkehr der sächsischen Staatsbahnen und in den direkten Tarifen mit außersächsischen Bahnen enthaltene beschränkende Bestimmung, nach welcher die Entfernungen und Frachtsätze für Wuitz-Mumsdorf nur für Sendungen nach und von den Verkehrsstellen der obenbezeichneten Schmalspurbahn anwendbar waren, kommt mit diesem Zeitpunkt in Wegfall.

Dresden, am 17. März 1904. (733)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

3. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Die am 21. Februar l. J. wegen Beschädigung einer Brücke auf der Strecke Wama-Kimpolung eingetretene Verkehrsstörung wurde am 12. März l. J. behoben.

Wien, am 14. März 1904. (734)

4. Güterverkehr.

Ausfuhrtarif für Zucker.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Binnenverkehr der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen sowie der Königlichen Militäreisenbahn und im Wechselverkehr dieser Bahnen untereinander für Rohzuckersendungen zur Ausfuhr, für welche die bisher gewährte 18monatliche Ausfuhrfrist in der Zeit bis zum 31. August d. J. abläuft, diese Frist um weitere 6 Monate, mithin im ganzen auf 24 Monate verlängert.

Berlin, den 14. März 1904. (735)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Mit Gültigkeit vom 20. März d. J. ab wird die Station Hattersheim des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. als Versandstation in die Tarifabteilung A 1 einbezogen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 10 März 1904. (736)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

Voraussichtlich mit Gültigkeit vom 1. Mai 1904 wird der Nachtrag IV ausgegeben werden.

Derselbe enthält neben vielfachen Ermäßigungen einige Erhöhungen, ferner Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Rheinstrecke Horchheim am Rhein-Rüdesheim-Wiesbaden-Dotzheim.

Der Nachtrag III wird dadurch ersetzt und aufgehoben.

München, den 14. März 1904. (737)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai d. J. werden im Gruppentarif IV, in den Wechseltarifen mit der Gruppe IV sowie im Oldenburg-mitteldeutschen und Altonaer Gütertarif bei den Ausnahmetarifen 4 c für Rübenerde zum Düngen, D Dextrin, Kartoffelmehl usw. zur Ausfuhr über See sowie D 1 Kartoffelstärkefabrikate zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern verschiedene Frachtsätze aufgehoben. Ferner werden zu diesem Zeitpunkte im Gruppentarif IV bei den Ausnahmetarifen 6 a für Steinkohlen usw., 10 für Getreide usw., 16 für Felle, Häute, Rohkupfer und Yellow-Metall, J Petroleum sowie Rohbenzin aus Petroleum, K Reis, Reisgries und M Tabak verschiedene Frachtsätze aufgehoben.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau in Altona.

Altona, den 15. März 1904. (738)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Getreide usw. mit Böhmen und Mähren, Teil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1896.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 kommen für Getreide etc. von Neratovic B. N. B. nach bayerischen Stationen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 15. März 1904. (739)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Österr.-ung.-bayer. Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil II, Heft 3 B v. 15. Okt. 1897.

Ab 1. April l. J. wird die Station Neschwitz Ö. N. W. B. in den Ausnahmetarif Nr 48 a für Schafwollgarne einbezogen.

München, den 15. März 1904. (740)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Infolge Verstaatlichung der Privatbahn Metzingen-Urach (Ermstalbahn) treten am 1. April l. J. für die Stationen

Dettingen b. Urach und Urach

im Tarifhefte 2 anderweite Tarifentfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, haben die seitherigen Frachtsätze bis zum 15. Mai Gültigkeit. Die neuen Frachtsätze sind bei den beteiligten Stationen zu erfahren.

München, den 12. März 1904. (741)

Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif I, Gruppenwechseltarif I/III, I/II, IV, Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif, hanseatisch-ostdeutscher Gütertarif, Militärbahn-Staatsbahn-Gütertarif, mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1904 werden die Ausnahmefrachtsätze für Mergel zum Düngen der Station Zühlsdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg aufgehoben. Hierdurch treten Frachterhöhungen ein, worüber näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen zu erfahren ist.

Bromberg, den 14. März 1904. (742)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Vom 16. März d. J. ab werden die bisherigen Frachtsätze um etwa 2,5 bis 3,5 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Die neue Tariftabelle ist bei den beteiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Kattowitz, den 14. März 1904. (743)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden direkte Frachtsätze zwischen der Station Tharau (Direktionsbezirk Königsberg) und den Stationen der Königsberg-Cranzer Eisenbahn (jedoch ausschließlich der Station Königsberg, Cranzer Bahnhof) und zwischen Station Widminnen (Direktionsbezirk Königsberg) und den Stationen der Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld eingeführt.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 14. März 1904. (744)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 8 (Gießerei-Roheisen).

Mit Gültigkeit vom 20. März d. J. wird die Station Schönholz als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 (Gießerei-Roheisen) aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Verwaltungen Auskunft.

Berlin, den 12. März 1904. (745)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gruppentarif VIII und rheinischer Nachbarverkehr.

Am 20. März d. J. werden die Frachtsätze der Station Niederdollendorf für Quarzitsendungen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von der Heisterbacher Talbahn nach Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld und Essen um 0,02 ℳ für 100 kg ermäßigt.

Cöln, den 11. März 1904. (746)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Neckarbischofsheim Hauptbahn als Umkartierungsstation für den Übergangsverkehr nach und von der Nebenbahn Neckarbischofsheim-Hüffenhard in den Ausnahmetarif 5 b für Steine des Spezialtarifs III des Hefts 3 der Abteilung B (Mainz-Baden) einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen und das Verkehrsbureau.

Mainz, den 10. März 1904. (747)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer, englisch-italienischer und belgisch-niederländisch-italienischer Güterverkehr.

Zu den Ausnahmetarifen für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien nach Deutschland, England und Belgien/Niederlande treten am 1. April 1904 Nachträge in Kraft. Durch dieselben wird die Gewährung der besonderen Frachtsätze für bestimmte Jahresmengen auf den außeritalienischen Strecken von der Auflieferung folgender Jahresmengen abhängig gemacht:

im Verkehr nach Deutschland 17 000 t
„ „ „ England . . 8 000 „
„ „ „ Belgien und Niederlande loko . . . . 3 000 „

Im übrigen enthalten die Nachträge Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Die Nachträge können kostenlos von unserer Drucksachenverwaltung hier bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt das Verbandsabrechnungsbureau hier.

Straßburg, den 15. März 1904. (748)
Die geschäftsführende Verwaltung
für die Lebensmittelverkehre aus Italien:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Im sächsisch-südwestdeutschen Verbandsgüterverkehre wird mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. der Geltungsbereich der Bestimmung betreffend die Verwendung mehrerer Wagen zu einer Sendung im Verkehre mit Stationen der badischen Staatseisenbahnen auf gewisse Verkehrsbeziehungen beschränkt. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Dresden, am 17. März 1904. (749)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Preußisch-hessischer Staatsbahn-Tiertarif.
Privatbahn-Staatsbahn-Tiertarif.

Am 25. März 1904 wird die Pferderampe auf dem Rennbahnhof Karlshorst dem Verkehr übergeben; gleichzeitig tritt folgende Bestimmung in Kraft:

Der Frachtberechnung für Pferdesendungen, die auf der Pferderampe in Karlshorst ver- oder entladen werden, werden die Entfernungen für Rummelsburg Rangierbahnhof unter Zuschlag von 2 km zugrunde gelegt.

Berlin, den 15. März 1904. (750)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 20. März 1904 wird die Station Hainichen in den im Berlin-Stettin-sächsischen Verbandsverkehre bestehenden Ausnahmetarif 8 für Gießereiroheisen aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, am 16. März 1904. (751)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Im Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. Belgien-Reichsbahn vom 1. November 1898 ermäßigen sich mit sofortiger Geltung die Schnittsätze der Schnittabelle B I für Aumetz um 60 Cts., für Bollingen um 38 Cts., für Fentsch um 11 Cts. und für Fentsch Grenze um 8 Cts.

Straßburg, den 11. März 1904. (752)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-belgischer Gütertarif.
Teil II, Heft 7 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die Stationen Obernkirchen, Rinteln R. St. und Stadthagen R. St. der Rinteln-Stadthagener Eisenbahngesellschaft in die allgemeinen Tarifklassen und in die Ausnahmetarife 1—4 einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 11. März 1904. (753)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-belgischer Gütertarif.
Teil II, Heft 4 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 wird die Station Recklinghausen-Bruch des Eisenbahndirektionsbezirks Essen in die Ausnahmetarife 23 I und 23 II für Eisen, Stahl usw. einbezogen.

Die Frachtsätze bilden sich durch Anstoß nachstehender Beträge an diejenigen von Duisburg-Hochfeld Süd:

1. Ausnahmetarif 23 I.

Abteilungen			
a	b	c	d
2,11	1,64	1,64	—

2. Ausnahmetarif 23 II.

Abteilungen		
a	b	c
1,64	1,04	1,04

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 11. März 1904. (754)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-belgischer Gütertarif.
Teil II, Heft 8 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 wird die Station Heringen (Werra), an der Neubaustrecke Dankmarshausen-Heringen (Werra) des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, in den Ausnahmetarif 11 für rohe Kalisalze einbezogen.

Die Frachtsätze bilden sich durch Anstoß von 0,12 Francs für 1000 kg an diejenigen von Gerstungen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 11. März 1904. (755)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter österreichischer und ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).
Ergänzung der Güterklassifikation rücksichtlich des Artikels Graphit.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Durchführung im Tarifwege, wird der Abschnitt D (Güterklassifikation) des Tarifes Teil I für den oben bezeichneten Verkehr (Seite 42) durch folgende Position ergänzt:

Artikel	Tarifierungsklasse
Graphit, roh, auch gemahlen sowie geschlemmt oder in Tafeln, Kugeln oder Blocks geformt, auch Graphiterde	3

Wien, am 16. März 1904. (756)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch namens der beteiligten Transportanstalten.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

Tarif für den Verkehr zwischen Genf transit, Verrières transit und Delle transit einerseits und den österreichischen Stationen Bodenbach (k. k. österr. St. B. und St. E. G.), Moldau (k. k.

österr. St. B.), Reichenberg (S. N. D. V. B. und A. T. E.), Tetschen (Ö. N. W. B. und B. N. B.) sowie Weipert (B. E. B.) anderseits.

Der vom 1. Juni 1900 gültige Tarif für den sächsisch-preußisch-südfranzösischen Güterverkehr tritt nebst dem dazu erschienenen Ergänzungsblatt und I. Nachtrag am 4. Mai 1904 außer Kraft.

Demzufolge wird mit Gültigkeit von dem gleichen Zeitpunkte auch die in Nr 42 dieses Blattes vom 30. Mai 1900 unter (1310) verlautbarte Kundmachung außer Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 16. März 1904. (757)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Süddeutschland.)
Tarif Teil II, Heft 2.
Einführung der Dienstanweisung Nr 1.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 gelangt die Dienstanweisung Nr 1, enthaltend die Einbeziehung der Station Friedrichshafen in den Ausnahmetarif für Mais und in die Reexpeditionstabelle, sowie Berichtigung des Kilometerzeigers etc. zur Einführung.

Exemplare dieser Dienstanweisung sind durch die Verwaltungen der Endbahnen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 15. März 1904. (758)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Ausgabestelle für Gütertarife in Wien.

Mit 1. März 1904 wurde der Verkauf jener Gütertarife, an welchen die k. k. österr. Staatsbahnen beteiligt sind, durch das Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der österr. Staatsbahnen eingestellt und dem beim k. k. Bahnbetriebsamte Hauptzollamt befindlichen „Auskunftsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen für den Güterverkehr“ übertragen.

Wien, im März 1904. (759)

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsaß-Lothringen und via Schweiz.)
Tarif Teil V vom 1. Februar 1890.
Frachtsätze für die Beförderung von Häuten und Fellen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904 werden für die Beförderung von

1. Häuten, behaarten von Rindern, Büffeln, Pferden, Kühen und Kälbern sowie von Schaffellen ohne Wolle, roh, gesalzen oder getrocknet in verschnürten Ballen oder verpackt;
2. Fellen und Häuten anderen, roh, gesalzen oder getrocknet in verschnürten Ballen oder verpackt (Pelzwerk ausgenommen)

folgende Frachtsätze berechnet:

von	nach							
	Paris La Villette Douane				Paris Reuilly			
	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens							
	5000 kg		10 000 kg		5000 kg		10 000 kg	
	für jeden Frachtbrief und Wagen							
	ad 1	ad 2	ad 1	ad 2	ad 1	ad 2	ad 1	ad 2
	Francs für 1000 kg							
Budapest (deli v. . . . ; Angyalföld . ; dunap. t. p. u. ; fővar. közr. ; Józsefváros . ; Kelenföld . . ; Kiterö . . . ; Lipótváros . ; nyug. p. u. .)	89,05	101,40	82,70	86,20	89,75	101,40	83,40	86,20

Hierdurch werden die für die gleichen Stationsverbindungen in Nr 53 dieser Zeitung vom 11. Juli 1903 unter fortl. Nr 1749 verlautbarten Frachtsätze, deren Gültigkeit laut Kundmachung in Nr 95 dieser Zeitung vom 5. Dezember 1903 unter fortl. Nr 3039 bis 31. Dezember 1904 erstreckt wurde, aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 16. März 1904. (760)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Stadt-, Ring- und Vorortтarif vom 1. April 1895.
Besondere Bestimmungen zu §§ 32, 39 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Am 1. Mai 1904 treten folgende Bestimmungen in Kraft:

1. Bei den über die Stadtgleise der Berliner Stadtbahn
   a) zwischen Grünau/Niederschöneweide-Johannisthal und Grunewald/Potsdam;
   b) zwischen Friedrichshagen und Charlottenburg

verkehrenden Vorortzügen werden Gepäck und Expreßgut nicht abgefertigt.

2. Bei den im Aushangfahrplan besonders bezeichneten Vorortzügen Erkner-Charlottenburg-Erkner werden im Vorortverkehr Gepäck und Expreßgut nur zwischen den Stationen der Strecke Berlin Schlesischer Bahnhof-Fürstenwalde abgefertigt. Bei den übrigen Vorortzügen Erkner-Charlottenburg-Erkner ist die Abfertigung von Gepäck und Expreßgut ausgeschlossen.

Berlin, den 14. März 1904. (761)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai 1904 werden die Preise der im Verkehr mit Ostseebadeorten bestehenden Rückfahrkarten mit wahlfreier Gültigkeit über Land- und Wasserwege von Breslau nach Cammin und Dievenow (Berg- oder Ost-) infolge Einbeziehung des längeren Weges über Berlin erhöht.

Mit demselben Tage treten geringfügige Erhöhungen der Gepäckfrachtsätze im Verkehr von einzelnen sächsischen und österreichischen Stationen nach einigen Ostseebadeorten ein. Im Verkehr mit Lohme findet eine durchgehende Personen- und Gepäckabfertigung vom genannten Tage an nur noch über Stralsund-Sagard (Fuhrwerk) statt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau hier, Lindenstraße 18.

Stettin, den 14. März 1904. (762)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai d. J. wird der rheinische Personen- und Gepäcktarif neu ausgegeben.

Der bisherige, vom 1. August 1900 ab gültige Tarif wird zu dem gleichen Zeitpunkte aufgehoben, ebenso der rheinische Verbandstarif für den Verkehr mit Basel S. B. B., der dem neuen rheinischen Tarif einverleibt wird.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Mainz, den 14. März 1904. (763)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Rheinischer Personen- und Gepäcktarif.

Durch den am 1. Mai d. J. in Kraft tretenden Tarif treten neben Tarifermäßigungen auch Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen ein.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Mainz, den 16. März 1904. (764)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Die Lieferung von 1 660 000 kg Portlandzement in Säcken soll vergeben werden.

Zu diesem Zweck ist Termin auf
den 24. März 1904, vormittags 11 Uhr,
bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Verdingungsunterlagen sind vom Vorstand unseres Zentralbureaus, Bahnhofstraße 23, wo sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist 10 Tage.

Erfurt, den 9. März 1904. (765)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 24. 23. März 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Wirtschaftlichkeit in der Eisenbahnverwaltung.

Von der Schantung-Eisenbahn.

Gesetzentwurf betr. die Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung in Bayern.

Die zweite Lesung des Eisenbahnetats im preußischen Abgeordnetenhause.

Nachrichten:

Deutschland: Verkehrseinnahmen der deutschen Eisenbahnen. — Einnahmen der preuß.-hess. Staatsbahnen. — Verhandlungen des preuß. Landeseisenbahnrats in 1903. — Änderung der Bedingungen für einmalige Frachtstundung bei den preuß.-hess. Staatsbahnen. — Dienstvorschriften zur Militärtransportordnung. — Sitz der Verkehrskontrollen bei den preuß.-hess. Staatsbahnen. — Verbesserung der Gleise älterer Formen. — Neuer Gütertarif. — Eisenbahn zur Schneekoppe. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Betriebseinnahmen der sächs. Staatsbahnen. — Einführung von Eisenbahnmarken in Württemberg. — Schnellfahrende Lokomotiven. — Kaiser-Geburtstagsfeiern in den Eisenbahnvereinen der preuß.-hess. Staatsbahnverwaltung.

Österreich: Lokalbahn Krems-Grein. — Das zweite Gleis der Österr. Nordwestbahn. — Schlesische Eisenbahnpläne. — Einnahmen der österr. Staatsbahnen. — Von der Tauernbahn. — Buschtêhrader Eisenbahn. — Die Eisenbahnen im Kriege.

Ungarn: Betriebseinnahmen der ungar. Eisenbahnen. — Ungarische Investitionsanleihe. — Der Ertrag der ungar. Hauptbahnen. — Petroleumtarife.

Übrige europäische Länder: Neue deutsch-belgische Eisenbahnverbindung. — Elektrische Eisenbahn Brüssel-Antwerpen. — Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich. — Eisenbahnerstreik in Frankreich. — Elektr. Betrieb auf schweizerischen Normalbahnen. — Minenanlagen im Simplontunnel.

Fremde Weltteile: Eine Kohlenbahn in Ägypten. — Der Ausstand der Eisenbahnbediensteten in Argentinien. — Anlage bedeutender elektr. Bahnlinien in Kanada.

Amtliche Bekanntmachungen.

Wirtschaftlichkeit in der Eisenbahnverwaltung.

Das finanzielle Ergebnis des Rechnungsjahres 1903 ist für die preußische Eisenbahnverwaltung ein sehr günstiges. Der von der Regierung geschätzte Fehlbetrag im Staatshaushalt ist infolge der Leistungen der Eisenbahnen ausgeblieben; es wird sich sogar ein erheblicherer Überschuß ergeben. Die Ursachen hierfür liegen zunächst natürlich in dem Ansetzen eines Aufschwungs von Handel und Industrie und in Verbindung damit in der Zunahme des Verkehrs. Dem Eingeweihten ist indessen klar, daß ein gut Teil des finanziellen Ergebnisses die Folge der von der Verwaltung getroffenen Anordnungen wirtschaftlicher Natur ist. Die Mehreinnahmen sind bedeutend gestiegen, nicht in dem für den Kundigen zu erwartenden Maß die Mehrausgaben; der Betriebskoeffizient hat fallende Tendenz. Und diesen Erfolg darf sich die Verwaltung als ihr eigenstes Verdienst anrechnen. Sie hat nach dieser Richtung hin in den Jahren des Verkehrsniedergangs Schule gemacht. Die auf Grund der gewonnenen Erfahrungen erzielten Ergebnisse zeigen ihr, daß sie mit ihren Maßnahmen sich auf richtigem Wege befindet, daß dieser Weg weiterhin nur noch weiter auszubauen bleibt. Sie zeigen vor allem, daß nicht mit falschen Sparsamkeitsgrundsätzen gearbeitet werden darf. Die Bestrebungen nach möglichster Vervollkommnung in den Zuständen der Bahnanlagen ohne Rücksicht auf die hierbei notwendigen Aufwendungen an bedeutenden Mitteln laufen in gesundem Tempo parallel mit den wirtschaftlichen Maßnahmen zur Erzielung der Erhöhung von Betriebssicherheit einerseits und von Einnahmen anderseits.

Die Gesichtspunkte, nach denen der Staat die Eisenbahnen im wirtschaftlichen Sinne verwaltet, sind entsprechend dem vielumfassenden Gebiet des Eisenbahnwesens vielseitiger Natur. Diese erschöpfend zu erörtern und hier klarzulegen, ist nicht beabsichtigt. Wohl aber sollen aus der Praxis heraus einzelne Maßnahmen besprochen werden, die zur wirtschaftlichen Verwaltung des Bahnnetzes beitragen und Beachtung verdienen oder finden.

Daß bei der Entwurfsbearbeitung für Neubaulinien die zu berechnenden Anlagekosten den zu erwartenden Betriebsausgaben gegenüber abgewogen werden, ist bekannt. Es zeigt sich aber, daß, zumal bei den früher mit Privatkapital ausgebauten Linien, bei diesen Erwägungen die Interessen des Betriebes vielfach zu kurz gekommen sind. Die Gründe hierfür liegen auf der Hand. Es wird nicht energisch genug auf eine ausreichende Bemessung des Anlagekapitals hingewirkt und nicht genügend berücksichtigt, wie ein hoher Betriebsaufwand dauernde Beschwerden verursacht. Vor allem wird vornehmlich Wert auf günstige Linienentwicklung zu legen sein trotz etwaiger höherer Anlagekosten. Das hierbei entstehende Mehr an letzteren kann vielfach durch Ersparnisse an anderer Stelle wohl wett gemacht werden. So möge beispielsweise darauf hingewiesen sein, daß für die Ausführung der Nebenbahnen, die vornehmlich noch in Betracht kommen, einfachste Gestaltung der Hochbauten am Platz ist. Meist wird es genügen, Empfangsgebäude, Güterschuppen und Baulichkeiten ähnlicher Art in Fachwerk zu errichten, die nebenbei späterhin leichter eine örtliche Versetzung ertragen. Von Wichtigkeit ist es sodann, schon bei dem Entwurf auf die Erweiterungsfähigkeit der einzelnen Bauanlagen gebührend Rücksicht zu nehmen. Die früher bisweilen übliche Annahme von Schienen schwächeren Kalibers für Nebenbahnen hat sich späterhin gerächt; richtiger ist es, die Profile so zu bemessen, daß man in der Verfügung der Maschinen nicht beengt wird. Aber umsomehr empfiehlt sich die Verwendung altbrauchbaren Materials, die sich als durchaus zweckmäßig erwiesen hat.

Dem Bau und Betrieb sind die Ausgaben für die Leistungen der Arbeiter gemeinsam. Zuvor möge hier hervorgehoben werden, daß es sich im Staatsbetrieb nicht darum gehandelt hat, etwa in Zeiten wirtschaftlichen Niedergangs den Arbeiterbestand erheblich zu vermindern, ständige Arbeitskräfte zu entlassen, sondern um die unausgesetzte Prüfung und Anordnung ihrer zweckmäßigen Verteilung und günstigen Verwertung. Eine

vielfach erörterte, aber immer noch nicht erledigte Frage ist hierbei die, ob für die Verwaltung Ausführung durch eigene Organe oder durch Unternehmer das Gewiesene ist. Die von mir gewonnenen Erfahrungen sprechen im wesentlichen für Regiearbeit, abgesehen von Ausführungen, die für eine bestimmte Art der Arbeit besonders vorgebildete Kräfte verlangen; zu diesen gehören, um ein Beispiel herauszugreifen, Hochbauausführungen. Ist sachverständige Bauleitung vorhanden und die Bauaufsicht nicht untüchtig, dann wird eigene Ausführung billiger werden, ohne daß die Güte der Arbeit leidet. Unternehmerarbeit wird aus hier nicht zu erörternden Gründen vielfach der Verwaltung bequemer liegen, zumeist wird aber die Schlußrechnung zu gunsten der eigenen Arbeit sprechen. Dies leuchtet schon aus der Erwägung ein, daß der Unternehmer mit Recht ein Entgelt für das Risiko, das er zu tragen hat, beansprucht, und daß die in sein Geschäft eingelegten Kapitalien zinstragend bleiben sollen.

Kommt die Eisenbahnverwaltung zur Selbstarbeit, dann hat sie sich für Ausführung in Stücklohn oder in Tagelohn zu entscheiden. Die Meinungen gehen hier besonders auseinander, ein Zeichen dafür, daß ihre Klärung sehr wohl noch Erörterung verträgt. Es unterliegt zunächst keinem Zweifel, daß die Arbeitskraft des Arbeiters bei Beschäftigung in Stücklohn besser ausgenutzt wird, ohne daß etwa die Lebens- und Arbeitsfähigkeit hierdurch beeinflußt würde. Diese Tatsache muß ohne weiteres für Stücklohn in die Wagschale fallen. Die Erfahrung lehrt jedoch, daß bei den meisten Gattungen der Arbeit Voraussetzung für Anwendung von Stücklohnarbeit gute, energische Aufsicht ist, wenn anders die Güte der Ausführung nicht leiden soll; an dieser Aufsicht mangelt es tatsächlich mitunter. Immerhin gibt es noch genugsam Arbeitsausführungen, die sich selbst kontrollieren oder nach der Ausführung kontrollieren lassen. Zu dieser Art von Arbeit gehört z. B. das Verlegen und Auswechseln von Oberbau, Beförderung von Bodenmassen unter gewissen Voraussetzungen. Derartige Arbeiten werden ceteris paribus am billigsten in Stücklohn bewerkstelligt, wobei die Arbeiter ohne Schädigung der Verwaltung besser gestellt werden können. Einzelne andere Ausführungen, bei denen die Güte der Arbeit vom Arbeiter und dessen Beaufsichtigung abhängig ist — hierzu wird das Stopfen des in Stücklohn verlegten Oberbaues zu rechnen sein —, werden im allgemeinen in Tagelohn auszuführen bleiben, es sei denn, daß Gewähr für gute Ausführung sicher vorhanden ist. Hier angestellte Erhebungen haben ergeben, daß das Verlegen von eisernem Oberbau an Stelle von auszuwechselndem und Einbau von neuem an Stelle von unbrauchbarem auszukoffernden Bettungsmaterial bei Ausführung in Tagelohn durch eigene Arbeiter sich etwa um 20 %, also um den reichlich bemessenen Unternehmergewinn billiger stellt. Die Regiearbeit in Stücklohn gegenüber derjenigen in Tagelohn wird außerdem noch um etwa 5 % billiger. Aufsicht bei der Eigenarbeit in Stücklohn war hierbei wohl vorhanden, in schärferer Weise nur bei den Stopfarbeiten.

Ein weiteres Mittel zur Verminderung der Ausgaben ohne Beeinflussung der Betriebssicherheit oder des Arbeiterwohls besteht in dem Streben nach gegenseitiger Aushilfe der Arbeitskräfte bei den verschiedenen Arbeitergattungen. Die Erfolge nach dieser Richtung hin sind nicht ausgeblieben, sie werden aber ergiebigere werden, je mehr man mit der vielfach bestehenden Auffassung aufräumt, als ob der der Station unterstellte Rangierarbeiter nicht etwa zeitweise für den Bahnmeister als Streckenarbeiter wirken könne, oder als ob derselbe Mann nicht auf dem Güterboden und auf der Strecke oder in der Werkstatt arbeiten dürfe. Bei mittleren Stationen ist es häufig notwendig, zu gewissen Stunden eine gewisse Mindestzahl von Arbeitern zur Verfügung zu haben; ihre Beschäftigung den ganzen Tag über in demselben Arbeitszweige ist nicht zu erreichen. Treten Station, Bahnmeisterei, Güterboden, Werkstatt in wechselseitige Beziehung, dann werden die zu einzelnen Stunden des Tages nutzlos vorhandenen Arbeiter oft ohne Schwierigkeit bei einer anderen Dienststelle zur Verwendung kommen können. So ist es bei einer Station möglich geworden, die unbedingt notwendige Anzahl von Rangierarbeitern rotten- und stundenweise zur Unterhaltung der Gleisanlagen des Bahnhofes unter dem Bahnmeister zu verwerten, so daß die Station in ihren Oberbauanlagen ohne Zuhilfenahme von Streckenarbeitern mühelos in Ordnung gehalten wird, selbst auch dann, wenn es sich um Arbeiten handelt, die über den Rahmen der laufenden Unterhaltung hinausgehen; die Bahnmeisterei braucht entsprechend weniger Arbeiter. Ebenso wird häufig Aushilfe durch Güterbodenarbeiter bei dem Rangieren und umgekehrt möglich sein, da während des Rangierens, während dessen auch die Wagen vor dem Güterschuppen bewegt werden, zeitweise auf dem Güterboden weniger Beschäftigung sein wird und umgekehrt. Voraussetzung für die gegenseitige Aushilfe ist allerdings Einstellung von Arbeitern unter möglichst gleichen Bedingungen und Vermeidung von einseitiger Ausbildung des Arbeiterstammes.

Ebenso ist es wohl angängig, verschiedene Beamtenklassen innerhalb einer Station mehrseitig zu verwenden. Dies wird etwa der Fall sein können, wenn bei schwachem Nachtdienst die einzelnen Beamten nur stundenweise nötig sind; es wird recht zweckmäßig und durchaus kein unbilliges Verlangen sein, wenn dann der Stationsbeamte ohne Beihilfe eines Rangiermeisters rangiert und alsdann Zugabfertigungsdienst versieht, oder wenn der Telegraphist nebenbei etwa in der Gepäckabfertigung wirkt. Hier wird bei Klarlegung der Diensteinteilungen gemeinsames einmütiges Arbeiten der für einen Bezirk in Frage kommenden Inspektionen Erfolge zeitigen.

Schließlich soll noch bezüglich des Einstellens von Arbeitern und Hilfsbediensteten darauf hingewiesen werden, wie wesentlich die Bemessung des Verhältnisses von nichtständigem Personal zu dem ständigen ist. Es sind Arbeiter genugsam vorhanden, die es aus persönlichen Rücksichten vorziehen, nur den Sommer über außerhalb zu arbeiten, während des Winters aber ihren häuslichen Verrichtungen nachzugehen. Abgesehen von den Sachsengängern gibt es z. B. in Schlesien ganze Ortschaften, aus denen die Männer den Sommer über nach Hamburg oder sonstigen größeren Orten gehen. Den Winter kommen sie nach ihrer Heimat zurück, bringen ihr Häuschen und sonstige Liegenschaften in Ordnung und sorgen auf andere Weise für ihren Unterhalt. Jedenfalls muß die Eisenbahnverwaltung ihre nichtständigen Arbeiter für die Bauzeit überall aus Kreisen suchen, die während des Winters ihren Unterhalt auf andere Weise finden. Das Verhältnis von nichtständigem zu ständigem Personal sollte nun nicht nur den wechselnden Verkehrs- und Betriebsansprüchen innerhalb des Jahres sich anpassen, vielmehr hierbei auch auf die erfahrungsgemäß wiederkehrenden Schwankungen innerhalb von Jahresreihen rücksichtigen. Ist das Verhältnis nicht richtig gewählt, d. h. ist der ständige Arbeiterstamm im Vergleich zum nichtständigen zu groß, dann kommt der Staat bei der menschlichen Rücksicht, mit der er die Bediensteten behandelt, in üble Lage. Die ständigen Arbeiter will er nicht entlassen, obwohl dies den Forderungen der Wirtschaftlichkeit entsprechen würde; er ist dann tatsächlich nicht imstande, den Vorrat an Bediensteten dem Bedarf anzupassen, zum Nachteil der Allgemeinheit. Hierbei soll allerdings darauf hingewiesen werden, daß die Verminderung des Stammes von ständigen Arbeitern ihre Grenze in der Notwendigkeit findet, für die Sonntagsablösungen, Vertretungen in Krankheitsfällen usw. den nötigen Ersatz zur Hand zu haben.

Richtig und notwendig ist es, daß im wirtschaftlichen Sinne dem Fahrplan früheren Zeiten gegenüber erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet wird, und zwar in der Richtung, daß je nach dem tatsächlichen Verkehrsumfang Güterzüge ausfallen oder aber in Zeiten von Wagenmangel eingelegt werden.

Die Einführung der gemischten Züge auf den Nebenbahnen ist vornehmlich das Ergebnis wirtschaftlicher Erwägungen. Man kann hierin aber zu weit gehen; man soll derartige Einrichtungen nicht verallgemeinern, weil sonst vielfach das Gegenteil von dem erreicht wird, was erreicht werden soll. Auch hierbei muß von Fall zu Fall entschieden werden. Die

einsichtsvolle Verminderung der gemischten Züge wird jedenfalls nicht unwirtschaftlich zu nennen sein, im Gegenteil. Es muß bedacht werden, daß die gemischten Züge die Ausnutzung der Lokomotivkraft, der Wagen und des Personals nicht immer ermöglichen. Es muß ferner berücksichtigt werden, daß gemischte Züge gute Anschlüsse an die Hauptbahnen oft nicht zulassen und damit das Reisebedürfnis sowie die Reiselust und Benutzung der Züge vermindern können. Somit soll aus diesen Rücksichten heraus die Einschränkung der gemischten Züge auch im Sinne der Wirtschaftlichkeit empfohlen werden.

Bei den planmäßigen Zügen ist die Diensteinteilung für die Zugpersonale auf die Höhe der Eigenkosten von erheblicherem Einfluß sowie die Besetzung der einzelnen Züge mit Zugbegleitpersonalen. Ohne im übrigen die vorgeschriebenen Ruhe- und Mittagpausen einzuschränken, erweist es sich vielfach als angängig, Zugführer- und Packmeisterdienst zusammenzufassen, Wagenwärter für den Packwagen auszunutzen, ohne daß eine Beeinträchtigung in der Sicherheit der Ausübung des Dienstes dadurch eintritt. Allerdings dürfen die Einschränkungen nicht zu weit gehen; die Pünktlichkeit, eine der wesentlichsten Voraussetzungen für die Betriebssicherheit, darf nicht unter diesen Maßnahmen leiden. Was von der richtig bemessenen Ausnutzung der Zugpersonale gilt, gilt auch von der Ausarbeitung der Zugbildungspläne, die ständig von neuem der Prüfung bedürfen, um die richtige Art und Zahl von Personenwagen in den Zügen laufen zu lassen. Jeder Zug soll wie ein Einzelwesen behandelt werden, dessen besonderen Eigenheiten Rechnung zu tragen ist.

Wenn bislang vornehmlich der Verwertung der Kräfte des Menschen das Wort geredet worden, so beeinflußt auch die Materialien- und Inventarienverwaltung die wirtschaftliche Lage des Eisenbahnwesens recht erheblich, und es ist eine leicht zu erfüllende Pflicht jedwedes Eisenbahnbediensteten, das seinige zum Vorteil des Ganzen beizutragen. Dabei spielt einmal die Beschaffungs-, dann die Verwendungsfrage eine Rolle. Der Kauf der Materialien und Inventarien, die Unterhaltung und Ausbesserung der letzteren ist schon in zweckmäßiger Weise den Befugnissen der einzelnen Dienststellen entzogen. Denn nur die Beschaffung in größeren Mengen, die Ausnutzung der Markt- und Geschäftslage vermag zu fördern. Ob bei dem Verkauf von abgängigem Material mitunter nicht doch bessere Ergebnisse erzielt werden könnten, ist der Prüfung wert. Gerade hier ist jedenfalls rein kaufmännische Behandlung der Angelegenheit von Nutzen. Die peinliche Verfolgung der Verwendung aller Materialien und Inventarien, von Ölen, Petroleum u. dergl. mehr ist ständig nötig. Daß nach dieser Richtung noch manches geschehen kann, wird die Verschiedenheit der Verbrauchsmengen in verschiedenen Bezirken zeigen. Hier kann die Einzelarbeit viel wirken; die Dienststellenvorsteher, Stationsverwalter, Bahnmeister, Werkmeister — alle werden hier mit gutem Vorbild voranzugehen und strenge Aufsicht zu üben haben.

Der Eisenbahnfiskus ist Grundbesitzer von umfangreichen, zerstreut liegenden Ländereien und Lagerplätzen, die er in der Regel zur Verpachtung stellt. Die richtige Bemessung der hierbei zu fordernden Einheitssätze ist nicht ganz leicht, aber doch geboten. Bei zu hoher Forderung kann es an Pächtern fehlen, bei zu niedriger wird die freie Konkurrenz anderer Interessenten, die Lagerplätze gar nicht oder in benachbarter Gegend in Benutzung haben, beeinflußt. Es wird also eine Forderung der Wirtschaftlichkeit und zugleich der Billigkeit sein, die Preise so zu stellen, daß zwar alle Liegenschaften möglichst zur Benutzung und Verpachtung gelangen, daß aber die eingehenden Beträge in richtiges Verhältnis zu den berechtigten Forderungen der Konkurrenz gebracht werden. Hieran anschließend möge noch kurz auf den Grunderwerb eingegangen werden. Er spielt zwar, nachdem die Hauptbahnen im wesentlichen ausgebaut sind, bei Neubaulinien für den Staatssäckel unmittelbar eine weniger wesentliche Rolle, umsomehr aber bei Bahnhofsumbauten. Es ist Wert darauf zu legen, das für die Bauausführungen zu erwerbende Gelände sich rechtzeitig zu sichern, wie dies jeder Geschäftsmann tut, um nicht der Spekulation zum Opfer zu fallen. Deshalb wirkt hier der dem Eisenbahnfiskus zur Verfügung stehende Dispositionsfonds jedenfalls vorteilhaft.

Schließlich soll noch darauf hingewiesen werden, wie für das wirtschaftliche Wohl des Eisenbahnwesens die Erziehung des Beamten und Arbeiters von größter Wichtigkeit ist, und nach dieser Richtung hin sind die Erfahrungen allerdings gerade noch nicht durchweg zufriedenstellend. Im allgemeinen muß beobachtet werden, daß die Unterbeamten und mitunter auch die mittleren Beamten des Außendienstes für die Bemühungen der Verwaltung immer noch nicht genügendes Interesse an den Tag legen. Wenn die ergangenen Verfügungen formell befolgt sind, dann, meint man vielfach, sei die Angelegenheit als erledigt anzusehen; auf das Wesen der Sache wird weniger eingegangen, der Erfolg der Bemühungen nicht genugsam beachtet. Der Vorwurf trifft natürlich nicht alle beteiligten Beamten; die Regel bildet aber das Begnügen mit der schriftlichen Erledigung der gegebenen Anordnungen, das Eingehen in den Geist der Verfügung ist seltener. Dieser Umstand führt zu der Notwendigkeit, daß die Verwaltung ihre Anordnungen bis in die kleinsten Einzelheiten ergehen lassen muß, eine Maßnahme, die zu leidigem vielen Schreibwerk führt und doch nicht das voll erreicht, was erreicht werden soll. Dieser Mangel liegt wohl besonders an der Erziehung der Bediensteten. Die Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften sind zwar auf das Eingehendste gegeben, sie werden auch in der vorausgesetzten Weise gehandhabt. Der Erfolg ist indessen nicht völlig der entsprechende. Der in Nr 4 S. 48 f. d. Ztg. gemachte Vorschlag zur Gründung besonderer Eisenbahnfachschulen hat manches für sich. Es ist aber recht zweifelhaft, ob es richtig ist, schon Knaben für einen Beruf voraus zu bestimmen, für den bei der Schwierigkeit des Lernstoffs doch nicht jeder geeignet ist. Die nach dem Verfasser zu treffende Anordnung, daß bei Nichtbestehen von Fortgangsprüfungen Entlassung aus der Anstalt die Folge sein müßte, ist nicht ohne weiteres geeignet, diese Zweifel zu beheben.

Von erheblichstem Wert ist für die Verwaltung in jedem Falle die Prüfung der vorgebildeten Beamten. Die Prüfungen werden in sorgfältigster Weise zu erfolgen haben, vor allem wird mangelhafte Vorbildung zu beanstanden sein; es ist nötig, daß ohne Rücksicht ungenügende Kenntnisse zum Nichtbestehen der Prüfung führen. Scharfe Maßnahmen sind lediglich als ein Akt der Gerechtigkeit den besser vorgebildeten Bediensteten gegenüber anzusehen und als eine Pflicht der Notwehr zum Besten des Eisenbahnwesens.

Wenngleich noch manche andere Verwaltungszweige innerhalb der Eisenbahnverwaltung vorhanden sind, bei denen wirtschaftliche Maßnahmen zu beleuchten wären, so wird hierauf verzichtet, da sich ein vollständiges Bild in dem beengten Rahmen eines Aufsatzes ohnedies nicht geben läßt. Jedenfalls verzeichnet die Staatseisenbahnverwaltung so viele reiche Erfolge mit ihren Anordnungen wirtschaftlicher Natur, daß sie alle Veranlassung hat, in diesem Sinne weiter zu arbeiten.

Erfurt, im März 1904. Brosche.

Von der Schantung-Eisenbahn.

Es gab eine Zeit für China, in der es aussah, als sollten alle großen Unternehmungen, deren das Land bedurfte, Deutschen zufallen. Es war dies anfangs der neunziger Jahre; eine Reihe der wertvollsten Konzessionen war ihnen erteilt, und es wurde tatsächlich auch ein Anfang gemacht, indem die kurze Eisenbahnstrecke von Wusung nach

Schanghai von Deutschen gebaut wurde; aber diese Strecke ging am Tage der Eröffnung wieder in andere Hände über, und für die übrigen so wertvollen Konzessionen an Eisenbahnen und Bergwerken fanden sich keine Geldleute, die sie hätten benutzen wollen. Erst der Besetzung der Bucht von Kiautschou hat es bedurft, um das Kapital vertrauensvoller zu machen, und erst seitdem sind Unternehmungen größeren Umfanges von Deutschen in China begonnen worden. Es trat auf Anregung des kürzlich verstorbenen Herrn v. Hansemann das Konsortium der Deutsch-asiatischen Bank zusammen, welches nahezu alle kapitalkräftigeren Banken Deutschlands umfaßte, und beschloß, Eisenbahn- und Bergwerks-Unternehmungen in der Provinz Schantung ins Leben zu rufen. In erster Linie handelte es sich dabei um eine Verbindung der Hafenstadt Tsingtau mit Tsinanfu, der Provinzialhauptstadt des chinesischen Hinterlandes, sowie um die Ausbeutung der Kohlenfelder, die im Innern Schantungs unzweifelhaft vorhanden sind. Die Verträge mit der chinesischen Regierung kamen unter dem Druck der politischen Verhältnisse außergewöhnlich rasch und für die deutschen Unternehmer günstig zustande, so daß bereits im September 1898 mit den Arbeiten begonnen werden konnte. Als Vollendungstermin für die Eisenbahn Tsingtau-Tsinanfu wurde der 1. August 1904 festgesetzt. Diese Frist ist bei weitem nicht beansprucht, und schon jetzt verkehren Eisenbahnzüge zwischen den genannten Plätzen, während die endgültige Eröffnung der bisher nicht eröffnet gewesenen Strecke von Tschantsun bis nach Tsinanfu unmittelbar bevorsteht. (Inzwischen ist auch diese Strecke dem öffentlichen Verkehr übergeben worden; vergl. Nr 23 S. 368 d. Ztg. Die Schriftl.) Dieses günstige Ergebnis ist aber umsomehr anzuerkennen, als infolge der Boxerunruhen des Jahres 1900 nahezu ein volles Jahr für die Bauarbeiten verloren gegangen ist.

Ich habe während meiner letzten Anwesenheit in Schantung die Bahn bereits bis Lunchau, welches etwa 100 km von Tsinanfu entfernt ist, benutzt und mich davon überzeugt, daß diese trotz der mannigfach entstandenen Hindernisse und Schwierigkeiten in durchaus betriebsfertigem Zustande war. Es mangelte damals allerdings noch für etwa 30 km an Kleineisenzeug, da in der ersten Zeit unglaubliche Mengen davon durch die Chinesen gestohlen worden waren; das Gleis war aber trotz der zum Teil mangelhaften Verlaschung und Verschraubung so gut verlegt, daß es vollständig sicher war und eine Entgleisung nirgends eintrat. Dem Übelstande des fehlenden Materials ist inzwischen abgeholfen, das Gleis ist nunmehr durchweg richtig verlegt und der Betrieb auf der gesamten Strecke durchgeführt worden.

Die Strecke hat in der Hauptlinie eine Betriebslänge von 402 km, wozu noch etwa 48 km für zwei Anschlußlinien (nämlich für die Kohlengrube von Fangtse und die Zweigbahn nach Poshan) treten, so daß sich im ganzen 450 km ergeben, eine Länge, die mit der ursprünglich veranschlagten genau übereinstimmt, während zugleich auch der veranschlagte Kostenbetrag von 54 000 000 ℳ nicht überschritten wurde. Beides ist aber umsomehr anzuerkennen, als es sich bei dem Bau um vollständig neue und fremde Verhältnisse handelte.

Die Schwierigkeiten, welche der Bau fand, lagen vornehmlich in den mangelnden Verkehrsmitteln, ferner in der eigenartigen, verschlossenen, ja feindlich gesinnten und zunächst jedenfalls für die Bauarbeiten schwer verwendbaren Bevölkerung, ebenso auch in der weiten Entfernung von der Heimat, zuletzt aber auch, und zwar in ganz besonderem Maße, in den eigenartigen Geländeverhältnissen, namentlich bezüglich der zu überschreitenden Flußläufe. Die Linie folgt nämlich nicht etwa einem klar ausgebildeten Tale, sondern überschreitet eine Reihe von Tälern, um schließlich in das Tal des Hoangho einzulaufen. Diese Täler sind für gewöhnlich mit nur mäßigen Wasseradern durchzogen, die aber bei Regengüssen zu gewaltigen Strömen und zwar in unglaublich kurzer Zeit anschwellen; sie sind in dieser Beziehung noch gefährlicher als der Hoangho selbst, der von den Chinesen den Beinamen „der Kummer Chinas“ erhalten hat, denn während hier zwischen Hoch- und Niederwasser nur ein Unterschied von etwa 5 m ist, zeigen die gesamten Flußläufe Schantungs Unterschiede bis zu 7 und 8 m, wozu noch kommt, daß diese Hochwasser sich innerhalb ganz kurzer Zeit einstellen.

Wegen dieser Verhältnisse weist die Schantungbahn außergewöhnlich viele und lange Brücken auf; abgesehen von kleineren Grabendurchführungen, welche zumeist in Mauerwerk eiförmig überwölbt sind, sind von der Bahn insgesamt 18 Wasserläufe zu überbrücken gewesen, wovon die bedeutendsten — und auch unangenehmsten — der Takuho, der Weiho und der Tseho sind, bei denen die geschilderten Umstände in krassester Weise aufzutreten pflegen. Diese Brücken sind durchweg in Eisenkonstruktion auf massiven Pfeilern hergestellt, und zwar hat man in durchaus richtiger Weise, um Projektierung und Ausführung zu vereinfachen, für die normalen Lichtweiten von 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 12, 15, 20, 25, 30, 35 und 40 m ein- für allemal die Brückenträger bestimmt und sie dann für die Gesamtspannweite der betreffenden Brücken entsprechend ausgewählt. Insgesamt ergaben sich 7246 m Brücken, und darunter befinden sich solche von sehr erheblicher Spannweite, wie u. a. die Brücke über den Tseho, welche 440 m lang ist. Die Zusammensetzung der kleineren Brücken geschah in Europa, die größeren Brücken wurden an der Brückenstelle selbst montiert. Die Gründung der Pfeiler erfolgte in der Hauptsache auf gemauerten Brunnen, jedoch auch vielfältig nach dem Verfahren, daß 30 bis 40 T-Träger von 12 m Länge anstatt Pfählen in den Boden gerammt wurden.

Bei der Brücke über den Weiho versagte an zwei benachbarten Pfeilern die Brunnengründung nach einem größeren Hochwasser; der eine Pfeiler stürzte ein, der andere mußte entfernt werden. Die beiden Eisenkonstruktionen waren abgestürzt und wurden von den Fluten viele hundert Meter weit abwärts geführt. Anstatt der bisherigen drei Öffnungen zu 30 m wurden deren zwei zu 46 m eingebaut; der bereits eröffnet gewesene Betrieb mußte währenddem auf einer Umfahrung durch das inzwischen wieder trocken gewordene Flußbett geleitet werden. Auch bei den übrigen Flußläufen wurden alsbald unangenehme Erfahrungen gemacht; es stellte sich als notwendig heraus, verschiedene Überschwemmungsgebiete mit mehr Flutöffnungen zu versehen, und auch hier mußte lange Zeit der Betrieb um die neuen Baustellen herumgeleitet werden.

Eine lästige Beigabe bei den Brückenbauten war es, die Flußufer mit zu regeln und zu befestigen, wozu die chinesischen Landesbehörden selbstverständlich niemals zu bringen gewesen wären, während es notwendig war, um gegen die Hinterspülung oder Unterwaschung der Pfeiler und Flügelmauern vorzusorgen. Ausgedehnte Leitdämme mußten auch angelegt werden, um das höhere Wasser mit einiger Sicherheit im Flußbett selbst zu halten und somit von den benachbarten Dämmen abzulenken. Wie sich diese Leitdämme bewähren, wird sich erst zeigen müssen.

Die Strecke ist durchweg eingleisig ausgeführt, der Grunderwerb erfolgte jedoch bereits auch für das zweite Gleis; er stellte sich erstaunlich niedrig, nämlich auf etwa 36 000 kleine Käsch für das Mau, d. h. etwa 54 D. für 1000 qm (1 Mau ist nicht ganz gleich 1000 qm) oder 11 ₰ für 1 qm. Die nötigen Verhandlungen mit den Eigentümern wurden von den chinesischen Behörden besorgt und verliefen durchweg ohne jede Störung. Für jedes beseitigte Grab wurden 2 Taels (etwa 5 ℳ) bezahlt; auch diese Beseitigung und Verlegung der Gräber vollzog sich mit Hilfe der chinesischen Behörden in durchaus glatter Weise; die Bauarbeiten sind dadurch niemals aufgehalten worden.

Das Gleis besteht aus stählernem Querschwellen-Oberbau; die Schiene ist nach preußischen Normalien gewalzt, 12,5 cm hoch und 30 kg auf das laufende Meter schwer; eine Lasche wiegt 10 kg, je ein Klemmplättchen und eine Hakenschraube 0,50 kg, eine Laschenschraube 0,62 kg, ein Federring 0,026 kg.

Eine Schwelle wiegt 50 kg und das laufende Meter Gleis 129,30 kg. Die Schwellen sind 2,70 m lang und nach der Gleisachse eingebogen, um so die schiefe Stellung der Schienen zu erreichen; eine Unterfütterung fällt also fort.

Auf den Brücken ist das Gleis unmittelbar auf den Längsträgern befestigt, was für den Betrieb, namentlich in den Kurven, noch seine Schwierigkeiten zeigen dürfte.

Die Verlegung des Gleises erfolgte ausschließlich durch chinesische Unternehmer, welche dafür 75 000 kleine Käsch, d. h. etwa 115 ℳ für 1 Li gleich 585 m erhielten; Weichen wurden besonders bezahlt. Die Ausführung der ziemlich umfangreichen, immerhin in mäßigen Grenzen vorhandenen Erdarbeiten erfolgte ebenfalls in der Regel im Akkord, und zwar zu 32 Dollar-Cents das Fang, d. h. etwa 60 ₰ für ungefähr 3,5 cbm oder das Kubikmeter zu 17 ₰. Für die Herstellung von Mauerwerk ohne Material stellten sich etwa 3,50 D. im Akkord heraus; mit Material stellte es sich auf etwa 9 D. für 1 Fang.

Auffallend hoch zeigten sich die Kosten für die eisernen Brücken. Es wurden dafür in Deutschland frei Bord 325 ℳ für die Tonne bezahlt; die Fracht bis Tsingtau und zur Baustelle betrug etwa 33 ℳ, wozu schließlich die Zusammensetzung mit 170 ℳ tritt, so daß sich ein Gesamtpreis von 528 ℳ für die Tonne ergibt.

Die Empfangsgebäude der Stationen sind durchweg sehr einfach gehalten; nur das Empfangsgebäude in Tsingtau ist im Äußeren etwas reicher und mit einem Uhrturm ausgestattet. Die Gebäude sind in Putzbau mit sparsamer Verwendung von chinesischen Werksteinen und Verblendern ausgeführt; sie zeigen sämtlich recht geschmackvolle Formen mit Anklängen an chinesische Motive. Warteräume sind sehr sparsam und nicht heizbar hergerichtet, was wenigstens von den reisenden Europäern stark empfunden wird. Der Zugang zu den Bahnsteigen ist nur gegen eine Bahnsteigkarte erlaubt. Die Strecke selbst ist nicht eingezäunt.

An Betriebsmitteln sind vorhanden: 4 kleinere Humboldt-Maschinen zu 45 t, 6 Borsig-Maschinen zu 53 t, 14 Chemnitz-Maschinen zu 91 t, 351 Kohlenwagen, 100 bedeckte Güterwagen mit und ohne Bremse, 30 Personenwagen III. Klasse, 15 Personenwagen II. Klasse, 100 Plattformwagen, 10 Gepäck- und Postwagen, 50 Personenwagen IV. Klasse, 10 Kalk- und Deckelwagen, 25 Viehwagen, 5 Wassertankwagen, 15 Kieswagen, 2 Gepäckwagen, 3 Kranwagen, 1 Dienst- und schließlich 1 Salonwagen. Die Personenwagen sind zum Heizen vermittels des Dampfes der Lokomotive eingerichtet, wurden aber bisher nicht geheizt, da angeblich der Dampf dazu nicht ausreicht; für die europäischen Reisenden macht sich das recht fühlbar, da Kältegrade bis zu 16 ° Celsius, wie ich selbst erfahren habe, zur Winterszeit in Schantung einzutreten pflegen. Die Wagen IV. Klasse sind so eingerichtet, daß sie auch als Güterwagen dienen können; sie sind ohne jede Sitzgelegenheit, da der Chinese zu hocken und nicht zu sitzen pflegt. Die Wagen III. Klasse sind als Durchgangswagen mit hölzernen Bänken hergerichtet, die Wagen II. Klasse zur Hälfte mit gepolsterten, zur Hälfte mit hölzernen Bänken (für die Sommerszeit).

In Syfang, 7 km von Tsingtau, ist eine umfangreiche Betriebswerkstätte mit Lehrwerkstätte hergerichtet, die auf das beste und reichhaltigste ausgestattet ist, u. a. auch mit Wohngebäuden für die deutschen Beamten und die chinesischen Arbeiter. Die Strecke hat ein Anschlußgleis für die Lagerhäuser der Tsingtau-Reede, ferner eines für den kleinen Hafen und selbstverständlich auch eins für den großen Hafen sowie ein Anschlußgleis für die Kohlenschächte von Fangtse (170 km ab Tsingtau) und endlich eine Abzweigung von Tschangtien aus (285 km ab Tsingtau) in das weitere Kohlenfeld von Poshan, an dessen Erschließung zunächst noch gearbeitet wird, während das Kohlenbergwerk von Fangtse sich bereits einige Zeit im Betriebe befindet. Letzteres arbeitet zunächst mit nur einem Schachte und fördert täglich etwa 300 t Kohle, die zum überwiegend größeren Teile mittels des Anschlußgleises auf die Bahn und nach Tsingtau gelangt, so daß der Eisenbahnverwaltung schon jetzt eine nicht unerhebliche Fracht aus dem Bergwerksbetriebe gesichert ist.

Der übrige Frachtverkehr entwickelt sich langsam; vornehmlich dürfte auf landwirtschaftliche Erzeugnisse, in erster Linie auf das hoch bewertete Erdnußöl sowie auf Weizen und Obst zu rechnen sein. Ob die Seide bald ihren Weg in größeren Mengen über die Bahn finden wird, ist noch abzuwarten.

Was den Personenverkehr betrifft, so war dieser von Anfang an recht bedeutend und nimmt dauernd zu, und zwar bezieht sich dies insbesondere auf die IV. Klasse, während der Verkehr in der III. und vor allem in der II. Klasse noch außerordentlich gering ist. Die Preise sind etwa die gleichen, wie sie in Deutschland bezahlt werden, doch werden Rückfahrkarten in keiner Klasse ausgegeben. Die Zahlungen finden in Silberdollars, Cents und Kupfer-Käsch statt; andere Münzen und insbesondere Banknoten werden nicht angenommen. Den Kassierern, welche übrigens Chinesen sind, erwachsen durch die Zahlweise in Käsch nicht geringe Schwierigkeiten, die sie aber zu überwinden wissen, trotzdem es vorkommt, daß sie bei einem einzigen Zuge 150 000 bis 250 000 Käsch einzunehmen, also auch nachzuzählen haben.

Bisher verkehrten auf der Strecke insgesamt 10 Züge mit Personenbeförderung, sämtlich gemischte Züge, von denen nur zwei von Anfang bis zu Ende durchlaufen, während die übrigen Lokalzüge sind. Die Geschwindigkeit für die durchgehenden Züge beträgt durchschnittlich 40 km in der Stunde. Die Stationen liegen durchschnittlich 7,5 km voneinander entfernt; der Aufenthalt auf den kleineren beträgt 1—3 Minuten, auf den größeren Stationen, wie Kiautschou, Kaumi, Fangtse, Weihsien, Tschingtschoufu, Tschangtien, dagegen 10 bis 15 Minuten. Das Zugpersonal besteht ausschließlich aus Chinesen, mit denen durchweg die besten Erfahrungen gemacht worden sind.

Die Wagen laufen bemerkenswert ruhig in den Gleisen; Unterbau, Oberbau und Betriebsmittel scheinen danach in tadelloser Verfassung zu sein. Auch die Ruhe und Ordnung, mit der sich die Abfertigung der Züge trotz teilweise sehr starken Zudrangs vollzieht, ist bemerkenswert. Betriebsunfälle irgendwie größeren Umfanges sind bisher nicht vorgekommen, was bei der Natur der Chinesen besonders dazu beitragen wird, dieses erste deutsche Eisenbahnunternehmen hier im fernen Osten zu fördern und anderen Unternehmungen gleicher Art die Wege zu ebnen.

Schanghai, im Februar 1904. Franz Woas.

Gesetzentwurf betreffend die Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung in Bayern.

Vor einigen Tagen ist von der bayerischen Staatsregierung dem versammelten Landtage und zwar zunächst der Kammer der Abgeordneten der vor einigen Monaten in Aussicht gestellte Gesetzentwurf zur Beratung und Beschlußfassung vorgelegt worden. Er umfaßt die nachstehend aufgeführten 30 Lokalbahnen:

von München Ostbahnhof nach Ismaning mit Abzweigung von Johanneskirchen nach Schwabing im Kostenbetrage von 2 825 300 ℳ,
von Endorf nach Obing 1 195 100 ℳ,
von Wolnzach nach Geisenfeld 595 200 ℳ,
von Neuötting nach Altötting 515 400 ℳ,
von Freising über Langenbach nach Au 1 651 400 ℳ,
von Berchtesgaden bis zur Landesgrenze bei Schellenberg 1 524 800 ℳ,
von Vilshofen nach Ortenburg 928 300 ℳ,
von Waldkirchen bis zur Landesgrenze bei Haidmühle 3 428 800 ℳ,
von Simbach nach Kößlarn 1 666 900 ℳ,
von Waldfischbach nach Kaiserslautern 2 737 200 ℳ,
von Kaltenbach nach Bundenthal 1 699 700 ℳ,
von Sattelmühle nach Elmstein 692 600 ℳ,

von Neustadt a/H. nach Geinsheim 470 100 ℳ,
von Bodenwöhr nach Nittenau 815 300 ℳ,
von Amberg nach Schmidmühlen 1 310 800 ℳ,
von Beilngries nach Dietfurt 674 700 ℳ,
von Reuth nach Erbendorf 557 000 ℳ,
von Waidhaus nach Eslarn 515 000 ℳ,
von Bayreuth über Thurnau und Kasendorf nach Kulmbach 2 605 700 ℳ,
von Bamberg nach Scheßlitz 693 100 ℳ,
von Breitengüßbach nach Dietersdorf 1 948 200 ℳ,
von Naila nach Schwarzenbach 864 900 ℳ,
von Nürnberg Nordostbahnhof nach Eschenau 1 075 800 ℳ,
von Brückenau nach Wildflocken 847 500 ℳ,
von Seligenstadt nach Volkach 743 000 ℳ,
von Obernburg nach Heimbuchenthal 1 116 200 ℳ,
von Kempten nach Sinbratshofen 1 981 200 ℳ,
von Fünfstetten nach Monheim 415 100 ℳ,
von Mindelheim nach Kirchheim 1 008 700 ℳ und
von Türkheim nach Ettringen 443 900 ℳ.

Der Gesamtbetrag der hierfür aufzuwendenden Kosten beträgt unter Hinzurechnung einer dreiprozentigen Reserve 38 700 000 ℳ, zu deren Deckung der Finanzminister ermächtigt werden soll, ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Anlehen im Betrage von 39 000 000 ℳ aufzunehmen. Artikel 2 des Gesetzentwurfes bestimmt, daß mit der baulichen Ausführung genannter Lokalbahnen erst dann vorzugehen ist, wenn der für den Bahnbau und dessen Zubehör erforderliche Grund und Boden kosten- und lastenfrei dem Eisenbahnärar zum Eigentum überwiesen oder ihm zur Bestreitung der Grunderwerbskosten eine reale Sicherheit geboten sein wird.

Bemerkenswert bei vorstehendem Gesetzentwurfe ist, daß er in grundsätzlicher Hinsicht sich insofern von den früheren unterscheidet, als er sich auch auf Lokalbahnbauten im linksrheinischen Bayern — in der Pfalz — erstreckt. Mit dem Fortfalle der staatlichen Zinsgarantie für Eisenbahnneubauten in der Pfalz ist nämlich nicht mehr zu erwarten, daß die pfälzischen Eisenbahngesellschaften den Bau der meist wenig ertragfähigen Lokalbahnen in die Hand nehmen; es trat infolgedessen an die Staatsregierung die Aufgabe heran, zu dem weiteren Ausbau des pfälzischen Bahnnetzes selbst insoweit beizutragen, daß eine Benachteiligung der Verkehrsinteressen der Pfalz im Vergleiche zu denen des rechtsrheinischen Bayern hintangehalten wird. Aus diesem Grunde haben vier in der Pfalz zu erbauende Lokalbahnen im gegenwärtigen Gesetzentwurfe Aufnahme gefunden.

Nach Vollendung der teilweise noch im Bau begriffenen Linien des letzten Lokalbahngesetzes (vom 30. Juni 1900) werden im Bereiche der bayerischen Staatsbahnverwaltung 144 Linien mit einer Gesamtlänge von 2479,5 km ausschließlich für den Lokalverkehr im Betriebe sein, wozu dann später noch die 499,47 km betragenden 30 Lokalbahnen des gegenwärtigen Gesetzentwurfes treten.

Aus der dem Gesetzentwurfe beigegebenen Denkschrift entnehmen wir in bezug auf die Betriebsergebnisse der bayerischen Lokalbahnen vom Jahre 1885 bis 1902 nachstehendes Bemerkenswerte:

Die kilometrischen Einnahmen stiegen vom Jahre 1885 zunächst rasch an und zwar von 1537 ℳ im Jahre 1885 auf 3659 ℳ im Jahre 1888; von da an ist eine zwar gleichförmige aber nur geringe Zunahme zu erkennen, die sich gegen das Jahr 1902 zu mit einem Stand von 4347 ℳ merklich abflacht. Die kilometrischen Ausgaben zeigen bis zum Jahre 1897 einen ähnlichen Verlauf wie die Einnahmen; sie steigen zunächst langsam von 942 ℳ im Jahre 1885 auf 1798 ℳ im Jahre 1890 und 2155 ℳ im Jahre 1897. Von hier ab bis zum Jahre 1900 setzt eine unverhältnismäßig starke Zunahme ein, die im Jahre 1900 zu einem Stand von 3031 ℳ führt, der sich in den Jahren 1901 und 1902 nahezu erhält.

Die Verzinsung, welche im Jahre 1885 = 1,20 % beträgt, steigt bis zum Jahre 1888 auf 4,61 %, mindert sich jedoch in den folgenden Jahren unter erheblichen Schwankungen, welche durch die stufenförmige Zunahme des Bauaufwandes veranlaßt sind, auf 3,04 % im Jahre 1891 ab. Von da bis zum Jahre 1897 bewegt sie sich nur zwischen den Grenzen von 3,04 und 3,60 %. Vom Jahre 1898 an tritt infolge der geringeren Einnahmesteigerung und des stärkeren Anwachsens der kilometrischen Ausgaben ein beträchtlicher Rückgang des Verzinsungssatzes ein, der im Jahre 1900 nur noch 2,25 % beträgt und auch in den beiden folgenden Jahren 1901 und 1902 nur wieder auf 2,33 bezw. 2,54 % steigt. Von besonderem Einflusse auf den Rückgang der Rente war die in den letzten Jahren in immer größerem Umfange eingetretene Auflassung des Lokalbahnzuschlages.

Die Entwicklung des Reinerträgnisses der bayerischen Lokalbahnen in den letzten Jahren zeigt somit ein im allgemeinen wenig erfreuliches Bild, und so muß es daher als dringend geboten erachtet werden, zu untersuchen, ob nicht Mittel und Wege gefunden werden können, die geeignet sind, die Ergebnisse des Betriebes zum Bauaufwand in ein entsprechenderes Verhältnis zu bringen; denn nur unter dieser Voraussetzung erscheint es mit einer gesunden staatlichen Wirtschafts- und Finanzpolitik vereinbar, für den Lokalbahnbau weitere erhebliche Mittel zur Verfügung zu stellen. Als das nächstliegende Mittel zur Erreichung des gedachten Zieles erscheint die tunlichste Abminderung des Bauaufwandes und der Betriebskosten durch noch weitergehende Vereinfachungen der baulichen Anlagen und der Einrichtungen für die Ausführung des Dienstes. Es darf angenommen werden, daß auf diesem Wege immerhin einiger Erfolg erzielt werden kann; unter keinen Umständen wird aber auch bei der einfachsten Ausgestaltung der Lokalbahnen in Bau und Betrieb deren Erträgnis auf eine befriedigende Höhe gebracht werden, und es läßt sich daher schon in naher Zukunft der Zeitpunkt voraussehen, in welchem die Finanzlage die Fortsetzung des Baues staatlicher Lokalbahnen verbietet Wenn daher deren Weiterbau gesichert werden soll, fährt die Denkschrift fort, so liegt der Gedanke nahe, auf die Erhöhung der Betriebseinnahmen hinzuwirken und somit auf die bei Beginn des Baues staatlicher Lokalbahnen ausgesprochen und gutgeheißene Absicht zurückzukommen, wonach die Tarife für den Lokalbahnverkehr im allgemeinen höher zu stellen sind, als die Tarife der anschließenden Hauptbahnen, für diese Tariferhöhung aber eine zweckmäßige Form zu suchen, welche die Mängel des derzeit geltenden, aber vielfach durchbrochenen Systems der festen Geldzuschläge vermeidet. Als eine solche zweckmäßige Form der Tariferhöhung erscheint eine prozentuale Erhöhung der derzeit gültigen Tarifentfernungen. Bei einer derartigen Gestaltung der künftigen Lokalbahntarife würde die Belastung der Interessenten je nach der Entfernung der in Betracht kommenden Verkehrsstellen von der Hauptbahnanschlußstation geringer oder größer sein, also in angemessenem Verhältnisse zu den ihnen aus der Lokalbahn zufließenden Vorteilen stehen. Weiter würden die eintretenden Frachterhöhungen nach den einzelnen Tarifklassen sich abstufen und die höher tarifierten Güter mit höheren, die geringer tarifierten Güter mit geringeren Beträgen treffen; Wert und Transportfähigkeit der Güter würden also in richtigem Verhältnis berücksichtigt werden.

Bei Festsetzung des Maßes der prozentualen Entfernungszuschläge wird darauf Bedacht zu nehmen sein, daß Tariferhöhungen, welche eine Schädigung wirtschaftlicher Interessen befürchten lassen, vermieden bleiben. Dieser Förderung würde eine allgemeine Erhöhung der Tarifentfernungen um 20 % entsprechen. Die hierdurch eintretende Erhöhung der Beförderungspreise würde selbst bei den längsten derzeit bestehenden Lokalbahnen nur in den hoch tarifierten allgemeinen Wagenklassen, welche eine höhere Fracht wohl auf sich nehmen können, an das Maß der derzeitigen festen Geldzuschläge heranreichen, im übrigen aber, insbesondere für die geringwertigen Güter und für kürzere Lokalbahnen, hinter dieser Grenze erheblich zurückbleiben. Die einzelne Sendung würde nur eine geringe Mehrbelastung zu tragen haben, so daß die Fortentwicklung des Verkehrs tatsächlich ernstlich nicht in Frage gestellt erscheint.

Die 20 prozentigen Entfernungszuschläge würden bei den bereits eröffneten oder gesetzlich genehmigten Lokalbahnen sowie bei den Vizinalbahnen platzzugreifen haben; dagegen wird vorbehalten bleiben müssen, bei künftig neu zu bewilligenden Lokalbahnen einschließlich der im vorliegenden Gesetzentwurf vorgesehenen Linien auch über die Grenze von 20 % hinauszugehen.

Der Umfang der Tariferhöhung würde die Tarife für den Güter- und für den Tierverkehr, welch letzterer seither zuschlagfrei geblieben ist, in sich begreifen. Dagegen werden für den übrigen Verkehr, insbesondere für den Personenverkehr, die derzeitigen Beförderungspreise im allgemeinen bestehen bleiben können, insofern nicht besondere Verhältnisse eine anderweitige Bemessung angezeigt erscheinen lassen.

Die zweite Lesung des Eisenbahnetats im preußischen Abgeordnetenhause.

An die in voriger Nummer mitgeteilte bedeutungsvolle Rede des Staatsministers Budde schloß sich am 7. d. M. noch eine Abendsitzung an, in der eine Anzahl Redner der verschiedenen Parteien der hohen Befriedigung über das vom Minister entworfene Bild der Entwicklung des preußischen Staatsbahnwesens in den 25 Jahren seit Errichtung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten Ausdruck gaben. Die meisten Redner sprachen dem Minister und seinen Räten ihren besonderen

Glückwunsch aus. Natürlich kamen neben der hohen Anerkennung des Geleisteten auch einzelne noch unerfüllte Wünsche zutage, insbesondere der Wunsch nach stärkerem Ausbau des Nebenbahnnetzes. Einige neue Gesichtspunkte führte der Abg. Macco ins Feld. Unter Berufung auf die ihm aus eigener Anschauung bekannten nordamerikanischen Verhältnisse begründete er die Ansicht von der zu großen Belastung der preußischen Eisenbahnen: hier kämen auf das Kilometer Betriebslänge 1883: 255 441, jetzt 483 000 Personenkm, dort nur 89 721, die Höchstleistung sei dort 258 341 Personenkm. Auch im Güterverkehr ist der Unterschied groß: bei den preußischen Bahnen ist der Güterverkehr von 1889 bis 1902 von 14 auf 25 Milliarden Tonnenkilometer gestiegen, auf das Kilometer Bahnlänge kommen hier 828 000 tkm, in Nordamerika nur 735 000 tkm. Redner berechnete dann die Rente des durch die Eisenbahnschuld von etwas über 6 Milliarden dargestellten, noch nicht getilgten Kapitals auf 9 %; ziehe man aber von diesem Kapital noch dasjenige ab, was die Eisenbahn zu den allgemeinen Staatsausgaben abgeliefert habe, so erhalte man gar einen Prozentsatz zwischen 10 und 12 %, wie er in der Industrie selten vorkomme; umsomehr habe der Staat die Pflicht, die notleidende Mittel- und Kleinindustrie mehr als bisher zu schützen durch Verringerung der Selbstkosten, durch billigere Frachten. Er meinte ferner, daß das Extraordinarium durch Um- und Neubauten von 123 Bahnhöfen mit 331 000 000 ℳ doch zu stark belastet sei; man werde fernerhin die Mittel für solche Neubauten aus Anleihen entnehmen müssen.

Weiter kam auf die Beschaffung schwerer Güterwagen. Die Amerikaner führen ihre Eisensteinzüge mit Nutzlasten von 1800 bis 2400 t und einer Maschine, während unsere Kohlenzüge nur etwa 500 t Nutzlast führten. Die Pennsylvaniabahn führe alle Züge mit mindestens 700 t Nutzlast. Um derartiges zu erzielen, bedürfe man Güterwagen mit nicht nur erhöhter Tragfähigkeit, sondern auch mit Einrichtung zur Selbstentladung. Bei dieser betrügen die Kosten nur $^1/_4$ derer der Handentladung. Natürlich müsse auch die Industrie mit ihren Einrichtungen hierzu Hand in Hand gehen. Dazu gehöre aber, daß der Minister den guten Willen zeige, bei solchen Einrichtungen schwerer Züge mit Selbstentladung dann auch tarifarische Erleichterungen eintreten zu lassen. Erst dann würden die beschafften 20 t-Wagen den erwarteten allseitigen Nutzen bringen. Er führte dann noch in Erwiderung auf die Ausführungen des Finanzministers neuere Zahlen über die niedrigeren amerikanischen Tarife an, erläuterte seine Redewendung vom „herrschenden" Finanzminister und führte ein verbürgtes Wort des verstorbenen Ministers v. Maybach nach der Eisenbahnverstaatlichung und vor seinem Ausscheiden aus dem Amte an. Dieser habe damals ausgesprochen: „Die Interessenten der Industrie sollten sich wohl vorsehen, daß der Herr Eisenbahnminister die nötige Stütze bekäme gegen den Finanzminister, damit die Absichten, die bei der Begründung des Staatseisenbahnwesens in Preußen zugrunde gelegt wurden, sich auch verwirklichten." Redner schloß mit der Ausführung, daß die vom Minister erwähnten Tarifermäßigungen erst die Entwicklung der Industrie ermöglicht hätten, die zu den großen Einnahmen führten. Auch durch weitere Frachtermäßigungen werde die Eisenbahnverwaltung sich selbst nützen und die Wohlfahrt des Landes fördern.

Staatsminister Budde versicherte dem Vorredner zunächst humoristisch: „Herr Abg. Macco glaubt gar nicht, wie einig wir sind" — und widerlegte dann dessen Ausführungen, daß der jeweilige Finanzminister das Hindernis einer richtigen Entwicklung der Tarifpolitik sei. Er fuhr fort: „Nun, meine Herren, nehme ich für mich in Anspruch, daß ich derjenige Minister bin, der zuerst Tarifpolitik zu machen hat, allerdings in Verbindung mit dem Herrn Finanzminister. Deshalb mußte Herr Macco, wenn er jemand angreifen wollte, nicht an erster Stelle meinen heute abwesenden Herrn Kollegen angreifen, sondern mich, und darum bitte ich das nächste Mal. Dann möchte ich erwähnen, daß der Abg. Macco von dem Herrn Finanzminister gesagt hat, er wäre der Herrschende, der herrschende Finanzminister. Ich bin selbstredend koordiniert, und der Herr Finanzminister hat mir gegenüber niemals etwas anderes beansprucht. Ich möchte wirklich bitten, daß die Legende nun mal endlich beseitigt wird, daß der Herr Finanzminister die preußische Eisenbahnverwaltung regiert. Das ist durchaus nicht der Fall, und das beansprucht auch ein so kluger Mann wie unser heutiger Finanzminister durchaus nicht. Er hat so viel Verständnis für die Eisenbahnverwaltung und für die Industrie, namentlich da er Regierungspräsident in dem größten preußischen Industrierevier gewesen ist, daß es ihm gar nicht einfällt, einen solchen Anspruch zu erheben oder die Industrie lahmlegen zu wollen. Ich fühle mich verpflichtet, das hier im Hause auszusprechen; denn der Herr Finanzminister ist bis jetzt allen Vorschlägen, die ich gemacht habe, im wesentlichen beigetreten. Ich erinnere Sie daran, daß ich wenige Monate Minister war, und daß da die Verstaatlichung der größeren Privatbahnen, die schon lange geschwebt hatte, im Verein mit dem heutigen Herrn Finanzminister sofort durchgeführt worden ist. Alle Vorschläge, die ich bis heute gemacht habe, die natürlich alle Geld gekostet haben, sind von dem Herrn Finanzminister gutgeheißen worden, und wir haben in vollem Einverständnis gearbeitet, so daß von der Legende, daß der Herr Finanzminister ein Hindernis für die Entwicklung der preußischen Staatsbahnen sei, gar keine Rede sein kann. Ich freue mich, daß mir vom Herrn Abg. Macco Gelegenheit gegeben worden ist, dieser Legende gegen den abwesenden Herrn Minister entgegenzutreten."

Der Minister ging weiter auf die Tarifpolitik ein und schloß: „Ich glaube, der Herr Abg. Macco ist der wärmste Vertreter dafür, daß die preußische Staatsbahnverwaltung eine gute Tarifpolitik getrieben und was gutes geleistet hat; denn er hat eben selbst ausgeführt, wenn wir die Tarifermäßigung nicht gemacht hätten, dann würde die Industrie nicht so viele Vorteile gehabt haben, dann würde die wirtschaftliche Lage nicht so gestiegen sein und alles nicht in so schöner Blüte sich befinden, wie es heute ist. . . . Einen wärmeren Befürworter für die preußische Tarifpolitik wünsche ich mir nicht, und deshalb schließe ich damit, was ich zu Anfang gesagt habe: der Herr Abg. Macco glaubt gar nicht, wie einig wir sind." (Große Heiterkeit)

Der folgende Redner, Abg. Wiemer, sprach über die zu fiskalische Eisenbahnpolitik des verstorbenen Finanzministers v. Miquel, bemängelte den vom jetzigen Finanzminister gebrauchten Ausdruck von den Eisenbahnen als dem Schmerzenskinde der letzten Jahre, meinte, die Voranschläge würden zu vorsichtig aufgestellt, ging dann auf die vielfach berechtigten Wünsche der Beamten nach Gehaltserhöhung ein, wünschte die Abschaffung der Schreibgebühr bei Anträgen auf Fahrgelderstattung und der Platzkartengebühr, die Einrichtung des elektrischen Schnellverkehrs auf den Berliner Stadt- und Vorortbahnen, Verbesserung der Wascheinrichtung in der III. Klasse, Feriensonderzüge nach dem Harz usw. und schloß mit dem Hinweis auf die von der Regierung bei der Verstaatlichung 1879 gemachte Zusage, daß die Rücksichten auf die Verzinsung und Gewinste beiseite gesetzt und alle wirtschaftlich berechtigten Anforderungen des Landes erfüllt werden sollten. Vieles von dem, was damals in Aussicht gestellt wurde, sei nicht in dem Maße und dem Tempo verwirklicht; aber er erkenne an, daß Großes geleistet sei; der Minister selbst habe weitere Reformen und Verbesserungen versprochen, und in der Hoffnung der Erfüllung schließe er sich dem Glückwunsch an die Eisenbahnverwaltung zu ihrer 25jährigen erfolgreichen Wirksamkeit an.

Die Abendsitzung schloß mit einer die Verdienste der Staatsbahnverwaltung sehr anerkennenden Rede des Abg. Graf Moltke, in der er sich u. a. gegen einige Ausführungen des Abg. Macco wegen Einsetzung einer besonderen Eisenbahnkommission neben der Budgetkommission wandte, aus eigener Anschauung vor der Überschätzung der amerikanischen Einrichtungen warnte und einige Wünsche wegen der Ermäßigung der Zuckertarife, weiterer Ausgabe des Reichskursbuchs für den Viehverkehr und ähnliches zur Sprache brachte.

Die Fortsetzung der Beratung vom 8. d. M. begann mit einer Rede des Abg. Brömel, der von der Jubiläumsstimmung sprach, in die das Haus durch die große Rede des Herrn Ministers versetzt sei.

Er bezeichnete das vom Minister entworfene Bild als ein unbestritten glänzendes Bild mit vielen Licht- und Schattenheiten. Für besonders erfreulich hielt er die vom Minister dagegen eingelegte Verwahrung, daß die preußische Eisenbahnverwaltung vom Finanzminister regiert werde. Daß die Kritik gegen diese Verwaltung jetzt so viel weniger scharf sei als früher, das sei der energischen Reformarbeit zu danken, die namentlich im letzten Jahrzehnt geleistet sei. Die Klagen über den Assessorismus seien verstummt infolge der Reformen zur Verminderung des Schreibwerks und zur Vereinfachung des Betriebs. Das günstige Urteil des Ministers über das Kohlensyndikat werde nicht überall geteilt, auch dem neuen Stahlwerksverbande gegenüber sei Vorsicht geboten; ein österreichischer Eisenindustrieller habe einmal das Gebot der Nächstenliebe und des Eigennutzes sehr drastisch in die Worte zusammengefaßt: „Liebe Dein Eisen, wie Dich selbst, und schmiede Deinen Nächsten, so lange er warm ist." Der Abgeordnete schloß sich weiter den ausgesprochenen Wünschen auf möglichst der Wirklichkeit entsprechende Aufstellung der Voranschläge, weiteren Ausbau auch der Vollbahnen, Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen und Einrichtung zur Selbstentladung an und schloß mit der freudigen Feststellung, daß jetzt der Geist des modernen Verkehrs in die Eisenbahnverwaltung eingezogen sei. Die nun folgenden Redner aus dem Hause gingen auf zahllose Einzelfragen ein, unter denen wir die Klage über den Abbruch, den die Eisenbahnkonsumvereine dem mittleren Gewerbestand täten, und den Wunsch nach Wiedereinführung der Sonntagskarten sowie die Stellung der Staatsbahnverwaltung zum sogen. H. K. T. Verein (zur Hebung des Deutschtums in den Ostmarken) hervorheben. Aus der längeren Antwort des Ministers heben wir folgende Punkte hervor: Der Zusammenschluß zu Konsum-

vereinen könne den Beamten nicht verboten werden, sie dürften aber für diese Tätigkeit ihre Dienstzeit nicht in Anspruch nehmen. Sozialdemokratische Bestrebungen würden dadurch gewiß nicht gefördert, denn, wenn die Eisenbahner einen Konsumverein bildeten unter Leitung von höheren mittleren oder unteren Beamten und Arbeitern, so sei es sicher, daß der Verein kein sozialdemokratischer sei; übrigens begünstige er, der Minister, die Bildung der Konsumvereine nicht, er halte es für besser, wenn die Ausgaben, die seitens der Eisenbahner gemacht werden, dem Mittelstande zufließen, damit jedes Gewerbe seinen eigenen goldenen Boden habe. Wenn aber ein örtlicher wirtschaftlicher Kampf entsteht, dann würde er ungesetzlich handeln, wenn er den Eisenbahnern verbieten würde, außerhalb ihrer Dienststunden tätig zu sein, um für sich wirtschaftliche Vorteile zu erzielen. Der Minister beantwortete dann im einzelnen die vorgebrachten Punkte; er erwähnte, daß sowohl die Platzkarten wie die Bahnsteigkarten nicht fiskalischen, sondern betrieblichen Rücksichten entsprungen seien und sich bewährt hätten. Die Menge der für den Bahnbetrieb bezogenen Kohlen aus fiskalischen Gruben stelle sich auf 1 000 000 t, die übrigen 6 000 000 t entstammten Privatgruben. Die Auskunftsbureaus sollen mit ausländischen Fahrplänen mehr als bisher ausgestattet werden. Das Viehkursbuch soll erneut aufgelegt werden, weil dadurch namentlich der Landwirtschaft ein großer Dienst geleistet wird. Das Verhältnis zu den Syndikaten beruhe auf Gegenseitigkeit; es sei keine Sorge, daß diese zu unwirtschaftlichen Maßnahmen verleiten würden.

Auf die Berliner Verkehrsverhältnisse ging der Minister aus Anlaß der Klagen über die Überfüllung der Stadt- und Vorortzüge näher ein. Er nehme an, daß der Herr Abg. Brömel mit diesen durchaus berechtigten Ausführungen nicht nur an die Staatseisenbahnverwaltung, sondern auch nach einer anderen Richtung einen Wink habe geben wollen, nämlich an die Berliner Stadtverwaltung, daß sie für die schleunige Vermehrung der Untergrundbahnen in der Stadt und nach den Vororten sorge; „denn die Stadt Berlin ist in ihren Verkehrseinrichtungen zurückgeblieben. Der Staat ist grundsätzlich nicht dazu da, der Stadt Eisenbahnen zu bauen, und wenn der Staat die Stadt- und Ringbahn sowie die Vorortlinien gebaut hat, so kann die Stadt Berlin dem Staate dafür nur dankbar sein. Für keine einzige Stadt in der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ist so viel für den örtlichen Verkehr geschehen wie für Berlin und seine Vororte. Ich hoffe also, der Abg. Brömel wird mit seinen Ausführungen erreichen, daß die Stadt Berlin nun ihrerseits das Versäumte durch den Bau von Untergrundbahnen oder auch Hochbahnen in beschleunigtem Tempo nachholt."

Der Minister streifte die Frage der verschiedenartigen Heranziehung der Gemeinden mit Beiträgen zu Bahnhofsbauten, betonte die Notwendigkeit der Remunerationsfonds und ging dann auf einige technische Fragen ein, zunächst die Frage der größeren Wagen. Er sei im vorigen Jahre mit den Interessenten selbst in Verbindung getreten und habe sie gefragt: welche Wagen wollt Ihr? Nur im Einvernehmen mit den Interessenten habe er den Entschluß gefaßt, größere Wagen zu bauen. Es sind jetzt bereits zum Teil abgeliefert, zum Teil in Arbeit 400 Wagen zu 20 t. Die Übertragung des Schemas der Selbstausladung von Amerika hierher und die Einrichtung von Fabriken und Zechen sei in dem Umfange nicht möglich, wie es vielfach geglaubt wird. So vortrefflich die Einrichtung auch an Ort und Stelle sei, könne sie doch nicht schematisch übertragen werden. „Der Kernpunkt der Frage liegt darin: wir sollen für die größeren Wagen Tarifermäßigungen geben, das heißt aber mit anderen Worten, wir sollen wiederum die Großindustrie mit ihren billigeren Produktionskosten stärken gegenüber der Kleinindustrie; denn der Kleinindusrielle und der Mittelstand sind nicht in der Lage, sich solche Massen zu bestellen, wie sie mit den großen Wagen befördert werden können und befördert werden müssen, wenn sie wirtschaftlich arbeiten sollen."

„Es liegt fernerhin eine große betriebliche Schwierigkeit, die auch Herr Macco anerkennen wird, in folgendem. Sobald ich den Frachtsatz für den großen Wagen heruntersetze, ist es selbstverständlich, daß auch derjenige, der sonst nur geringe Kohlenmengen bezieht, bei der Eisenbahnverwaltung einen großen Wagen bestellt, weil er tarifarisch billiger ist. Dann müßte ich dem gestrigen Vorschlag des Herrn Abg. Macco sehr bald folgen und die Wagen, die nicht ganz modern sind, nach amerikanischem Muster alle verbrennen. (Zuruf: Das ist übertrieben!) Das ist nicht übertrieben; denn ich habe jetzt schon mit der Schwierigkeit zu tun, daß eine große Anzahl von Interessenten bedauert, daß die 10 t-Wagen allmählich ausscheiden. Ich habe aus den Kreisen eine Menge Petitionen bekommen, die mich gefragt haben, wieviel 10 t-Wagen sind noch da? Ich bin auch in der Budgetkommission darüber gefragt worden. Ich meine, die Frage bedarf der eingehenden weiteren Prüfung, die ich auch gern zusage. So ohne weiteres zusagen: große Wagen, Selbstauslader, Tarifermäßigung, das kann ich nicht mitmachen. Ich glaube, daß ich viele Kreise damit schädigen würde."

Der Minister widersprach weiter einer Bemerkung des Abg. Funck, man hätte die elektrischen Schnellwagen nach St. Louis schicken sollen. Das hätte gar keinen Zweck gehabt, denn den gewaltigen Eindruck hätte man nur, wenn man diese Wagen in der Schnellfahrt vorübersausen sähe oder selbst darin säße. Im übrigen gehörten die Wagen nicht dem Staat, sondern der Studiengesellschaft und den beiden Erbauerfirmen. Der Minister erwähnte weiter, daß allmählich, und zwar zunächst in den Schnellzügen, Kartenskizzen angebracht werden sollen, die etwa ein Viertel des Bahnnetzes des preußischen Staates wiedergeben, so daß der Reisende unterwegs den Weg verfolgen kann, den er fährt. Ebenso habe er auch auf die Speisewagengesellschaften eingewirkt, daß auf den Speisekarten ein kleines Kärtchen aufgedruckt wird, aus dem z. B. ersichtlich sei, was man auf der Fahrt rechts und links sehen könne, den Kyffhäuser oder das Mansfeldsche Land oder Wilhelmshöhe usw.

Weiter folgten in langer Reihe die Vorträge einzelner Wünsche durch zahlreiche Abgeordnete. Abg. Wolgast wünschte größeres Wohlwollen für die Schülerfahrten und möglichst allgemeine Freigabe der Schnellzüge für sie bei Fahrten über 100 km. Abg. Dr v. Campe kam mit einer sehr ausführlich begründeten Tarifbeschwerde, den Ausschluß der Ilseder Hütte bei Peine von dem Spezialtarif für Ruhrkohlen und Koks, der durch die Rücksicht auf die oberschlesischen Werke begründet sei, während der Verein Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller unter Zustimmung der schlesischen Werke selbst vor Jahresfrist erklärt habe, daß für die der Ilseder Hütte angetane Vorenthaltung des fraglichen Tarifs kein stichhaltiger Grund vorliege. Abg. Engelbrecht brachte allerhand Ausstellungen an der Statistik der Güterbewegung vor. Abg. Löscher wünschte Verstaatlichung der Prignitzbahn und der Bahn Kremmen-Neuruppin-Wittstock. Über Berliner Verkehrsverhältnisse äußerte sich Abg. Kreitling. Er beklagte die vom Minister v. Thielen seinerzeit bewilligte Verlängerung des Vertrages mit der Großen Berliner Straßenbahn bis zum Jahre 1949. Er schilderte die bisherigen Schwierigkeiten, von den Behörden die erforderlichen Genehmigungen zu erhalten. Ein Projekt nach dem anderen müsse ausgearbeitet werden. „Nun hat der Herr Minister heute eine ganz andere Perspektive eröffnet; er hat uns angedeutet, wir brauchen nur kommen und wünschen, daß diese und jene Strecke gebaut werde, sei es eine Unterpflasterbahn oder andere Linie. Wir werden davon Gebrauch machen. Meine Herren, daß im Augenblick schwierige Verhältnisse vorhanden sind, wissen Sie; daß die Große Straßenbahngesellschaft immer da Einspruch erhebt, wo wir irgendwie vorwärts zu kommen suchen, ist Ihnen auch bekannt. Hierüber werden ja die Gerichte zu entscheiden haben. Aber wenn bei anderer Gelegenheit der Herr Minister das Seinige dazu tun würde, um das Ziel zu fördern, welches er selbst als wünschenswert bezeichnet hat, so werden wir ihm dafür sehr dankbar sein."

Die „allgemeine Besprechung des Eisenbahnetats" wurde hiermit geschlossen und zu der der „Zugverbindungen" übergegangen. Die Zahl der hier vorgetragenen fast, ausschließlich örtlichen Wünsche war überaus groß, die Verhandlung hierüber zog sich auch noch in die Sitzung des nächsten Tages (9. März) hinein. Ein Eingehen auf das Einzelne erübrigt sich und wir beschränken uns auf die Wiedergabe der Zusicherung des Ministers, daß er dankbar die Mitarbeit der im Hause offenbar so zahlreich vorhandenen Fahrplantechniker an der schwierigen Fahrplanaufstellung anerkenne. Er werde alle einzelnen Ausführungen sorgfältig prüfen lassen. Viele Wünsche widersprächen sich ja und könnten daher nicht alle erfüllt werden; weiter sei es gar nicht möglich, selbst wenn man die Geldmittel aufwenden wolle, soviel neue Züge in den Fahrplan einzuschieben, wie hier gewünscht würden. Dazu fehlen die Betriebsmittel und der Platz im Fahrplan. „Ich verspreche Ihnen aber, daß, der alten Arbeitsgewohnheit im Ministerium entsprechend, sämtliche Wünsche aus dem Stenogramm ausgeschnitten, aufgeklebt und im einzelnen geprüft werden (große Heiterkeit), und zwar, meine Herren, mit der Absicht, zu tun, was in meinen Kräften steht." Der Minister widersprach dann noch dem ausgesprochenen Wunsche auf weitere Einführung von Sonntagsfahrkarten. Er müsse zu seinem Bedauern erklären, daß er nicht die Absicht habe — um mit seinem verehrten Herrn Amtsvorgänger zu sprechen —, das „Ungeziefer der Fahrkartenausnahmen" zu vermehren, weil überall eine Vereinfachung des Fahrkartenwesens gewünscht werde und diese nicht darin bestehen könne, daß man neue Ausnahmefahrkarten einführe. Er bemerke, daß überhaupt die sogenannte Personentarifreform gerade deshalb Schwierigkeiten habe, weil nirgends zugestanden werden solle, daß an irgend einer Stelle eine Preiserhöhung für irgend eine Fahrt eintritt, wenn man grundsätzlich eine Vereinfachung und auch im wesentlichen eine Herabsetzung des Normaltarifs eintreten lasse. Das sei eine große Schwierigkeit, die einer Tarifreform entgegenstehe.

Er glaube, die Herren Abgeordneten könnten selbst mitarbeiten, wenn sie im Lande darauf hinwirkten, daß man große Reformen nur erreichen kann, indem man einheitliche Gedanken energisch durchführt, selbst wenn hier und da an einer einzelnen Stelle ein kleiner Nachteil entstehen sollte.

Die Verhandlung wandte sich nun zu den Einnahmen und Ausgaben des Etats und betraf an dem Schluß dieses und an den noch folgenden beiden Sitzungstagen hauptsächlich die Angelegenheiten des Personals. Wir werden das nötigste hieraus in einem Schlußbericht zusammenfassen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Verkehrseinnahmen deutscher Eisenbahnen** für Februar d. J. betrugen nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im Februar d. J.					
aus dem Personenverkehr	33 251 099	+ 3 736 781	729	+ 76	+11,64
aus dem Güterverkehr	97 080 731	+ 8 283 493	2 086	+ 158	+ 8,20
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1903 bis Ende Februar d. J.					
aus dem Personenverkehr	437 139 666	+24 418 492	11 214	+ 593	+ 5,58
aus dem Güterverkehr	1019 501 050	+70 467 957	25 661	+1686	+ 7,03
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Februar d. J.					
aus dem Personenverkehr	9 191 413	+ 639 603	1 532	+ 101	+ 7,06
aus dem Güterverkehr	21 172 908	+ 1 164 832	3 444	+ 162	+ 4,94

Die Gesamtlänge der Bahnen betrug 46 687,58 km, gegen das Vorjahr + 474,22 km.

— **Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen** stellten sich im Monat Februar d. J. auf 109 557 000 ℳ und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahre um 9 045 000 ℳ gestiegen. (Der diesjährige Februar hatte einen Tag mehr als der vorige.) Der Personen- und Gepäckverkehr brachte 25 378 000 (+ 3 129 000) ℳ, der Güterverkehr 77 234 000 (+ 6 492 000) ℳ und aus sonstigen Quellen flossen 6 945 000 (— 576 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April 1903 bis Ende Februar d. J. sind 1 377 754 000 ℳ, das sind 85 277 000 ℳ mehr als im Vorjahre, eingenommen worden, und zwar entfallen von diesen Mehreinnahmen auf den Personen- und Gepäckverkehr 21 421 000 ℳ, auf den Güterverkehr 62 308 000 ℳ und auf die Einnahmen aus verschiedenen Quellen 1 548 000 ℳ.

— **Über die Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats im Jahre 1903** ist dem Abgeordnetenhause, wie in den Vorjahren, so auch diesmal wieder vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten eine übersichtliche Darlegung zugegangen, der zugleich die betreffenden Vorlagen in einem 344 Seiten starken Druckhefte beigefügt sind. Der Landeseisenbahnrat ist — wie wir auch s. Z. in Nr 51 S. 748 und Nr 94 S. 1411 Jahrg. 1903 d. Ztg. gemeldet haben — im verflossenen Jahre zweimal, und zwar am 27. Juni und 4. Dezember, zusammengetreten. Die einzelnen Gegenstände, welche am 27. Juni zur Verhandlung kamen, waren folgende: 1. Mehrere von der ständigen Tarifkommission vorberatene Anträge auf Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften wurden, dem Gutachten des Ausschusses entsprechend, der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen zur Annahme empfohlen. 2. Frachtermäßigung für Manilahanf von Bremen und Hamburg nach binnenländischen Bedarfsplätzen. Der Landeseisenbahnrat gab sein Gutachten dahin ab, daß ein allgemeines wirtschaftliches Bedürfnis für Ermäßigung der Fracht für Manilahanf und für Hanf aus deutschen überseeischen Kolonien von den deutschen Seehäfen als vorliegend zu erachten und die Ermäßigung zweckmäßig auf der Grundlage des Spezialtarifs III zu gewähren sei. 3. Die Mitteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten über genehmigte Ausnahmetarife wurden zur Kenntnis genommen unter dem Hinzufügen, daß zu Bemerkungen ein Anlaß nicht vorliege. 4. Ein Antrag des Ausschusses auf Gewährung einer vorübergehenden außerordentlichen Frachtermäßigung für Grubenholz aus den von Schnee- und Windbruch besonders stark betroffenen Gegenden Schlesiens nach dem Ruhrbezirk wurde abgelehnt, dagegen die Gewährung einer solchen Ermäßigung nach den Ost- und Nordseehäfen zur Ausfuhr befürwortet. 5. An Stelle des verstorbenen Grafen v. Landsberg-Velen und Gemen wurde der Rittergutsbesitzer v. Stockhausen auf Abgunst bei Trendelburg zum stellvertr. Mitgliede des ständigen Ausschusses gewählt. Die Verhandlungen in der am 4. Dezember 1903 abgehaltenen Sitzung erstreckten sich auf folgende Gegenstände: 6. Ein Antrag des Ausschusses wegen Übernahme der Haftung für Beschädigung unverpackter und unvollständig verpackter Eisengußwaren durch die Bahn gegen Erhebung eines entsprechenden Frachtzuschlags wurde zur erneuten Prüfung an den Ausschuß zurückverwiesen. 7. Die Aufnahme von Bestimmungen über die Beförderung von Expreßgut in den Teil I des deutschen Personen- und Gepäcktarifs und der Festsetzung besonderer Lieferfristen für Schnellzuggut wurde nach dem Vorschlage des Ausschusses befürwortet. 8. Die Versetzung gedörrter und getrockneter, nicht zu Speisezwecken geeigneter oder aber zur Ausfuhr bestimmter Kartoffeln aus Spezialtarif I nach Spezialtarif III wurde befürwortet. 9. Ein Antrag auf Aufnahme von Maniokaknollen in den Spezialtarif I und in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter wurde abgelehnt. 10. Die Aufnahme von „Käse“ in das Verzeichnis der zur Beförderung in Privatgüterwagen zugelassenen Güter wurde befürwortet, dagegen 11. die Aufnahme von „Terpentinöl“ in das Verzeichnis der Kesselwagengüter bis auf weiteres abgelehnt. 12. Ein Antrag des Ausschusses auf Ermäßigung der Ausnahmetarife für Schiefertafeln, Griffel und Märbel von thüringischen Versandstationen nach deutschen Seehäfen zur Ausfuhr über See wurde mit der Maßgabe genehmigt, daß für Binnenumschlagplätze die gleichen Frachtermäßigungen wie für Seehäfen gewährt werden möchten. 13. Einer Änderung der Beförderungsbedingungen für hochkonzentrierte Salpetersäure wurde mit dem Wunsche zugestimmt, daß deren Einführung erst nach Jahresfrist in Aussicht zu nehmen sein werde. 14. Eine Übersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter sowie 15. eine Mitteilung über genehmigte Ausnahmetarife wurden zur Kenntnis genommen mit dem Hinzufügen, daß zu Bemerkungen ein Anlaß nicht vorliege.

— **Änderung der Bedingungen für einmonatliche Frachtstundung bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Im Interesse der weiteren Einführung des Reichsbankgiroverkehrs und zur Einschränkung des Barverkehrs bei den Haupt- und Güterkassen werden nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten die Bedingungen für einmonatliche Frachtstundung geändert.

Die Saldi zu gunsten der Stundungsnehmer sollen fortan nach dem Abschlusse sofort durch die Güterkasse beglichen werden, während die Zahlung der Saldi zu Lasten der Stundungsnehmer durch letztere bis zum 10. und, wenn der 10. ein Sonn- oder Festtag ist, bis zum 9. des auf den Stundungsmonat folgenden Monats erfolgen muß, und zwar wenn der ein- für allemal bewilligte monatliche Stundungsbetrag 3000 ℳ oder weniger beträgt und die Zahlung in der vorstehend festgesetzten Zahlungsfrist erfolgt, bei der betreffenden Güterkasse. Ist die Güterkasse nicht im Besitze eines eigenen Reichsbankgirokontos, so kann die Zahlung durch Reichsbankgirokonto bei der Hauptkasse ein- für allemal vereinbart werden.

Beträgt der ein- für allemal bewilligte monatliche Stundungsbetrag mehr als 3000 ℳ, so hat die Begleichung der Saldi zu Lasten der Stundungsnehmer bei der Hauptkasse zu erfolgen.

Soweit infolge dieser Bestimmungen ein wesentliches Bedürfnis hervortreten sollte, bei den an Reichsbankplätzen befindlichen Güterkassen Girokonten — wenn solche noch nicht bestehen — einzurichten, so sind diese Konten bei der Reichsbank ohne weiteres nachzusuchen. Es ist aber darauf zu halten, daß Bestände der Konten (über 10 ℳ hinaus) der Hauptkasse im Giroverkehr schleunigst überwiesen werden.

Erfolgt die Zahlung durch Reichsbankgirokonto bei der Hauptkasse, so wird die Benachrichtigung der Hauptkasse über die stattgefundene Giroüberweisung bei der Güterkasse in der Regel erst nach drei Werktagen eingehen. Die Güterabfertigung muß aber nach § 7 der Bedingungen für einmonatliche Frachtstundung, sobald der 1½fache Betrag der monatlichen Stundungssumme erreicht ist, Barzahlung der Frachten usw. verlangen. Es können daher einem Stundungsnehmer durch die bei der Güterkasse noch nicht eingegangene Benachrichtigung der Hauptkasse über Giroüberweisung Nachteile erwachsen. Zu deren Abwendung sind die Güterabfertigungen

anzuweisen, den Stundungsnehmern, welche die gestundeten Frachtsummen durch Girokonto begleichen, bereits vor Überschreitung des $1\frac{1}{2}$fachen Frachtbetrages der monatlichen Stundungssumme, sobald die monatliche Stundungssumme erreicht ist, auf die Leistung von Abschlagszahlungen durch Reichsbankgirokonto aufmerksam zu machen.

Wird für eine Güterkasse ein Girokonto bei der Reichsbank eröffnet, so können von der Güterkasse im Einverständnis mit den Interessenten auch die Auszahlungen fälliger Nachnahmen sowie sonstige Ausgleichungen im Giroverkehr bewirkt werden. Hat die Güterkasse kein Reichsbankgirokonto, so kann die Auszahlung von Nachnahmen auf Antrag des Zahlungsempfängers durch Vermittlung der Hauptkasse im Giroverkehr erfolgen.

— **Die Dienstvorschriften zur Militärtransportordnung** (Kundmachung Nr 27 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes) haben durch einen mit dem 1. April d. J. in Kraft tretenden Nachtrag eine Ergänzung dahin erhalten, daß Urlaubspässe, in denen die Orte, welche das Ziel der Urlaubsreise bilden, nicht bestimmt und einzeln genannt sind, zurückzuweisen sind. Auf Urlaubspässen, die nach mehreren Zielstationen lauten, ist bahnseitig mittels Tinte zu vermerken, bis zu welcher Station eine Militärfahrkarte bereits ausgegeben worden ist.

— **Sitz der Verkehrskontrollen bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Am 1. April d. J. treten nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten in bezug auf die Einrichtung und den Sitz der Verkehrskontrollen folgende Änderungen ein: a) In Posen wird eine neue Verkehrskontrolle II für die Eisenbahndirektionsbezirke Posen und Halle a/S. errichtet. b) Dem Kontrollbezirke Erfurt wird an Stelle des Direktionsbezirks Halle a/S. der Direktionsbezirk Cassel zugeteilt. c) Die Verkehrskontrolle II Altona wird aufgelöst; der Direktionsbezirk Altona wird an Stelle des Direktionsbezirks Cassel dem Kontrollbezirk Hannover zugeteilt. d) Der Verkehrskontrolle II in Bromberg werden auch die Geschäfte für den Eisenbahndirektionsbezirk Stettin zugewiesen, so daß die Verkehrskontrolle II Berlin nur den Direktionsbezirk Berlin umfaßt.

— **Verbesserung der Gleise älterer Formen.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die nachgeordneten Eisenbahndirektionen angewiesen, zur Entscheidung der Frage, wann es vorzuziehen ist, alte Schienen von mindestens 9 m Länge mit stark ausgeschlissenen Laschenkammern oder breitgefahrenen Enden zu kürzen und mit gewöhnlichen Laschen, oder Schienen jeder Länge ungekürzt mit verstärkten Laschen im Zusammenhang einzubauen, ihr Augenmerk auch fernerhin auf beide Verbesserungen zu richten, dabei aber in erster Linie die Wiederverwendung der etwa mitsamt der verstärkten Laschen verfügbaren altbrauchbaren Schienen anzustreben. Nichtsdestoweniger werde sich zu kleinen Versuchen mit gekürzten Schienen, besonders zur Feststellung der Kosten des Verfahrens als Unterlage für Vergleichsberechnungen, in allen Bezirken Gelegenheit bieten.

— **Ein neuer Gütertarif.** Eine erhebliche Vereinfachung in der Einteilung der Staatsbahngütertarife wird, wie der Berliner Handelskammer amtlich mitgeteilt wurde — vgl. hierüber auch Amtl. Bekanntmachungen in Nr 22 S. 351 d. Ztg. —, in nächster Zeit durchgeführt werden. Für den Binnenverkehr der preußisch-hessischen und der oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Militär-Eisenbahn und einiger Privatbahnen sowie für den gegenseitigen Verkehr dieser Bahnen untereinander bestehen zur Zeit 36 Gütertarife. Am 1. Mai d. J. erscheint für das gesamte Gebiet der genannten Bahnen ein neuer Gütertarif Teil II, der nur aus 11 Heften besteht. Das erste Heft (II A) gilt für den ganzen Bereich; es enthält die allen Bahnen gemeinsamen Bestimmungen und die allgemeinen Ausnahmetarife (Holztarif, Rohstofftarif usw.). Die übrigen 10 Hefte (II B bis L) enthalten die Kilometerzeiger und besonderen Ausnahmetarife für den Binnen- und Wechselverkehr der vier Gruppen: Bromberg (östliches Netz), Berlin (mittleres Netz), Essen (nordwestliches Netz) und Cöln (südwestliches Netz).

Außer in der Einteilung unterscheiden sich die neuen Tarifhefte von den jetzigen Gütertarifen in der Form der Kilometerzeiger. Eine Änderung in der Frachtberechnung tritt im großen und ganzen nicht ein, da nur für einzelne Verkehrsbeziehungen geringe Erhöhungen oder Ermäßigungen eingeführt werden.

— **Über den Stand des Plans einer Eisenbahn auf die Schneekoppe** wurden in der letzten Sitzung des Hirschberger Riesengebirgsvereins einige interessante Mitteilungen gemacht. Der Plan liegt jetzt dem Grundherrn, dem Grafen Schaffgotsch-Warmbrunn, zur Entschließung vor. Geplant ist, daß die Strecke von Warmbrunn nach Brückenberg das ganze Jahr, die Strecke von Brückenberg bis zur Riesenbaude nur während der Sommermonate in Betrieb sein soll. Die Ausführung der Drahtseilbahn von der Riesenbaude auf die Koppe ist von dem anderen Projekt vollständig unabhängig, und ob dieser Teil gebaut wird, ist noch sehr zweifelhaft. Die Drahtseilbahn wird mit Recht für überflüssig erachtet, da der Riesengebirgsverein anläßlich seines 25jährigen Bestehens einen Jubiläumsweg von der Riesenbaude zur Schneekoppe bauen wird, der einen bequemen und leichten Aufstieg zum Koppenkegel ermöglichen wird.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. M. in 13 Arbeitstagen 253 506 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 19 500 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 212 535 und auf den Arbeitstag 17 711 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 1789 und im ganzen 40 971 Doppelwagen oder 19,3 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. M. 33 773 Doppelwagen gegen 30 684, in Oberschlesien 77 864 Doppelwagen gegen 66 292 und in den drei Bezirken zusammen 365 143 Doppelwagen gegen 309 511 und war demnach im Saarbezirk 3089 Doppelwagen oder 10,1 %, in Oberschlesien 11 572 Doppelwagen oder 17,4 % und in den drei Bezirken zusammen 55 632 Doppelwagen oder 18,0 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1903.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte entfiel auf den 5. d. M. und betrug 20 030 Wagen gegen 18 035 am 7. März im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 50 950 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 19 sowie von anderen Gütern 8 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 47 772 offene Wagen gegen 36 713 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 11 059 oder 30,1 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Die Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen** waren im Februar d. J. beträchtlich höher, als im gleichen Monat des Vorjahres, was allerdings zum Teil darauf zurückzuführen ist, daß der diesjährige Februar einen Tag mehr zählte als der vorjährige. Nach vorläufiger Feststellung wurden vereinnahmt: 2 649 290 ℳ im Personenverkehr (+ 231 650 ℳ = 74 ℳ auf 1 Bahnkm gegen den gleichen Monat im Vorjahre), 6 271 100 ℳ im Güterverkehr (+ 605 380 ℳ = 173 ℳ auf 1 Bahnkilometer), 8 920 390 ℳ im ganzen (+ 837 030 ℳ = 237 ℳ auf 1 Bahnkm). In den beiden Monaten Januar und Februar d. J. betrug die Einnahme 5 332 690 ℳ im Personenverkehr (+ 408 840 Mark = 130 ℳ auf 1 km Bahnlänge gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres), 12 258 900 ℳ im Güterverkehre (+ 705 830 ℳ = 185 ℳ auf 1 Bahnkm), 17 581 590 ℳ im ganzen (+ 1 115 670 ℳ = 298 ℳ auf 1 Bahnkm). Die Einnahmesteigerung beträgt beinahe 7 %.

— **Einführung von Eisenbahnmarken in Württemberg.** Das Amtsblatt der württembergischen Verkehrsanstalten enthält eine Ministerialverfügung, nach der zur weiteren Vereinfachung des Abfertigungsgeschäfts im Güterverkehr vom 1. April d. J. an im Geltungsbereich des württembergischen Lokalgütertarifs alle Eil- und Frachtstückgutsendungen, für welche die Beförderungsgebühren durch die Versandstation erhoben werden und 1 ℳ oder weniger betragen, unter Verwendung von Eisenbahnmarken abgefertigt und wonach ferner die bei den Staatsbahnstationen zu erhebenden Nebengebühren in Beträgen bis zu 1 ℳ im einzelnen Fall durch Verwendung von Marken zu verrechnen sind.

— **Schnellfahrende Lokomotiven.** In Nr 16 S. 245 d. Ztg. sind die Besprechungen mitgeteilt, die im Verein Deutscher Ingenieure am 26. Januar d. J. zur Frage schnellfahrender Lokomotiven aus Anlaß einer in dieser Angelegenheit stattgefundenen Preisbewerbung stattgefunden haben. Von der Lokomotivfabrik Maffei in München wird uns, anknüpfend an unsere Mitteilungen in Nr 16 d. Ztg., geschrieben, daß von dieser Lokomotivfabrik im Jahre 1902:12 Schnellzuglokomotiven für die Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen geliefert worden sind, die bei ihren Probefahrten auf der 60 km langen Strecke Karlsruhe-Mannheim anstandslos Züge von 42 Achsen — gleich 305 t hinter dem Tender — mit einer Höchstgeschwin-

digkeit von 120 km in der Stunde befördert haben. Nach dem Protokoll der Prüfungskommission zeigten sich bei dieser Leistung die Kessel wohl stark beansprucht, Dampfspannung, Feuer und Wasserstand waren aber in der Regel am Ende derart, daß die Fahrten beliebig hätten fortgesetzt werden können. Die Maschine ist eine $^2/_5$-gekuppelte vierzylindrige Verbundlokomotive für Vollspur. Die Dampfspannung beträgt 16 Atm, der Durchmesser der Hochdruckzylinder 335 mm, derjenige der Niederdruckzylinder 570 mm, der Kolbenhub 620 mm. Die Triebräder haben 2100 mm, die Laufräder des vorderen Drehgestells 990 mm, der hinteren Laufachse 1200 mm Durchmesser. Die Zugkraft stellt sich auf 5500 kg Die gesamte feuerberührte Heizfläche beträgt 210,1 qm, wovon auf die Feuerbüchse 13,62 qm, auf die Siederohre 196,48 qm entfallen. Die Zahl der letzteren beträgt 279. Die Rostfläche ist 3,87 qm groß. Die Lokomotive hat ein Dienstgewicht von 74 t, ein Leergewicht von 66,8 t und durchfährt kleinste Krümmungen von 160 m Halbmesser. Es betragen ferner der feste Radstand 2,20 m, der Gesamtradstand 10,42 m, die größte Länge der Lokomotive 12 685 m, ihre Breite 3,11 m, ihre Höhe 4,15 m Der Tender, welcher auf zwei Drehgestellen ruht, faßt 20 cbm Wasser und 6,5 t Kohlen. Seine Räder haben 1006 mm Durchmesser und es beträgt der feste Radstand 1,8 m, der gesamte 5,35 m, die größte Länge des Tenders 8,20 m, die größte Breite 3,11 m, das Dienstgewicht 49,2 t und das Leergewicht 22,68 t. Der Gesamtradstand von Lokomotive und Tender beläuft sich auf 17,91 m.

— **Kaiser-Geburtstagsfeiern in den Eisenbahnvereinen der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung.** Unseren in Nr 17 S. 266 d. Ztg. enthaltenen Mitteilungen fügen wir noch nach, daß auch die uns inzwischen zugegangenen weiteren Festberichte von dem Geiste der Vaterlandsliebe Zeugnis geben, welcher die im Bereiche der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung bestehenden Eisenbahnvereine beseelt. In Essen und Frankfurt a/M., wo auch die Präsidenten und die Mitglieder der Eisenbahndirektionen an den Festlichkeiten teilnahmen, gestalteten sich diese in der glänzendsten Weise. Aus Dortmund wird uns von einer Teilnehmerzahl von 4300, aus Frankfurt a/M von 4000, aus Essen von 2500 Festteilnehmern berichtet. Aber auch in den kleineren Vereinen war die Beteiligung eine überaus rege, und die uns vorliegenden Mitteilungen aus Alsfeld, Altenkirchen, Bebra, Betzdorf, Butzbach, Dillenburg, Elm, Friedberg, Fulda, Gelnhausen, Gießen, Grünberg i/H., Hanau, Homburg v. d. H., Kohlfurt, Lahnstein, Limburg a. d. Lahn, Londorf, Nidda, Niedernhausen, Oberhausen, Offenbach, Osterfeld, Wanne, Wetzlar und Wiesbaden geben über den Verlauf der dortigen festlichen Veranstaltungen ein ebenso lebhaftes wie erfreuliches Bild.

Österreich.

— **Lokalbahn Krems-Grein.** Nach dem von der Regierung im Abgeordnetenhause eingebrachten Gesetzentwurfe betreffend die Herstellung einer Lokalbahn von Krems nach Grein wird die Regierung ermächtigt, die Ausführung einer als vollspurige Lokalbahn herzustellenden Eisenbahn von der Station Krems der Staatsbahnlinie Absdorf-Krems bis zur Station Grein der Lokalbahn Mauthausen-Grein durch Konzessionserteilung unter den Bedingungen dieses Gesetzes sicherzustellen. Für die bezeichnete Eisenbahn kann bei Erteilung der Konzession vom Staate auf die Dauer von 76 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, die Garantie eines Reinerträgnisses gewährt werden, welches dem Erfordernisse für die 4 % nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung für die obige Bahn aufzunehmenden Anlehens in jenem Nennbetrage entspricht, welcher zur Beschaffung des Betrages von 14 600 000 Kr. erforderlich ist. Die Zusicherung der Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, daß von den Erzherzogtümern Österreich ob der Enns und Österreich unter der Enns sowie von den Interessenten zusammen ein Betrag von mindestens 2 000 000 Kr. in barem zu den Kosten der Ausführung der Bahnlinie geleistet wird. Der Bau muß längstens binnen drei Jahren vom Zeitpunkt der Konzessionserteilung fertiggestellt werden. Der Betrieb wird während der ganzen Konzessionsdauer vom Staate für Rechnung der Konzessionäre geführt werden. Es ist in Aussicht genommen, die Konzession der anschließenden Lokalbahn Mauthausen-Grein zu übertragen.

— **Das zweite Gleis der Österreichischen Nordwestbahn.** Wie seinerzeit mitgeteilt, hat die Nordwestbahn Ende September 1903 ein Bauprogramm für das zweite Gleis aufgestellt, nach welchem dieses in einem Zeitraum von sechs Jahren auf Linien in der Länge von 70 km des garantierten und von 43 km des Ergänzungsnetzes gelegt werden sollte. Dem gegenüber hat das Eisenbahnministerium in einem kürzlich an die Verwaltung der Nordwestbahn ergangenen Erlaß diese aufgefordert, die Herstellung des zweiten Gleises auf den Teilstrecken Wien-Stockerau und Schreckenstein-Tetschen längstens bis 1. Oktober 1905 fertigzustellen. Die Legung des zweiten Gleises auf den Teilstrecken Czaslau-Großwosek und Nimburg-Lissa ist bis spätestens 31. Dezember 1906 und auf den restlichen in dem dem Eisenbahnministerium seitens der Nordwestbahn überreichten Bauprogramm enthaltenen Teilstrecken bis 31. Dezember 1907 zu vollenden. Überdies wurde der Verwaltungsrat eingeladen, die nötigen Studien für die Herstellung des zweiten Gleises auf der noch erübrigenden Strecke der Nordwestbahn Stockerau-Czaslau (252,5 km) sofort einzuleiten und die bezüglichen Pläne bis längstens Ende des laufenden Jahres dem Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen. Zum Schluß verlangt der Erlaß eine entsprechende Ausgestaltung des Baudienstes, damit die Verfassung der Pläne keine Verzögerung erleide.

— **Schlesische Eisenbahnpläne.** Dieser Tage erschien eine Abordnung schlesischer Gemeinden beim Eisenbahnminister in Angelegenheit der Goldoppatalbahn und stellte die Bitte, diese Bahnlinie als Notstandsbau in Staatsregie durchzuführen. Der Eisenbahnminister erwiderte, daß aus Schlesien vielfache Wünsche in bezug auf Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes vorliegen und es schwierig sei, einen derselben besonders herauszugreifen und zu befürworten. Auf die Einwendung der Abordnung, daß gerade diese Linie von keiner Seite einem Widerstand begegne, erwiderte der Minister, daß er angesichts der ungeheuren Summen, welche die Staatsbahnen beanspruchen, eine bestimmte Zusicherung nicht geben könne. Er stehe gewiß dem Plane wohlwollend gegenüber, halte aber die Durchführung nur dann für wahrscheinlich, wenn die Gemeinden entsprechende Beiträge flüssig machen könnten. Ein Mitglied der Abordnung nahm Anlaß, den Eisenbahnminister auf die Notwendigkeit der Vlarapaßbahn aufmerksam zu machen, die sowohl von Mähren wie von Schlesien gewünscht wird. Der Minister erwiderte, daß er die Notwendigkeit und die Vorteile dieser Bahnverbindung für den Verkehr und die Hebung der wirtschaftlichen Verhältnisse in Schlesien und Nordmähren vollkommen anerkenne. Doch stellen diese Bauten hohe finanzielle Anforderungen, deren Befriedigung bei der Finanzverwaltung liege, die in der letzten Zeit ohnedies über ihre Kräfte in Anspruch genommen wurde.

— **Die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Auf den Staatsbahnen wurden im Februar 2 801 400 (+ 129 800) Personen und 2 614 500 (+ 148 800) t Güter befördert, für welche eine Einnahme von 3 741 800 (+ 159 742) Kr. für Personen und 13 094 200 (+ 795 262) für Güter erzielt wurde. Vom 1. Januar bis Ende Februar wurden 5 660 300 Personen und 5 353 900 t Güter befördert und hierfür eine Einnahme von 8 446 900 und 27 298 300 Kr., zusammen 35 745 200 (+ 1 519 419) Kr. erzielt. Die beträchtliche Mehreinnahme des Berichtsmonats ist auf den Schalttag sowie auf Zunahme in der Beförderung höherwertiger Güter zurückzuführen, von denen besonders Getreide und Mehl, dann Bau- und Schnittholz sowie Petroleum zu nennen sind.

— **Von der Tauernbahn.** Im Gasteiner Tale herrscht derzeit ein riesiger Zuzug von Bahnarbeitern. Bis Mitte April dürften etwa 8000 Arbeiter in Verwendung kommen. Die Vorarbeiten zu den Hochbauten auf der Strecke Dorf Gastein-Wildbad schreiten rüstig vorwärts. Infolge der Hochwasserschäden des Vorjahres dürfte die Strecke jedoch kaum vor 1906 eröffnet werden können.

— **Buschtêhrader Bahn.** Die Buschtêhrader Bahn dürfte für das abgelaufene Jahr ein Mehrerträgnis von 500 000 bis 600 000 Kr. gegen 1902 aufweisen. Es soll beabsichtigt sein, einen Teil des höheren Reingewinns zurückzubehalten, die Gewinnvorträge um je 100 000 Kr. für jedes Netz zu erhöhen und dem Reservefonds des B-Netzes gleichfalls einen entsprechenden Betrag zuzuführen. Der Reservefonds des A-Netzes hat bereits den statutenmäßigen Höchststand erreicht.

— **Die Eisenbahnen im Kriege.** Im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten sprach der Oberstleutnant im Generalstabskorps Zanantoni kürzlich über die Ausnutzung der Eisenbahnen für den Krieg. Der Vorsitzende gedachte zunächst der großen Verdienste, die sich der nunmehr im Ruhestande lebende österreichische Feldmarschall-Leutnant v. Panz um die Truppenbeförderung in Österreich erworben hat. Die in den europäischen Staaten jetzt üblichen Methoden der Truppenbeförderung seien die Folgen der Kriege 1866, 1870/71, 1876 und 1897. Schon im Jahre 1866 habe Österreich dank den von Feldmarschall-Leutnant v. Panz aufgestellten Lehren auf dem Gebiete des Transportwesens Hervorragendes geleistet, so die Rückbeförderung des dritten und eines Teiles des sächsischen Korps von Olmütz nach Wien. Obwohl die Strecke in einem Teile noch eingleisig und die Station Olmütz für die Abbeförderung einer größeren

Truppenmasse ganz und gar unzureichend war, habe die Nordbahn 42 000 Mann, 4100 Pferde und 700 Geschütze nebst dem dazugehörigen Kriegsmaterial im Zeitraume von dreieinhalb Tagen ohne Unfall von Olmütz nach Wien befördert. Diese Leistung werde in das entsprechende Licht gestellt, wenn man berücksichtige, daß die Beförderung einer Landwehrdivision von Straßburg bis vor Paris im Jahre 1870 vom 29. September bis zum 13. Oktober währte.*) Höchst mangelhaft sei das Beförderungswesen bei den Franzosen im deutsch-französischen Kriege geregelt gewesen. Zunächst fehlte eine Zentralleitung. Eine Kriegsfahrordnung, wie sie jetzt in Österreich-Ungarn binnen 48 Stunden den betreffenden Organen zugestellt werden kann, habe überhaupt nicht bestanden, auch seien Friedensvorkehrungen nicht getroffen gewesen; die Behörden erhielten die Verfügungen erst einen Tag vor der Mobilmachung. Was den russisch-türkischen Krieg anlangt, so seien die russischen Beförderungsmaßnahmen sehr mangelhaft gewesen, so daß, wenn Rußland einen ebenbürtigen Gegner gehabt hätte, seine Lage sehr prekär gewesen wäre. Eine sehr bedeutende Rolle werden nach der Ansicht des Vortragenden die Beförderungsmaßnahmen in Zukunftskriegen spielen. Der Gegner werde es als eine Hauptaufgabe betrachten, den Bahnkörper des feindlichen Landes noch vor dem Aufmarsche der Truppen zu zerstören. Man sehe dies im russisch-japanischen Kriege: die Japaner versuchten schon des öfteren, Eisenbahnbrücken usw. in der Mandschurei in die Luft zu sprengen. Die Bemühungen gelangen nicht, aber es sei zweifellos, daß im weiteren Verlaufe der Begebenheiten noch sehr oft Nachrichten über Angriffe auf die für die Beförderung der russischen Truppen dienenden Bahnen eintreffen werden. Zum Schlusse seiner Ausführungen besprach der Vortragende auch die Frage des elektrischen Betriebes strategischer Bahnen. Der elektrische Betrieb sei für Kriegsbahnen nicht zweckmäßig, denn vor allem sei er, was die Leitung anlangt, zu sehr von den Witterungsverhältnissen und verschiedenen Zufälligkeiten abhängig. Nachdem Oberstleutnant Zanantoni unter lebhaftem Beifall geschlossen hatte, sprach ihm der Vorsitzende, Eisenbahnminister v. Wittek, den Dank des Vereins für den interessanten Vortrag aus.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im Februar d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den gleichen Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1904 Kr.	gegen 1903 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	15 019 200	+ 121 800
Südbahn (ungarisches Netz)	1 219 588	+ 4 517
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	149 261	+ 18 896
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	962 625	+ 38 143
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	82 350	+ 653
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	89 000	— 299
Hauptbahnen zusammen	17 522 024	+ 183 710
Vizinalbahnen „	2 771 392	+ 101 219
insgesamt	20 293 416	+ 284 929

Seit Jahresbeginn betragen die betreffenden Einnahmen der Hauptbahnen zusammen 37 386 536 Kr., jene der Lokalbahnen aber 5 515 774 Kr., insgesamt also 42 902 310 Kr. Gegenüber den gleichen Ergebnissen des Vorjahres finden wir bei den Hauptbahnen einen Ausfall von 202 309 Kr. (und zwar: bei den ungarischen Staatseisenbahnen — 265 734 Kr., bei der Südbahn [ungarisches Netz] + 5361 Kr., bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn + 15 288 Kr., bei den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn + 42 493 Kr., bei der Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn + 1488 Kr. und bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn — 1205 Kr.), während bei den Lokalbahnen (Vizinalbahnen ohne die Stadt- und Straßenbahnen) eine Mehreinnahme um 156 580 Kr. sich ergibt, so daß bei den ungarischen Eisenbahnen insgesamt ein Ausfall von 45 729 Kr. zu verzeichnen bleibt.

*) Näheres hierüber ist aus dem bekannten Buche des Staatsministers Budde zu ersehen. Vgl. auch die diesem Buche entnommene Darstellung in Nr 99 S. 1490 Jahrg. 1903 d. Ztg. Übrigens ist wohl zu berücksichtigen, daß hier die Beförderung auf Eisenbahnen in Feindesland stattfand, die vielfach zerstört und von allem Material entblößt vorgefunden wurden, während die obigen österreichischen Transporte auf einheimischen, vom Feinde noch unberührten Bahnen erfolgten. Die Schriftl.

Die durchschnittliche Betriebslänge der ungarischen Hauptbahnen betrug wie im Vorjahre 9376,4 km, jene der Vizinalbahnen 8725,1 km, um 305,4 km mehr als im Vorjahre, somit zusammen 18 101,5 km gegen 17 796,1 km im Vorjahre; es ergibt sich somit eine Vermehrung um 305,4 km. M.

— **Die ungarische Investitionsanleihe.** Der ungarische Finanzminister wird demnächst den Gesetzentwurf über die staatlichen Investitionen dem Abgeordnetenhause unterbreiten. Der Betrag, welchen die Regierung für diesen Zweck ansprechen wird, beläuft sich auf mehr als 300 000 000 Kr.; dessen Verwendung soll auf mehrere Jahre verteilt werden.

— **Der Ertrag der ungarischen Hauptbahnen** stellte sich im Jahre 1902 im Verhältnisse zum Anlagekapital wie folgt:

Bahnen	Nennwert des Anlagekapitals	aufgewendetes Anlagekapital	Erfordernis für Verzinsung und Tilgung in Prozenten des Nennkapitals	wirklicher Ertrag in Prozenten des Nennkapitals	wirklicher Ertrag in Prozenten des aufgewendeten Kapitals
	in Tausenden Kronen				
Ungar. Staats-E. . . .	2 236 333	1 869 613	4,49	3,63	4,3
Fünfkirchen-Barcser (im Betriebe der ungar. Staatseisenbahnen) . .	14 452	11 000	5,13	4,55	5,99
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien) . . .	165 082	99 329	4,05	2,79	4,64
zusammen	2 415 867	1 979 942	4,46	3,58	4,37
Südbahn (ungar. Netz)	264 184	154 709	3,12	2,04	3,48
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.	39 683	21 446	4,19	3,14	5,80
Mohács-Fünfkirchner E.	16 698	16 698	5,38	3,54	3,54
insgesamt	2 736 432	2 172 855	4,34	3,42	4,31

Der durchschnittliche Ertrag der die Staatsgarantie genießenden Eisenbahnen stellt sich auf 2,93 und 4,77 %, während das Erfordernis für Verzinsung und Tilgung 4,14 % beträgt.

— **Die Petroleumtarife.** Die ungarischen Staatsbahnen haben gleich den österreichischen Privatbahnen eine mäßige Erhöhung der Petroleumtarife beschlossen und sind demzufolge die geltenden Tarifermäßigungen für Rohöl und Petroleum in ihrem ganzen Umfang vom 1. Mai d. J. ab gekündigt. In einer kürzlich bei der Direktion der ungarischen Staatsbahnen unter Anwesenheit von Interessenten abgehaltenen Enquete ist den Interessenten bekanntgegeben worden, in welchem Ausmaße die Erhöhung der Petroleumtarife beabsichtigt ist.

Übrige europäische Länder.

— **Neue deutsch-belgische Eisenbahnverbindung.** Eine Reihe von Rednern — unter ihnen der Senats-Vizepräsident Dupont — hat nach dem Vorgang der Abgeordnetenkammer zu Brüssel auch im Senat darauf gedrängt, daß die belgische Regierung genauere Mitteilung über das in Berlin getroffene Abkommen wegen einer neuen internationalen Linie Löwen-Aachen mache. Wegen Umgehung von Lüttich und Verviers wurde der Plan einer Linie über Visé bekämpft.

— **Elektrische Eisenbahn Brüssel-Antwerpen.** Wie in der belgischen Abgeordnetenkammer, so ist auch im Senat bei der Beratung des Eisenbahnbudgets auf die endliche Lösung der Frage einer elektrischen Eisenbahn Brüssel-Antwerpen gedrängt worden. Vorwiegend äußerten sich die Redner für Staatsbetrieb, während die belgische Regierung bestimmt auf die Vergebung an eine Privatunternehmung beharrt. Doch wurde auch ein Mittelweg befürwortet. So erklärte der liberale Senator Finet, man könne sich mit der Konzessionierung abfinden, wenn nur deren Bedingungen, die man kennen müsse, die aber die Regierung bisher nicht mitteilte, annehmbar seien. Man solle das Beispiel der Stadt Paris nachahmen, welche die Stadtbahn bauen lasse und deren Betrieb einer Gesellschaft übertragen habe.

— **Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich.** Im Januar d. J. waren nach wiederholten langen Erörterungen der von der Kommission der Abgeordnetenkammer befürwortete Antrag auf Verstaatlichung der West- und Südbahn, nachdem sich

namentlich Finanzminister Rouvier grundsätzlich gegen die Verstaatlichung ausgesprochen, und alle anderen betreffenden Vorschläge an die Kreditkommission zurückverwiesen worden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Maruéjouls hatte einen Vermittlungsvorschlag gemacht, wonach das bestehende Staatsbahnnetz durch Abtretung gewisser Linien und Bahnhöfe der West- und Orléansbahn kräftiger gestaltet werden sollte. Dieser Tage fand nun in Abwesenheit des kranken Ministers eine Sitzung der Kommission statt. Das darüber den Pariser Zeitungen mitgeteilte Protokoll besagt, daß nach Erklärung des Ministerialdirektors die mit den beiden Eisenbahngesellschaften angebahnten Verhandlungen noch nicht völlig zum Ziel gelangt sind, daß aber der Minister die Erledigung zu beschleunigen gedenke. Indem die Kommission den von der Regierung angekündigten Vertragsentwurf erwartete, hat sie den Abg. Klotz ermächtigt, für den Wiederzusammentritt des Parlaments nach Ostern seinen Bericht wegen des Gesamtrückkaufs der Westbahn vorzubereiten. Dieser Mitteilung über die Kommissionssitzung fügt der „Temps“ hinzu, daß mit der Westbahn ein vollständiges Einverständnis erzielt ist über die abzutretenden Linien; es blieben nur noch die finanziellen Grundlagen des Abkommens zu treffen. Dagegen beständen mit der Orléansbahn noch gewisse Meinungsverschiedenheiten sowohl betreffs der Wahl der von ihr abzugebenden Linien, wie auch betreffs der Art der Maßnahmen, d. h. darüber, ob Austausch oder einseitige Übergabe von Linien stattfinden solle. Tiefe Uneinigkeit bestehe zudem wegen der Linien von Paris nach Bordeaux über Tours oder über Saumur. Da in dem Plan des Übereinkommens mit der Westbahn der letzteren die durch den Staat von der Orléansbahn zurückgekauften Linien abgetreten werden sollen, so folge daraus, daß das ganze Gesamtabkommen ohne das Einvernehmen mit der Orléansbahn nicht durchzuführen sei. Bei dem ungünstigen Gesundheitszustand des Ministers Maruéjouls erfahre die Angelegenheit natürlich eine Verlangsamung. Es scheint nach allem, daß die „Seeschlange“ des Rückkaufs auch auf dem jetzt angebahnten Wege starke Hemmnisse findet.

— **Eisenbahnerstreik in Frankreich.** Ein Teil der Angestellten der Eisenbahn von Paris nach Arpajon ist im Ausstand und hat eine Abordnung an den Minister der öffentlichen Arbeiten entsandt. Diese wurde vom „Souschef“ des Kabinetts empfangen. Die Abgeordneten beklagten sich über die Verletzung des Lastenhefts durch die Gesellschaft und verlangten Einschreiten des Ministeriums; die Gesellschaft solle angehalten werden, das Schiedsgericht des Friedensrichters des 14. Arrondissements anzunehmen. Abg. Gervais, Leiter der französischen Eisenbahner-Organisation, konnte in einer Versammlung den Ausständigen eröffnen, daß auf Drängen des Ministers der öffentlichen Arbeiten die Gesellschaft dem Ruf des Friedensrichters nachkommen würde.

— **Elektrischer Betrieb auf schweizerischen Normalbahnen.** Wie in der Schweiz, begünstigt durch die vorhandenen außerordentlich zahlreichen Wasserkräfte, der elektrische Betrieb für Nebenbahnen schon eine verhältnismäßig weite Ausdehnung zeigt, so wird auch die Anwendung für Hauptbahnen eifrig angestrebt. Vornehmlich bemüht sich in dieser Richtung die Maschinenfabrik Örlikon bei Zürich, die in der Elektrotechnik schon hervorragende Erfolge aufzuweisen hat. Kürzlich zeigte sie dem Zürcher Ingenieur- und Architektenverein ihre Versuche mit der neuen Fahreinrichtung. Die gewaltige Lokomotive ist, wie schweizerische Blätter berichten, für eine wirkliche Dauerleistung von 400 PS gebaut und hat ein Dienstgewicht von 42 t. Sie ist für den Dienst auf der Bundesbahnstrecke Seebach-Wettingen bestimmt und soll dort die üblichen Zugleistungen um 1/4 bis 1/3 übertreffen. Der angewandte einphasige Wechselstrom soll in so starker Spannung, 14000 Volt, wohl noch nirgends durchgeführt sein; die Oberleitung und die Stromabnahme-Vorrichtung werden als äußerst einfach geschildert. Die Versuchsfahrten, vorläufig auf der Strecke Maschinenfabrik-Seebach, seien tadellos gelungen. In einigen Monaten könne die ganze Linie Seebach-Wettingen befahren werden.

— **Minenanlagen im Simplontunnel.** Der schweizerische Bundesrat verlangt von der Bundesversammlung durch dringlichen Beschluß einen Kredit von 890000 Fr. zur Herstellung der für die militärische Sicherung des Simplontunnels notwendigen Minenanlagen. In der Botschaft des Bundesrats heißt es: „Würde der Tunnel in kritischen Zeiten betriebsfähig in fremde Hände fallen, so wäre damit der schützende Alpenwall durchbrochen, der als strategisches Bewegungshindernis ersten Ranges einen Faktor großer natürlicher Stärke unserer Landesverteidigung bildet.“ Die Möglichkeit rascher Sprengung sei daher ein elementares Bedürfnis der Vorlage für die Wehrfähigkeit der Schweiz.

Fremde Weltteile.

— **Kohlenbahn in Ägypten.** Eine englische Gesellschaft suchte bei der ägyptischen Regierung um die Bewilligung nach, eine leichte Eisenbahn von einem Punkte zwischen Luxor und Assuan durch die Wüste bis zu einer Stelle legen zu dürfen, wo ein großes Kohlenlager entdeckt wurde. Die von der Nubia Development Co. nach England gesandten Kohlenproben befriedigten in solchem Grade, daß die Direktoren beschlossen, mit dem Abbau im Dongolabezirk ehestens zu beginnen.

— **Der Ausstand der Eisenbahnbediensteten in Argentinien,** über den wir in Nr 22 S. 349 d. Ztg. berichteten, ist einer Meldung aus Buenos-Aires vom 17. d. M. zufolge beendet.

— **Anlage bedeutender elektrischer Bahnlinien in Kanada.** Das schon vor geraumer Zeit ins Auge gefaßte Projekt, weit verzweigte elektrische Bahnlinien durch die südöstlichen Gebiete und Städte der kanadischen Provinz Quebec zu bauen, wird jetzt, wie das Archiv für Post und Telegraphie berichtet, teilweise zur Ausführung gebracht. Es handelt sich vorerst um zwei Hauptstrecken: die eine ist zur Verbindung von Montreal mit St. Johns über Longueuil und Chambly bestimmt, während die andere von Montreal nach Valleyfield im Gebiete des St. Lorenzstroms gehen und auf ihrem Wege St. Lambert, La Prairie, Chateauguay und Beauharnais berühren soll. Die Strecken werden mit dem schwersten Unterbau, den dauerhaftesten Schienen und allen neuesten Einrichtungen ausgerüstet, so daß schwere Wagen von 50 Fuß Länge verkehren können. Sie werden mit Luftbremsen versehen und durch so starke Motoren angetrieben, daß sie in der Stunde 50 bis 60 englische Meilen durchlaufen können. Diese neuen Linien werden nach „Electrical World and Engineer“ das größte elektrische Bahnnetz in Kanada bilden, und man spricht im Anschluß an den Beginn ihres Baues schon von einer zukünftigen Verbindung von Newyork mit Montreal durch elektrische Bahnen, für die schon verschiedene Kapitalisten und Elektrizitätsgesellschaften gewonnen sein sollen.

Die Linie von Montreal nach den südlichen Grafschaften der Provinz führt durch landschaftlich schöne Gegenden längs des Richelieu- und St. Lorenzflusses. Die Strecke bietet auch in wirtschaftlicher Beziehung einen großen Vorteil, indem den dort seßhaften Landleuten Gelegenheit geboten wird, ihre Erzeugnisse schnell und billig nach Montreal zu befördern; zu diesem Zweck wird beabsichtigt, besondere Züge zwischen Mitternacht und 6 Uhr früh einzurichten, mit denen die Landleute ihre Farmprodukte in frischem Zustande jeden Morgen in Montreal auf den Markt bringen können.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 25. März d. J. wird die Brandenburgische Städtebahn (normalspurige Nebenbahn von Treuenbrietzen über Belzig, Brandenburg, Rathenow nach Neustadt a. d. Dosse von 125,58 km Länge) mit den Stationen: Treuenbrietzen, Haseloff-Nieder-Werbig, Niemegk, Dahnsdorf, Belzig, Fredersdorf (Kreis Zauch-Belzig), Lütte (Personenhaltepunkt), Dippmannsdorf-Ragösen, Golzow (Kreis Zauch-Belzig), Krahne, Reckahn, Göttin, Brandenburg-Neustadt, Brandenburg-Altstadt, Görden, Fohrde, Pritzerbe, Döberitz, Premnitz, Mögelin, Rathenow, Hohennauen, Spaatz, Rhinow, Friedrichdorf (Kreis Ruppin), Sieversdorf, Hohenofen (Personenhaltestelle) und Neustadt a. d. Dosse für den Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr eröffnet.

In Treuenbrietzen, Belzig, Brandenburg-Neustadt, Rathenow schließt die neue Bahn an die Preußische Staatsbahn und in Neustadt a. d. Dosse an die Preußische Staatsbahn und die Ruppiner Kreisbahn an und findet auf diesen 5 Stationen direkter Übergang von Güterwagen statt.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen Stationen außer Brandenburg-Altstadt ausgeschlossen. Ebenso ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, welche nicht durch Seitentüren verladen werden können, auf den Haltestellen Haseloff-Nieder-Werbig, Dahnsdorf, Fredersdorf (Kreis Zauch-Belzig), Dippmannsdorf-Ragösen, Krahne, Reckahn, Göttin, Görden, Fohrde, Döberitz, Premnitz, Mögelin, Hohennauen, Spaatz, Friedrichsdorf (Kreis Ruppin), Sieversdorf ausgeschlossen.

Am gleichen Tage gelangen die Binnentarife:

a) für die Beförderung von Personen und Gepäck,
b) für die Beförderung von Tieren,
c) für die Beförderung von Gütern,

deren Zusatzbestimmungen gemäß der Vorschrift unter I 3 der Eisenbahn Verkehrsordnung genehmigt sind, zur Einführung. Nähere Auskunft erteilen die Stationen sowie die Betriebsleitung der Brandenburgischen Städtebahn in Brandenburg a/H.

Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion. (766)

2. Güterverkehr.

Gruppentarif IV und Oldenburg-nordwestdeutscher Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. werden zwischen Piesberg und Eversburg bei Osnabrück direkte Frachtsätze eingeführt.

Vom 1. Mai d. J. ab treten an Stelle der zwischen Piesberg einerseits und Osnabrück Hann. Bhf., Osnabrück Br. Bhf. und Velpe anderseits bestehenden Stationsfrachtsätze anderweite, teilweise erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Münster, den 16. März 1904. (767)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 23. März 1904 werden für die Beförderung von chlorsaurem Kali von Vallorbe loko nach Habelschwerdt folgende Frachtsätze eingeführt:

	für Sendungen von 5000 kg	10000 kg
	Centimes für 100 kg	
Von Vallorbe loko nach Habelschwerdt . . .	1023	916

Karlsruhe, den 17. März 1904. (768)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.

Mit dem 1. April d. J. werden die Stationen Ahaus, Bottrop Nord, Cleve, Fröndenberg, Geldern Rh. und Ochtrup in den Anhang vom 1. November 1903 einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist bei den Verbandsverwaltungen zu erfahren.

Breslau, den 19. März 1904. (769)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 25. März 1904 treten im Tiertarif für den nordostdeutsch-sächsischen Verkehr zwischen Graudenz und Döbeln sowohl für Sendungen, welche auf Antrag der Versender über Laskowitz-Bromberg-Schneidemühl-Frankfurt a/O.-Großenhain befördert werden, als auch für Sendungen, welche auf Antrag über Culmsee-Bromberg-Schneidemühl-Frankfurt a/O.-Großenhain befördert werden, direkte Sätze in Kraft.

Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 19. März 1904. (770)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hanseatisch-ostdeutscher Güter- und Tiertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt zu den beiden Tarifheften 1 und 2 je ein Nachtrag 1 in Kraft. Diese Nachträge enthalten außer den seit Ausgabe des neuen Tarifs eingetretenen Änderungen und Ergänzungen besonders die Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der neu in den Tarif einbezogenen Brandenburgischen Städtebahn. Im Verkehr mit dieser Bahn gelten auch die allgemeinen Ausnahmetarife 1—5 und die Seehafen-Ausnahmetarife A und C.

Die Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Brandenburgischen Städtebahn treten mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Bahn, am 25. März d. J., in Kraft, von welchem Zeitpunkte ab die Städtebahn auch in den hanseatisch-ostdeutschen Tiertarif einbezogen wird. Soweit durch die Nachträge Erhöhungen der jetzt gültigen Frachtsätze eintreten, werden sie erst vom 15. Mai d. J. ab gültig.

Abdrücke der Nachträge können zum Preise von 0,80 ℳ für Heft 1 und 0,30 ℳ für Heft 2 beim Auskunftsbureau hier, Bhf. Alexanderplatz, und bei den Abfertigungsstellen bezogen werden.

Berlin, den 22. März 1904. (771)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Gruppentarif VI, Gruppenwechseltarife IV/VI, V/VI, VI/VII und VI/VIII.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Bereich der obengenannten Gütertarife für den Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Steinhelle-Medebach ermäßigte Ausnahmefrachtsätze für Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben, Holz, Brennstoffe, Wegebaustoffe, Erze und Steine eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 15. März 1904. (772)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil V, Abteilung B, Ausnahmetarif 7 für Getreide etc.

Mit Gültigkeit vom 19. März/1. April 1904 alten/neuen Stils wird zum obenbezeichneten Tarif der V. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält neben Berichtigungen und Ergänzungen neue Frachtsätze von einigen Stationen der Ekaterinen-, Kursk-Charkow-Sewastopoler und Riga-Oreler Eisenbahn sowie der russischen Südostbahnen nach Königsberg i/Pr., Pillau und Memel.

Druckstücke des Nachtrages sind auf den Verbandsstationen zum Preise von 0,15 ℳ für das Stück erhältlich.

Bromberg, den 15. März 1904. (773)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 1. April 1904 treten im obengenannten Tarifhefte für Drainröhren bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Nach Wernstadt L. G. W. A.

	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen
Von Kunzendorf N. L. . .	74
„ Lugknitz	74

Breslau, den 17. März 1904. (774)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. April 1904 werden in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Klarschlag und rohen Bruchsteinen an Dienststellen der preußischen Staatseisenbahnverwaltung, gültig vom 10. September 1903, Abteilung B, Rückvergütungsbeträge für Sendungen von Lauterbach-Steinbach nach Leipzig (Berl., Magdeb. und Thüring. Bhf.) in Höhe von 0,02 ℳ für 100 kg aufgenommen.

Dresden, den 21. März 1904. (775)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. April d. J. wird die Station Heringen (Werra) des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt in den direkten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 18. März 1904. (776)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Preußisch-hessische Staatsbahngütertarife und westdeutscher Privatbahnverkehr.

Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen.

Mit Gültigkeit vom 25. d. M. wird die Station Rönnebeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen im Versande nach binnenländischen Stationen als Empfangsstation aufgenommen.

Näheres ist auf den beteiligten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 20. März 1904. (777)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. April d. J. tritt im Tarifheft 1 nachbezeichneter neuer Ausnahmetarif in Kraft:

Neuer Ausnahmetarif Nr 68 Gänselebern, frische, verpackt bei Aufgabe in jeder Menge als Eilgut.

Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen.

Nach und von	Brünn St. E. G.	Trebitsch St. E. G.
Apolda K. E. D. E. .	1006	941

Breslau, den 19. März 1904. (778)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Oldenburg-hessischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt eine Erweiterung des Ausnahmetarifs für Schiffsbaueisen nach Seewerften dahin in Kraft, daß er auch für die zu Schiffs-

bauzwecken bestimmten Bezüge der an oder in der Nähe von Seehafen- und Seekanalstationen betriebenen Eisenwerke gilt.

Gleichzeitig wird der Ausnahmetarif 9 s für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Werften dahin erweitert, daß er auch bei gemeinschaftlichem Bezuge einer Wagenladung Schiffsbaueisen durch mehrere Werften angewendet werden kann.

Das Nähere über die hierdurch eingetretene Änderung der Anwendungsbedingungen ist bei den Tarifstationen zu erfahren.

Cassel, den 14. März 1904. (779)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Gütertarif. Heft 1.

Zum 1. April d. J. wird die Station Niederschopfheim der Badischen Staatsbahn mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 16. März 1904. (780)
Königliche Eisenbahndirektion.

Militärbahn-Staatsbahnverkehr.

Am 21. März 1904 treten in den Ausnahmetarifen 1 und 10 (Holztarif und Getreidetarif) für Schöneberg Militärbahnhof bei Berlin ermäßigte Frachtsätze in Kraft. Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Berlin, den 17. März 1904. (781)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr (Gr. IV/VI).

Die Station Altona wird mit Gültigkeit vom 20. März d. J. als Empfangsstation in den Ausnahmetarif E 1 für Schiffsbaueisen nach Seewerften aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 14. März 1904. (782)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI.
(Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz.)

Mit Wirkung vom 1. April d. J. wird die Station Niederdresselndorf für den Verkehr mit den Stationen Bockenheim, Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M., Kastel, Mainz und Wiesbaden in den Ausnahmetarif 5 a für Steine des Spezialtarifs III einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 17. März 1904. (783)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr.
(Gruppen VI/VII.)

Mit Gültigkeit vom 5. Mai 1904 wird die Entfernung Nordhausen-Kirchhellen auf Seite 261 des Tarifs vom 1. September 1903 von 240 km auf 340 km berichtigt.

Essen, den 17. März 1904. (784)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Die im Nachtrag 7 zum provisorischen Tarifheft vom 1. Januar 1887 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 23 für Hohlglaswaren ab Kohlfurt, Liebau, Penzig, Rauscha, Rietschen, Senftenburg, Straßgräbchen und Weißwasser nach Genf transit werden auf den 10. Juni 1904 aufgehoben. Damit tritt das bezeichnete Tarifheft auf diesen Zeitpunkt außer Kraft.

Karlsruhe, den 17. März 1904. (785)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. April 1904 werden die Stationen Karlsruhe Hafen und Kehl transit in den Ausnahmetarif 9 b für Eisen und Stahl nach Basel Bad. B. des badischen Binnengütertarifs einbezogen.

Auskunft erteilen unsere Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 19. März 1904. (786)
Großh. Generaldirektion.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Brandenburgischen Städtebahn werden auf Seite 26 des Gütertarifs für die Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster (Gruppe IV) folgende Bestimmungen nachgetragen:

Orte mit mehreren Stationen	Stationen, zwischen denen eine Überführung stattfindet	für	Betrag ℳ	Betrag ₰
Neustadt a. Dosse	Neustadt a. Dosse (Staatsbahn) - Neustadt a. Dosse (Brandenb. Städteb.) Im Ent- oder Beladeverkehr wird als Zuschlag zu den Frachtsätzen der Tarifstation Neustadt a. Dosse erhoben	den Wagen	3	—

Altona, den 15. März 1904. (787)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsaß-Lothringen und via Schweiz.)
Tarif-Teil II, Heft 1 vom 1. April 1902.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904 werden für die Beförderung von Stahlfasson- (Form-) Stücken, gegossen, geschmiedet oder gepreßt als Frachtgut, und zwar:

1. von Stücken unter 100 kg Einzelgewicht und von 100 bis 2000 kg Einzelgewicht in beliebiger Verarbeitung und Verpackung,
2. von Stücken von 100 bis 2000 kg Einzelgewicht, roh oder roh vorgearbeitet, unverpackt oder nur teilweise verpackt, sowie von Stücken über 2000 kg Einzelgewicht

nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von Pilsen Skodawerke

Nach	ad 1) für Mengen unter 5000 kg	ad 1) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	ad 1) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	ad 2) für Mengen unter 5000 kg	ad 2) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	ad 2) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	Francs für 1000 kg					
Novéant (Pagny sur Moselle) Grenze	72,45	44,65	40,30	72,45	44,65	32,25
Deutsch = Avricourt (Igney Avricourt) Grenze . . .	64,75	39,85	36,00	64,75	39,85	28,90
Alt = Münsterol (Petit = Croix) Grenze	71,60	44,15	36,20	71,60	44,15	29,50

Wien, am 15. März 1904. (788)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich und Ungarn.
(Reexpeditionsbegünstigung für die in der Abfertigungsstelle der k. k. österr. Staatsbahnen „Wien D. U. B. Lagerhaus S. & W. Hoffmann“ eingelagerten Getreidesendungen.)

Dem Lagerhause S. & W. Hoffmann, Wien XX. Handelsquai wird die Reexpeditionsbefugnis für Getreide und Hülsenfrüchte in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg zugestanden, und zwar:

1. Im Elbeumschlagsverkehre mit Österreich in demselben Ausmaße, wie sie durch den vom 1. Januar 1904 gültigen Elbeumschlagstarif für Österreich dem Lagerhause der Stadt Wien eingeräumt wurde.

2. Im Elbeumschlagsverkehre mit Ungarn auf Grund der im Elbeumschlagstarife für Ungarn vom 1. August 1899 im Abschnitte V, Reexpeditionsbestimmungen (Seite 32—35) enthaltenen Vorschriften im Verkehre mit jenen ungarischen Stationen, für welche die Reexpedition in dem Lagerhause der Stadt Wien gestattet ist.

Außer den direkten Frachtsätzen werden für die Reexpedition im Lagerhause „S. & W. Hoffmann, Wien XX. Handelsquai“ 2 Heller für 100 kg Überstellungsgebühr, ferner nebst dieser Gebühr ohne

Rücksicht auf die Aufgabe- und Bestimmungsstation der Transporte ein Reexpeditionszuschlag von 4 Hellern für 100 kg eingehoben.

Von der Reexpeditionsbegünstigung sind solche Güter ausgeschlossen, welche mit der Wegevorschrift auf den Frachtbriefen aufgegeben werden.

Wien, am 18. März 1904. (789)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

1. **Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.**
2. **Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.**

Tarif Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 ist im Tarif Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) für den

1. norddeutsch-galizisch-südwestrussischen Grenzverkehr vom 1. Oktober 1902 auf Seite 24 in der 4. Zeile von oben,
2. süddeutsch-österreichisch-russischen Grenzverkehr vom 1. Oktober 1901 auf den Seiten 18—39 in der am Fuße der betreffenden Seiten unter *) aufgeführten Anmerkung, 4. Zeile von oben

die Station „Shurawlewka" zu streichen.

Wien, am 17. März 1904. (790)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Getreide und Hülsenfrüchte treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im a) Kartierungswege, b) Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen a)	b)
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Wien Donauuferbahnhof, Lagerhaus S. & W. Hoffmann sowie in umgekehrter Richtung	162 ℳ	149 ℳ
Nach Schönpriesen-Umschlag von Wien Donauuferbahnhof, Lagerhaus S. & W. Hoffmann sowie in umgekehrter Richtung	157 ℳ	144 ℳ
Nach Dresden-Elbkai von Wien Donauuferbahnhof, Lagerhaus S. & W. Hoffmann sowie in umgekehrter Richtung	198 ℳ	185 ℳ

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ℳ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 18. März 1904. (791)

Österreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Druckfehlerberichtigung.

Auf Seite 100 des Tarifes Teil II für den obengenannten Eisenbahnverband ist der Frachtsatz für gewöhnliches Eilgut nach oder von Bozen-Gries von

1271 auf
1771 h für 100 kg

richtig zu stellen.

Diese Erhöhung tritt sofort in Kraft.

Wien, am 16. März 1904. (792)

Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April d. J. gelangt der I. Nachtrag unseres Binnen-, Personen- und Gepäcktarifs zur Einführung.

Derselbe enthält neben neuen Tarifsätzen zwischen bestimmten Stationen mehrere Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs. Nähere Auskunft erteilen unsere Stationen.

Lippstadt, den 14. März 1904. (793)

Die Direktion der Westfälischen Landeseisenbahn.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif.

Zum 1. Mai d. J. werden die bestehenden Tarifsätze von Stationen der Königlich preußischen Eisenbahndirektionen nach Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz teilweise neu berechnet.

Neben Preisermäßigungen treten auch geringfügige Tariferhöhungen ein, worüber die Verkehrsbureaus der Eisenbahndirektionen Auskunft erteilen.

Mainz, den 17. März 1904. (794)

Namens der Königlich preußischen Eisenbahndirektionen:

Königl. preuß. u. Großh. hess. Eisenbahndirektion Mainz.

Main-Neckarbahn - Frankfurt-hessischer Personen- und Gepäcktarif.

Am 1. Mai d. J. wird ein Nachtrag zu den Preistafeln des Tarifs ausgegeben. Neben bedeutenden Fahrpreisermäßigungen treten auch Verkehrserschwerungen dadurch ein, daß die kostenfreie Befahrung des Umwegs über Frankfurt a/M. im Verkehr zwischen Darmstadt Ort und Übergang und Wiesbaden Ort und Übergang beseitigt wird.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Mainz, den 16. März 1904. (795)

Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

---

4. Verdingungen.

Verdingung von A. Gummischläuchen, und zwar 13 900 Stück für Bremsen in 6 Losen, 2670 Stück für Tender in 4 Losen, 5580 Stück zum Anfeuchten der Kohlen, 3580 kg zu Gasleitungen in je einem Lose, 14 230 m **gummiertem Hanfschlauch** in 2 Losen, 12 020 kg **Plattengummi** in 2 Losen; **Gummiringen**: 29 200 Stück zu Wasserstandgläsern in 4 Losen, 4300 Stück zu Türpuffern in 2 Losen, 300 Stück zu Kugelschläuchen, 200 Stück zur Dampfheizung, 20 300 Stück zu Luftdruckbremsen, 400 kg **Gummibelag**, 26 000 kg **Asbestpappe**, 200 kg **Asbeststreifen** und 1560 kg **Asbestschnur** in je einem Lose; von B. 27 930 Stück **Gummischläuchen zur Dampfheizung** in 8 Losen, für den Beschaffungsbezirk der Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift für A. bis zum 12. und für B. bis zum 26. April 1904, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben für A. bis spätestens zum 9. und für B. bis zum 23. April 1904 an die betreffenden Werkstätteninspektionen einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ für Angebot A. und 50 ₰ für Angebot B. bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist für A. bis 11. und für B. bis 25. Mai 1904.

Berlin, den 17. März 1904. (796)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 6400 kg braunem und 1500 kg schwarzem Blankleder, 1200 kg Verdeckleder, 250 kg Sohlleder, 230 kg braunem Kipsblankleder, 1100 kg naturfarbenem Vachetteleder, 1100 kg fettgarem Rindleder, 3800 kg Maschinenriemenleder, 90 Stück naturfarbenen Kalbledern, 90 Stück naturfarbigen und farbigen Schafledern, 40 Stück braunen Saffianledern in je einem Lose für den Direktionsbezirk Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 8. April 1904, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 5. April 1904 an Werkstätteninspektion Grunewald einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,5 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 30. April 1904.

Berlin, den 16. März 1904. (797)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 430 t Portlandzement für die Neubaulinie Eisenberg-Porstendorf soll vergeben werden. Verdingungsunterlagen können bei unserer Kanzlei eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 0,30 ℳ für die Bedingungen von dem Vorstand unseres Zentralbureaus bezogen werden.

Angebote sind uns in verschlossenen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Zement" versehenen Briefumschlägen bis zum Eröffnungstage, 8. April 1904, mittags 12 Uhr, einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, im März 1904. (798)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Vermischte Bekanntmachungen.

6 alte Lokomotiven, 15 bedeckte und 6 offene Güterwagen, die für unsere Zwecke nicht mehr geeignet, aber noch lauffähig sind, sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Die Bedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 8. April d. J., vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 28. April d. J. (799)

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 25. 26. März 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die wichtigsten Verbesserungen im Sommerfahrplan der preuß.-hessischen Staatsbahnen.

Beiträge zur Frage des Einspruchs der Großen Berliner Straßenbahn gegen die Weiterführung der Hoch- und Untergrundbahn.

Das Land der unbegrenzten Möglichkeiten.

Nachrichten:

Deutschland: Änderung der Verwaltungsbezirke von Eisenbahndirektionen. — Tagegelder der außeretatsmäßigen Beamten bei vorübergehender auswärtiger Beschäftigung. — Bezirkseisenbahnrat Hannover. — Verkehr und Einnahmen der bayer. Staatsbahnen. — Eisenbahntarife und Mainkanalisation. — Verkehr und Einnahmen der württemb. Staatsbahnen. — Ermstalbahn. — Versammlung der württemb. Bahnärzte. — Einnahmen der badischen Staatsbahnen. — Eisenbahnverein in Glogau.

Österreich: Investitionsprogramm der Staatsbahnverwaltung. — Österr. Eisenbahn-Investitionsanleihe. — Erhöhung der Gütertarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Österr. Forstkongreß — Verkehr Wien-Berlin. — Verein der Ingenieure der österr. Staatsbahnen. — Personalnachrichten.

Ungarn: Motorwagenbetrieb auf den ungar. Lokalbahnen. — Regelung der Bezüge der Beamten der Staatsbahnen. — Denkschrift der Angestellten der Staatsbahnen betr. die Regelung der Bezüge. — Konvertierung einer Schuld des ungar. Staats an die österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft. — Erwerbung von Leihwagen durch die ungar. Staatsbahnen. — Oberinspektor Rudolf Himmel.

Übrige europäische Länder: Verlorengegangene Güter auf französ. Eisenbahnen. — Einnahmen der französ. Eisenbahnen. — Französisch-spanischer Reiseverkehr. — Die III. Wagenklasse in schweizer. Expreßzügen. — Elektr. Schmalspurbahn Meiringen-Grimsel-Visp. — Rechtsfahren oder Linksfahren auf den schweizer. Bahnen. — Betriebsergebnisse der italien. Bahnen in 1901. — Gesetzentwurf für den etwaigen Staatsbetrieb der italien. Bahnen. — Die erste englische Vollbahnstrecke mit elektr. Betrieb.

Fremde Weltteile: Der sibirische Luxuszug vertagt. — Verkehr über den Baikalsee.

Allgemeines: Stephensons berühmte Lokomotive „Invicta". — Einschränkung des Alkoholgenusses in Preußen. — Das Metermaß in Großbritannien.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr 9 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Die wichtigsten Verbesserungen im Sommerfahrplan der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Wir stehen im Zeichen des Verkehrs! Von Tag zu Tag findet dieser zum geflügelten Wort gewordene Ausspruch weitere Bestätigung. Wohin das Auge blickt, überall erfreulicher Aufschwung in Handel und Industrie, überall rastlose Tätigkeit, überall das Verlangen, den Erzeugnissen unermüdlichen Eifers und Fleißes neue Absatzgebiete zu erschließen und erschlossene ergiebiger zu machen. Überall der Drang nach schnellen und zahlreichen Verbindungen für den Personen- und Frachtverkehr, für die Übermittlung von Aufträgen und für den geschäftlichen Schriftwechsel. Erblickt man doch nicht zu Unrecht in der allen Anforderungen entsprechenden Ausgestaltung der Reise- und Beförderungsgelegenheiten den Hauptfaktor für die weitere gedeihliche Entwicklung von Handel und Wandel, für den schnellen und darum doppelt nutzbringenden Ausgleich von Angebot und Nachfrage. In der Tagespresse kann man verfolgen, welchem Interesse selbst unerhebliche und nur kleinen Gebieten zugute kommende Verbesserungen in den Verkehrseinrichtungen begegnen. Dankbar wird darin selbst von den unwesentlichsten Reise- und Beförderungserleichterungen Vermerk genommen, manchmal vielleicht auch nur in der stillen Hoffnung, hierdurch die zuständigen Stellen zu größerer Nachgiebigkeit in wichtigeren Fragen zu bestimmen. Jedenfalls steht fest, daß den neuen Fahrplänen jedesmal weite Kreise mit Spannung entgegensehen, gleichviel ob dabei persönliche Interessen oder die Teilnahme am Allgemeinwohl mitsprechen. Der diesjährige Sommerfahrplan der preußisch-hessischen Staatsbahnen bietet des Neuen und Interessanten genug. Mancher Wunsch wird durch ihn erfüllt und manches noch fehlende Glied in der Kette der Zugverbindungen eingefügt.

Von besonderer Wichtigkeit erscheinen die **großen durchgehenden Verbindungen**, die dem Verkehr zwischen dem Norden und Süden sowie zwischen dem Osten und Westen der Monarchie und den angrenzenden Ländern zugute kommen. In erster Reihe sei hier ein neues Tagesschnellzugpaar zwischen **Hamburg** und **Basel** hervorgehoben, das mit Hilfe gering zu verschiebender bestehender Züge zwischen Bremen und Hannover auch dem Verkehr zwischen Bremen und Süddeutschland nutzbar gemacht wird. Bei Abfahrt von Hamburg gegen 7½ und von Bremen gegen 8½ Uhr vormittags trifft man um 5 Uhr nachmittags in Frankfurt a/M. und gegen 11 Uhr in Basel ein. In der Gegenrichtung erfolgt die Abfahrt von Basel 8 Uhr vormittags, von Frankfurt a/M. gegen 2½ Uhr nachmittags mit Ankunft in Bremen ¾11 und in Hamburg ¾12 Uhr abends. Sowohl dem Verkehr für Cassel als dem bayerischen Verkehr werden diese Züge gleichzeitig dadurch nutzbar gemacht, daß neue Anschlußzüge zwischen Göttingen und Cassel sowie zwischen Elm und Gemünden zur Einlegung kommen. Es wird dadurch die langersehnte Tagesschnellzugverbindung zwischen den wichtigen deutschen **Nordseehäfen** und **München** hergestellt. In der Richtung nach München besteht allerdings nach den vorläufigen Entwürfen noch ein etwa anderthalbstündiges Stillager in Würzburg. Trotzdem erfordert die Reise von Hamburg nach München nur etwa 16 Stunden und in entgegengesetzter Richtung etwas mehr als 15 Stunden. Gelingt es, das Stillager in Würzburg einzuschränken, was bei der Bedeutung der neuen Zugverbindung außer Zweifel stehen dürfte, so wird die Reise von Hamburg nach München nur etwas mehr als 14 Stunden erfordern. Da mit Sicherheit darauf gerechnet werden kann, daß den neuen Zügen sich ein großer Teil des amerikanischen und englischen Überseeverkehrs nach der Schweiz und Tirol zuwenden wird, dürfte ihre Einlegung unter den günstigsten Aussichten erfolgen. Dadurch, daß die neuen Züge mit I. bis III. Wagenklasse ausgestattet und nicht als D-Züge befördert werden, gewähren sie auch eine schnelle Reisegelegenheit für die minder bemittelten Klassen. Zwischen Hamburg und Basel werden sie geschlossen und zwar südlich von Frankfurt a/M. über Straßburg i/Els. durchgeführt. Zwischen Hamburg und München gleichwie zwischen Bremen und Basel sowie Bremen und München werden durchgehende Wagen I/II. Klasse in ihnen befördert werden, was, da ein Umsteigen alsdann nicht nötig ist, wesentlich zur Belebung der Züge beitragen wird. Auch zwischen **Cöln** und **Hamburg** soll, wie

wir in letzter Stunde vernehmen, eine neue durchgehende Verbindung am Vormittag durch Fortsetzung der für den Sommer zwischen Cöln und Osnabrück vorgesehenen Schnellzüge 97 und 98 auf der Strecke Osnabrück - Hamburg in Aussicht genommen sein. Bestimmte Angaben liegen darüber noch nicht vor. Es läßt sich jedoch soviel übersehen, daß die Abfahrt in Cöln und Hamburg etwa 7 Uhr früh und die Ankunft am Zielpunkt gegen 2 Uhr nachmittags erfolgen wird.

Neben diesen großen neuen Verbindungen zwischen Nord und Süd wird auch eine dem östlichen Teil der Monarchie zugute kommende neue Verbindung zwischen Berlin und Königsberg i/Pr. hergestellt. Die bisher auf dieser Strecke bestehenden Schnellzugverbindungen erforderten zur Zurücklegung der Reise zwischen den beiden Endpunkten entweder eine volle Tages- oder eine volle Nachtfahrt. Mit den neuen Zügen, die bei ihrer Lage die volle Ausnutzung des Vormittags auf der Ausgangsstation für geschäftliche Zwecke gestatten und am Zielpunkt immerhin noch zu so früher Stunde eintreffen, um sich einer ausreichenden Nachtruhe erfreuen zu können, wird vielen Wünschen aus Handelskreisen entsprochen werden. Die Abfahrt der neuen, gleichfalls die I. bis III. Klasse führenden und nicht als D-Züge ausgestatteten Züge erfolgt von Berlin Friedrichstraße gegen 3 Uhr nachmittags, von Königsberg gegen 2½ Uhr nachmittags. Die Ankunft in Königsberg ist gegen 12½ Uhr nachts, in Berlin gegen Mitternacht vorgesehen. Besonderen Wert gewinnen die Züge dadurch, daß sie in beiden Richtungen unmittelbare Anschlüsse zwischen Dirschau und Danzig erhalten, wodurch zu gleicher Zeit neue sehr gute Verbindungen der bedeutenden und gewerbreichen Hafenstadt sowohl mit Berlin, als auch mit Königsberg gewonnen werden. Nicht minder wichtig ist die mit Hilfe des neuen Zuges von Königsberg durch Einlegung eines Anschlußzuges von Bromberg nach Schneidemühl hergestellte, schon lange gewünschte Abendverbindung von Bromberg nach Berlin. Durch den erforderlichen Gegenzug auf der Strecke Schneidemühl-Bromberg, der an den Schnellzug 1 von Berlin anschließt, wird eine vorzügliche Tagesverbindung zwischen Berlin und Bromberg hergestellt, die in Bromberg einen mehr als dreistündigen Aufenthalt zu geschäftlichen Erledigungen gewährt.

Eine fernere erhebliche Verbesserung für den Osten wird mit der Einlegung eines neuen Schnellzugpaares zwischen Posen und Stettin über Kreuz-Stargard erreicht, das bei Abfahrt von Posen gegen 7½ Uhr vormittags und von Stettin gegen 8 Uhr nachmittags die Ankunft in Stettin gegen ½11 Uhr vormittags und in Posen gegen ½12 Uhr nachts ermöglicht und demnach eine für Geschäftsreisen außerordentlich bequeme, beinahe 10 Stunden Aufenthalt in Stettin bietende Tagesverbindung zwischen den beiden wichtigen Provinzialhauptstädten vermittelt. Zwischen Stettin und Vorpommern, insbesondere für den Verkehr mit Stralsund und den Rügenschen Ostseebädern, wird gleichfalls ein neues Schnellzugpaar eingelegt. Die Abfahrt von Stettin erfolgt gegen 11 Uhr vormittags, die Ankunft in Stralsund kurz nach 1 Uhr mittags, wo der Anschluß an den Schnellzug 13 nach Bergen - Saßnitz und Schweden erreicht wird. In der Gegenrichtung fährt der neue Zug von Stralsund kurz nach 7 Uhr vormittags nach Aufnahme des Anschlusses der Nachbarverbindung von Schweden ab und trifft gegen 10 Uhr, zu außerordentlich passender Zeit für geschäftliche und persönliche Erledigungen bei den Provinzialbehörden, in Stettin ein. Während der letztere Zug in erster Linie für den Verkehr der Regierungshauptstadt Stralsund und der wichtigeren vorpommerschen Städte nach der Provinzialhauptstadt in Frage kommen wird, ist der Zug von Stettin nach Stralsund insofern von besonderer Bedeutung, als er die unmittelbare Fortsetzung des vorherbezeichneten Morgenzuges von Posen nach Stettin bildet und daher für den russischen und polnischen Verkehr nach den Badeorten Rügens sowie nach den nordischen Königreichen eine neue, schnelle Verbindung darstellt.

Den schon mehrfach in der Presse hervorgehobenen Wünschen der Weichselstädte, die Schnellzüge D 15 und D 16 zwischen Breslau und Königsberg, die jetzt über Posen-Inowrazlaw-Bromberg-Dirschau-Marienburg geführt werden, auf die Strecke Posen-Inowrazlaw-Thorn-Graudenz-Marienburg, die sogenannte Weichselstädtebahn, zu verlegen, ist zum besten des jetzt von ihnen durchfahrenen Landstrichs auch im Sommerfahrplan nicht stattgegeben worden. Abgesehen davon, daß bei Verlegung der Züge auf die Weichselstädtebahn eine irgend nennenswerte Abkürzung der Fahrzeit nicht zu erzielen ist, würden dabei so erhebliche Schädigungen der jetzt die Vorteile dieser Züge genießenden Städte eintreten, daß schon um deswillen die Verlegung überhaupt nicht verlangt werden sollte. Beispielsweise würde der Fahrplan für Reisende von und nach Danzig, die jetzt in Dirschau ab- und zugehen, insofern erheblich verschlechtert werden, als der Zu- und Abgang alsdann in Marienburg stattfinden müßte, wodurch sich die Reisezeit in jeder Richtung um etwa eine halbe Stunde verlängerte. Außerdem würde Bromberg völlig ausgeschaltet, wenn die Eisenbahnverwaltung sich nicht zur Einlegung besonderer Anschlußzüge für Bromberg entschlösse. Was würden wohl die Verkehrsbeteiligten aus Danzig und Bromberg zu einer solchen Maßnahme sagen? Es ist daher nur zu begrüßen, daß die Züge auf ihrer bisherigen Strecke belassen worden sind. Um indes den Wünschen der Weichselstädte soweit als irgend möglich entgegenzukommen, ist im Anschluß an den Schnellzug D 15 von Breslau ein neuer Schnellzug von Inowrazlaw nach Marienburg über Thorn-Graudenz vorgesehen, der um ¾9 abends von Inowrazlaw abfährt und kurz vor Mitternacht in Marienburg eintrifft. Da in der Gegenrichtung für die Weichselstädte der Anschluß an den Zug D 16 bei Benutzung der Schnellzüge 64 Marienburg-Thorn und D 56 Thorn-Inowrazlaw in Inowrazlaw bereits besteht, dürfte nunmehr allen billigen Ansprüchen der Weichselstädte entsprochen sein. Übrigens wird es sich ja aus der Besetzung des neuen Schnellzuges Inowrazlaw-Marienburg ergeben, welchen Anteil die Weichselstädte an dem umstrittenen D-Zugpaar haben.

Für Mitteldeutschland kommen an neuen Schnellzügen in der Hauptsache nur zwei Zugpaare in Betracht und zwar eins zwischen Berlin und Magdeburg und eins zwischen Magdeburg und Hannover über Braunschweig. Schon lange hat Magdeburg die große Pause in den Schnellzugverbindungen mit der Reichshauptstadt beklagt. Von ½9 vormittags bis 4 Uhr nachmittags bestand bisher keine Schnellzugverbindung von Magdeburg nach Berlin. Ebenso fehlte es in der Gegenrichtung an einer solchen in der Zeit von 1 bis ½8 nachmittags. Diesem Mangel soll nunmehr abgeholfen werden. Die langen Pausen sind geteilt worden. Der neue Schnellzug 49 wird Magdeburg bald nach 12 Uhr mittags verlassen und kurz nach 2 Uhr in Berlin sein. Der Gegenzug 50 wird von Berlin gegen 4 Uhr nachmittags abfahren und etwa 6 Uhr in Magdeburg eintreffen. In Berlin werden mit diesen Zügen die am Nachmittag abfahrenden Schnellzüge nach Breslau, Posen, Stettin und Danzig erreicht und Anschlüsse von Breslau und Posen aufgenommen. Mit den neuen Zügen 50 und 51 zwischen Magdeburg und Hannover soll zwischen den beiden wichtigen Städten und der Residenzstadt Braunschweig in jeder Richtung eine gute Abendverbindung hergestellt werden. Da der Zug 50 Magdeburg-Hannover unmittelbar an den Zug 50 Berlin-Magdeburg anschließt, wird zugleich eine neue Nachmittags-Schnellzugverbindung von Berlin nach Hannover auf diesem Wege, wenn auch mit etwas längerer Fahrtdauer als auf dem geraden Wege über Stendal, hergestellt. Bei Abfahrt von Berlin gegen 4 Uhr wird man um ¾9 Uhr in Hannover sein. Der Gegenzug, der Hannover ½10 Uhr abends verläßt und um Mitternacht in Magdeburg eintrifft, ist in erster Linie für den Ortsverkehr der Städte Hannover, Braunschweig und Magdeburg untereinander bestimmt. Er erreicht indes in Magdeburg auch noch gute Personenzuganschlüsse nach Berlin, Leipzig und Stendal, so daß er auch manchem Durchgangsreisenden willkommen sein wird. Beide neuen Zugpaare kommen in der Hauptsache der Stadt Magdeburg zugute, die sich bisher, wie uns scheinen möchte, mit Unrecht zurückgesetzt geglaubt hat.

Wenn doch erst alle Städte von der Bedeutung Magdeburgs sich gleich guter und zahlreicher Zugverbindungen wie diese zu erfreuen hätten!

Im Westen Deutschlands kommen auf längeren Strecken nur am Rhein wichtigere Schnellzugvermehrungen in Frage. Innerhalb des westfälischen Industriegebiets treten zwar auch erhebliche Verbesserungen ein, sie werden aber teilweise durch neue Züge von nur geringer Ausdehnung, teilweise auch nur durch Verlegung bestehender Züge gewonnen. Für die Rheinlinie ist es als Neuerung besonders hervorzuheben, daß die aus dem Wupper- und Ruhrtal vorgesehenen neuen Schnellzüge nach Frankfurt a/M. zur Entlastung der Rheinbrücke und des Hauptbahnhofs in Cöln sowie im Interesse ihrer beschleunigten Beförderung nicht nach letzterem eingeführt, sondern unter Benutzung der sogenannten Schiffbrückenlinie zwischen Mülheim a/Rh. und Kalk Süd über Cöln-Deutz geleitet werden. Die neuen Züge von Essen über Düsseldorf und von Hagen über Elberfeld werden in Opladen vereinigt und auf der rechten Rheinseite bis Frankfurt a/M. durchgeführt. Bei der Rückfahrt werden sie in Opladen getrennt. Die Abfahrt von Essen und Hagen erfolgt gegen $^3/_4$8 Uhr vormittags, die Ankunft in Frankfurt a/M. bald nach 12 Uhr mittags. Die Rückfahrt von Frankfurt a/M. findet gegen 4 Uhr, die Ankunft in Hagen und Essen gegen 9 Uhr abends statt. Mit diesen Zügen wird den Reisenden von der Wupper und der Ruhr nach Frankfurt a/M., die bisher die Ein- und Ausfahrt in Cöln Hauptbahnhof als Belästigung und Zeitvergeudung empfunden haben, sehr gedient und ihren Wünschen, die auch in den Parlamenten Vertretung gefunden haben, entsprochen sein. Zur dringend notwendigen weiteren Entlastung der Schnellzüge am Rhein, insbesondere aber zur Herstellung geeigneter Zugverbindungen zu Zeiten, wo jetzt ein empfindlicher Mangel an solchen besteht, ist außerdem noch die Einlegung eines neuen Schnellzuges von Cöln nach Coblenz am Abend (Abfahrt 8.^{00}, Ankunft gegen 10 Uhr) sowie von Niederlahnstein nach Cöln-Deutz am Morgen (Abfahrt 6.30, Ankunft gegen $^3/_4$9) in Aussicht genommen. Eine besondere Berücksichtigung ist auch dem Verkehr zwischen den wichtigen gewerbreichen Orten am Niederrhein zuteil geworden. Zwischen Aachen und Duisburg über Crefeld-München-Gladbach sind zwei neue Schnellzugpaare — je eins am Morgen und Abend — eingelegt, die durch neue Anschlußzüge zwischen München-Gladbach und Düsseldorf auch in dieser Richtung neue Verbindungen herstellen. Das Morgenzugpaar findet in Duisburg Anschlüsse an den Zug D 7 nach Berlin und den Zug 10 von Berlin, der Abendzug nach Aachen schließt in Duisburg an den Zug D 4 von Berlin und die Züge 9 und 91 nach Berlin und Hamburg an. Außerdem werden die jetzt dem Verkehr zwischen dem Wuppertal und Antwerpen dienenden Schnellzüge 42 und 43 zwischen Dalheim und München-Gladbach über Crefeld nach Duisburg fortgeführt, wo sie Anschluß an Zug D 3 nach Berlin und D 8 von Berlin finden. Es wird hierdurch eine neue beschleunigte Verbindung zwischen Antwerpen und Berlin hergestellt, die dadurch noch besonders gewinnen dürfte, daß dem Vernehmen nach durchgehende Wagen zwischen beiden Endpunkten mit ihr befördert werden sollen. Durch unmittelbare Fortsetzung der Züge 6 und D 7 zwischen Berlin und Cöln auf der Strecke Cöln-Herbesthal wird eine neue sehr gute Verbindung nach Paris geschaffen, während der Zug in der Gegenrichtung zwar keine Abkürzung der Reisezeit gegenüber der mit dem Zuge D 31 zwischen Paris und Berlin über Cöln-Hildesheim bestehenden Fahrgelegenheit bietet, dagegen aber den Vorteil gewährt, daß die Ankunft in Berlin auf der Stadtbahn statt auf dem Potsdamer Bahnhof erfolgt. Die im Sommer vorigen Jahres für den Verkehr zwischen Thüringen und der Nordsee eingelegten neuen Schnellzüge 181 und 182 Erfurt Soest-Münster-Emden werden auch dem Verkehr nach und von dem westfälischen Industriegebiet durch Einlegung von Anschlußschnellzügen zwischen Soest und Essen über Unna-Holzwickede-Dortmund nutzbar gemacht, was wesentlich zu ihrer Belebung beitragen dürfte.

Für den Verkehr zwischen Berlin und dem Industriegebiet der Saar wird ein neues Schnellzugpaar zwischen Frankfurt a/M. und Saarbrücken eingelegt, das durch seine Fortsetzung über Metz zugleich eine neue Verbindung zwischen Berlin und Paris herstellt. Die neuen Züge 145 und 146, die an die Schnellzüge D 5 und D 6 Frankfurt a/M.-Erfurt-Berlin in Frankfurt anschließen, haben insofern einen besonderen Wert, als sie die Tagesverbindung zwischen Berlin und Saarbrücken um rund 3 Stunden und in der Gegenrichtung um mehr als 2 Stunden abkürzen. Es wird hiermit einem lange gehegten Wunsche der Handelskreise des Saargebiets entsprochen. Durch Einlegung eines neuen Zuges von Straßburg i/E. nach Saarbrücken zum Anschluß an den Zug 145 nach Berlin sowie eines Zuges in der Gegenrichtung zum Anschluß an den Zug 146 von Berlin wird zugleich eine neue Verbindung für die Reichslande nach und vom Rhein geschaffen, da gleichzeitig der Zug vom Süden in Münster a/St. Fortsetzung nach Bingerbrück und der Zug nach Süden in Münster a/St. Anschluß von Bingerbrück findet.

Für den Badeverkehr sind gleichfalls einige Verbesserungen vorgesehen, von denen in erster Linie die Verlängerung der Verkehrsdauer fast aller Badezüge gegenüber den Vorjahren Erwähnung verdient. Im übrigen erhält aber auch Frankfurt a/M. die schon lange vermißte durchgehende Tagesschnellzugverbindung nach Norddeich dadurch, daß der Ruhr-Sieg-Schnellzug 81 unter besonderer Durchführung auf der Strecke Frankfurt-Gießen etwa 2 Stunden früher gelegt und durch einen besonderen Schnellzug von Letmathe über Cabel-Hohensyburg nach Hamm fortgesetzt wird, wo er den Anschluß an den thüringer Bäderzug 182 erreicht. Mit diesem Zuge wird man bei Abfahrt von Frankfurt a/M. um 7.05 vormittags in Norddeich 6.^{15} abends, also nach nur elfstündiger Fahrt, eintreffen. In gleicher Weise wird durch ein zwischen Berlin und Heringsdorf in der Zeit vom 15. Juni bis 15. September verkehrendes neues Schnellzugpaar den Wünschen der Berliner Geschäftstreibenden entsprochen, denen an einer Fahrgelegenheit zum Besuch ihrer an der See weilenden Familien nach Schluß der Geschäftszeit und einer geeigneten Verbindung für die Rückfahrt am frühen Morgen gelegen war, um von Mittag an noch in den Geschäften tätig sein zu können. Diesem Zweck entsprechend sind die neuen Züge wie folgt vorgesehen: Berlin ab 6.^{04} nachmittags, Heringsdorf an 9.^{56} nachmittags und Heringsdorf ab 7.08 vormittags, Berlin an 11.00 vormittags.

Für einige besonders stark belastete Züge sind entweder für den ganzen Sommer oder für die Hauptreisezeit Entlastungszüge vorgesehen, von denen insbesondere die Doppelzüge zu den im Vorjahre eingelegten Berlin-Münchener Nachtschnellzügen über die Saalbahn, die beim reisenden Publikum sich einer außerordentlichen Beliebtheit erfreuen, hervorgehoben werden mögen. Dem Verkehr nach Tirol und dem Hochgebirge entsprechend wird der Doppelzug von Berlin etwa von Mitte Juni bis Ende Juli, der Rückzug nach Berlin etwa vom 20. Juli bis Ende August regelmäßig täglich abgelassen werden.

Außer einigen sehr erheblichen Verbesserungen für den Verkehr zwischen Berlin und Leipzig über Bitterfeld, die teils durch Einlegung neuer Züge, teils durch Herstellung zweckmäßiger Anschlüsse erreicht werden, sei schließlich noch der neue Luxuszug Berlin-Wien (Karlsbad, Marienbad) erwähnt, der mit dem 1. Mai ins Leben treten soll. Seine Beförderung über Leipzig-Eger-Budweis nach Wien hat einem Teil der schlesischen Presse Anlaß zum Einspruch gegeben, da an die Wahl der neuen, bisher für den Verkehr zwischen Berlin und Wien noch nicht benutzten Linie Befürchtungen geknüpft wurden, daß damit der Anfang gemacht würde, die Oderberger Linie zu unterbinden. Diese Befürchtungen entbehren jeder Begründung, denn erstens handelt es sich um einen Luxuszug, der, wie bekannt, nur I. Wagenklasse führt und außerdem noch die Zahlung eines besonderen, nicht unerheblichen Zuschlags

erfordert, so daß seine Benutzung nur für eine geringe Zahl besonders bevorzugter Reisenden in Frage kommt, und zweitens ist die Wahl des Weges ohne weiteres dadurch erklärt, daß der neue Luxuszug auch den Verkehr nach den böhmischen Bädern Karlsbad und Marienbad bedienen soll, für den, soweit er von Norden kommt, der Weg über Oderberg überhaupt nicht in Frage gezogen werden kann.

Neben den vorstehend behandelten wichtigeren Zugvermehrungen für den durchgehenden Verkehr ist eine Reihe von Zugverlegungen in Aussicht genommen, mit denen nicht minder wichtige Verbesserungen in den Zugverbindungen durchgeführt werden sollen. Beispielsweise wird der Schnellzug 53 Berlin-Posen beschleunigt, wodurch er in Posen die Anschlüsse an den Schnellzug 41 Stettin-Breslau und D 15 Breslau-Königsberg erreicht. Letzterer wird dabei auf der ganzen von ihm durchfahrenen Strecke etwa ½ Stunde später gelegt, um gleichzeitig in Breslau den Anschluß von dem Schnellzug 82 von Mittelwalde-Wien und den mährischen wichtigeren Städten aufzunehmen. Der Schnellzug 34 Berlin-Aachen über Magdeburg-Altenbeken-Soest-Elberfeld wird von Soest ab derart beschleunigt, daß er 80 Minuten früher als bisher in Aachen eintrifft. Mit ihm sowie mit seinem Gegenzug 33 wird voraussichtlich im Sommer auch ein Speisewagen befördert werden, was von vielen Seiten schon lange gewünscht ist und als eine wesentliche Reiseerleichterung empfunden werden wird. Durch zweckmäßige Fahrplanänderungen ist ferner der Anschluß zwischen dem Schnellzug 14 Berlin-Hamburg und 162 Hamburg-Cuxhaven hergestellt. Da an letzteren Zug unmittelbarer Dampferanschluß stattfindet, wird es für die Folge möglich sein, bei Abfahrt von Berlin um 6.20 früh am zeitigen Nachmittag desselben Tages Helgoland zu erreichen, wozu bisher entweder eine Nachtfahrt oder eine Übernachtung in Hamburg nötig war. Eine neue Mittagsverbindung mit III. Klasse zwischen Berlin und Frankfurt a/M. wird dadurch hergestellt, daß der Schnellzug 30 Berlin ab 12.05 nachmittags in Kreiensen rechtzeitig zum Übergang auf den Schnellzug D 74 Hamburg-Frankfurt a/M. angebracht wird. Der Anschluß an den Zug D 74 bestand bisher bei Benutzung des Zuges D 4 von Berlin zwar schon in Hannover, doch war dabei das Befahren der teureren Umwegsstrecke erforderlich, was nunmehr vermieden wird.

Auf die für den Nahverkehr in Aussicht genommenen Zugvermehrungen und Verlegungen näher einzugehen, erscheint mit Rücksicht auf das in der Regel vorliegende rein örtliche Interesse weniger angebracht. Der Sommerfahrplan ist auch in dieser Beziehung allen Wünschen angepaßt, denen eine Berechtigung irgend beizulegen ist. Insbesondere ist dabei wieder dem Berufsverkehr weitgehende Berücksichtigung zuteil geworden. Besondere Erwähnung verdient jedoch die im Berliner Vorortverkehr eintretende einschneidende Änderung der Betriebsführung. Während bisher die Vorortzüge der Richtungen Erkner, Potsdam und Spandau über die Ferngleise der Berliner Stadtbahn geführt wurden, werden sie vom 1. Mai d. J. ab größtenteils über die Stadtgleise verkehren, in gleicher Weise, wie dies hinsichtlich der Görlitzer Vorortzüge (Johannisthal-Grünau) schon lange der Fall ist. Jeder dieser Züge wird alsdann bei der Fahrt über die Stadtbahn — Schlesischer Bahnhof-Charlottenburg — einen der jetzt bestehenden reinen Stadtbahnzüge ersetzen. Nur die Ostbahn-Vorortzüge von und nach Strausberg, die schon jetzt auf der Strecke Kaulsdorf-Schlesischer Bahnhof über die Ostbahnferngleise geführt werden, sollen nach wie vor auch auf den Ferngleisen der Stadtbahn verkehren. Mit der Verlegung der übrigen Vorortzüge auf die Stadtgleise dürfte die dringend notwendige Entlastung der Ferngleise beabsichtigt sein, wobei zugleich der Vorteil erreicht wird, daß Vorortreisende, deren Zu- oder Abgang auf reinen Stadtbahnstationen erfolgt, nicht mehr umzusteigen brauchen. Bisher mußten diese auf den Stationen der Ferngleise der Stadtbahn in die Stadtbahnzüge umsteigen.

Wenn der Sommerfahrplan auch wieder eine ganze Reihe neuer Züge aufzuweisen hat, so ist doch nicht zu verkennen, daß er hinter dem Sommerfahrplan des vorigen Jahres in dieser Beziehung etwas zurückbleibt. Vielleicht gelingt es am Ende doch mit der Zeit, eine Art Ideal-Fahrplan aufzustellen, der allen berechtigten Ansprüchen genügt und alsdann ohne allzu große Veränderungen jahrein, jahraus beibehalten werden kann. Bisher ist dieser glückliche Zustand nur Bahnen von rein örtlicher Bedeutung beschieden gewesen. —h—.

Beiträge zur Frage des Einspruchs der Großen Berliner Straßenbahn gegen die Weiterführung der Hoch- und Untergrundbahn.*)

Zur Klärung der zwischen dem Magistrat der Stadt Berlin und der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft schwebenden Streitfrage, die auch in dieser Zeitung bereits mehrfach behandelt worden ist (vergl. die Aufsätze bezw. Mitteilungen in Nr 7, 9, 21 und 22 d. Ztg.), erscheint von erheblicher Bedeutung, festzustellen, wie denn die Sachlage war, als der jetzt geltende Vertrag zwischen den obigen Parteien am 19. Januar 1898 geschlossen wurde. Diese Klarstellung versuchen die folgenden Zeilen. Zum besseren Verständnis dient die hier beigefügte Skizze. Wie aus dieser ersichtlich, bestanden schon im Jahre 1895 im Süden der Stadt eine Menge Straßenbahnlinien, die den Verkehr nach allen Richtungen hin vermittelten. Eingezeichnet in die Karte sind jedoch nur diejenigen Linien und einzelnen Strecken, die von dem Unternehmen der Hoch- und Untergrundbahn, das zufolge des Vertrages der Stadt mit Siemens & Halske vom 18. Juli 1895 dem mit starkem Strich markierten Zug entsprechend gebaut werden sollte, in direkter oder indirekter Konkurrenz betroffen werden mußten.

Die Folgerung, daß schon zur Zeit des Vertragsabschlusses der Stadt mit Siemens & Halske bezüglich der Erbauung der Hoch- und Untergrundbahn eine ganze Reihe von Linien der Straßenbahngesellschaft durch das neue Unternehmen in ihrer Ertragsfähigkeit beeinflußt werden konnten und zwar in ungünstigem Sinne, mußte die Straßenbahngesellschaft ohne weiteres ziehen, da der Vertrag mit Siemens & Halske kein Geheimvertrag, sondern der großen Öffentlichkeit bekannt gegeben war. Es wäre nun wohl selbstverständlich gewesen, daß die Straßenbahngesellschaft gegen diesen Vertrag mit Siemens & Halske, der ihre Interessen im Süden der Stadt auf das empfindlichste zu treffen geeignet war, Einspruch eingelegt haben würde, wenn sie zu diesem Vorgehen in ihren Verträgen mit der Stadt irgend eine Handhabe besessen hätte. Der Umstand, daß sie vor Abschluß des 1898 er Vertrages nie den leisesten Protest gegen die Erbauung und den Betrieb der Hoch- und Untergrundbahn erhoben hat, zeigt schon zur Genüge, daß sie selbst auf dem Standpunkte gestanden hat, daß ihr nach den älteren Verträgen zwischen ihr und der Stadt aus den Jahren 1880 und 1881 kein den Wettbewerb im allgemeinen und den der Hoch- und Untergrundbahn im besonderen ausschließendes Recht zugestanden habe.

Wie aber unter diesen Umständen die Straßenbahngesellschaft ihren jetzt erhobenen Einspruch gegen die Fortführung der Hoch- und Untergrundbahn vom Potsdamer Platz durch die Voß- und Mohren-Straße zum Spittelmarkt auf den neuen, zur Zeit zwischen ihr und der Stadt zu Recht bestehenden Vertrag vom 19. Januar 1898 gründen will, ist nicht ersichtlich.

Bei Abschluß dieses Vertrages war die Sachlage insofern noch verschärft, als das Unternehmen der Hoch- und Untergrundbahn bereits in der Ausführung begriffen war und der hierdurch zu erwartende Wettbewerb augenfällig sich jedermann, gewiß also

*) Die nachstehenden Darlegungen gehen uns von unterrichteter Seite zu. Wir haben ihnen bei der Bedeutung der Angelegenheit, welche allenthalben viel Staub aufgewirbelt hat, nochmals Raum gegeben. Die Straßenbahngesellschaft selbst, gegen die der Berliner Magistrat Feststellungsklage erhoben hat — dahingehend, daß der Straßenbahn kein Einspruchsrecht gegen die Fortführung der Hochbahn vom Potsdamer Platz nach dem Spittelmarkt zustehe, daß sie ferner kein Recht besitze, für den Fall der Genehmigung Schadenersatz gegen die Stadtgemeinde Berlin zu erheben —, hat mehrfach kundgegeben, daß sie öffentlich eine Stellungnahme nicht beabsichtige, sondern dem Gerichte das Wort lassen werde. (Zu vergleichen die Mitteilung in Nr 22 S. 346 d. Ztg.) Die Schriftl.

dem besonders dabei Beteiligten, aufdrängte. Hätte nun die Straßenbahngesellschaft diesen drohenden Wettbewerb, dessen Erweiterung in dem Vertrage mit Siemens & Halske ausdrücklich vorbehalten war, unterbinden wollen, so wäre es, da nach dem Gesagten bis zum Abschluß des neuen Vertrages freie Konkurrenz zulässig war, doch jedenfalls Sache der Straßenbahngesellschaft gewesen, diesbezügliche Vereinbarungen mit der Stadt in den neuen Vertrag aufzunehmen oder sich wenigstens Vorbehalte nach dieser Richtung einräumen zu lassen. Dem etwa veränderten Standpunkt hätte auch eine dahingehende Fassung des Vertrages entsprechen müssen.

Von einer Änderung der bisherigen Auffassung ist aber weder in dem neuen Vertrage selbst irgend eine Andeutung zu finden, noch ist in den langen Vorverhandlungen darüber geredet worden.

Im Gegenteil sprechen die Vorverhandlungen, und zwar sowohl die in der städtischen Verkehrsdeputation als auch die in der Stadtverordnetenversammlung gepflogenen, gegen die von der Straßenbahn erhobenen Ansprüche. Die Geschichte des neuen Vertrages beweist klar, daß auch durch ihn an dem seinerzeit schon geltenden Grundsatz der Zulässigkeit des Wettbewerbs nichts geändert werden sollte.

Die Vorverhandlungen besitzen um deswillen eine große Bedeutung, weil sie der Straßenbahngesellschaft von der Stadt vor Abschluß des Vertrages ausdrücklich als Auslegungsmaterial übersandt worden sind. Die Gesellschaft hat auch hiergegen keine Verwahrung eingelegt.

Als zum erstenmal in Berlin der Gedanke auftauchte, die dem Verkehrsbedürfnis schon längst nicht mehr entsprechenden Pferdebahnen in den elektrischen Betrieb umzuwandeln, wurde von der Stadt die sogenannte gemischte Deputation für das Verkehrswesen eingesetzt, mit der Aufgabe, die Verkehrsfragen einer genauen und eingehenden Prüfung zu unterziehen. Diese Deputation arbeitete einen Plan aus, der nicht nur die Umwandlung des Pferdebahnbetriebes in elektrischen zum Gegenstand hatte, sondern überhaupt das gesamte Verkehrsnetz durch Hinzufügung neuer Linien und dadurch, daß sie ältere Linien durch Verbindungsstücke zusammenzufassen und infolgedessen die Verkehrsmöglichkeiten kombinationsreicher zu machen suchte, ausgestalten sollte. Im Gegensatz zu den älteren Verträgen aus den Jahren 1880 und 1881 enthielt dieser Entwurf keine Bestimmung über das Recht anderweiter Unternehmer, betreffend die Mitbenutzung der Gleise. Die älteren Verträge hatten nämlich in dem § 15 der allgemeinen Bestimmungen dafür Vorsorge getroffen, daß der Magistrat, falls es ihm notwendig erscheine, jedem dritten Unternehmer die Mitbenutzung kurzer, rund 400 m nicht überschreitender Strecken der Bahngleise der damaligen Gesellschaften gestatten durfte. Dadurch nun, daß in dem neuen Entwurf keine derartige Abmachung getroffen war, daß vielmehr ausdrücklich die weitere Ausgestaltung des Verkehrswesens mit Hilfe der bestehenden Berliner Pferdebahngesellschaften ins Auge gefaßt und diesen Gesellschaften deshalb die Verpflichtung auferlegt wurde, auf Verlangen des Magistrates noch Gleise bis zum Höchstmaß von 100 km zu bauen, wurde der Anschein erweckt, als ob den Gesellschaften ein Monopol für die ganze Stadt tatsächlich und rechtlich eingeräumt werden sollte. Die Folge war, daß sofort nach Bekanntwerden des Entwurfes von allen Seiten der Bevölkerung Protest gegen ein derartiges Verfahren erhoben wurde.

Die Deputation wurde nun vom Magistrat aufgefordert, den Entwurf umzuarbeiten, und zwar gerade nach dem Gesichtspunkte, daß es fürderhin ausgeschlossen erscheinen solle, als ob den Gesellschaften irgendwelches Vorrecht, geschweige denn ein Monopol gewährt werden solle.

Um dies Ziel zu erreichen, wurden hauptsächlich zwei Bestimmungen in den neuen Entwurf eingefügt.

Zunächst brachte man wiederum den Vorbehalt bezüglich des Mitbenutzungsrechtes dritter Unternehmer in den Vertrag hinein, nur ging man insoweit noch über die früheren Verträge hinaus, als man das Mitbenutzungsrecht nicht auf 400 m beschränken wollte, sondern 1000 m als zulässiges Höchstmaß verlangte. Die beiden Straßenbahngesellschaften wollten sich auf eine derartige Beschränkung ihrer Freiheit und Selbständigkeit nicht einlassen und protestierten energisch hiergegen, indem sie ausführten, daß man an sie, abgesehen davon, daß sie durch eine derartig weitgehende Mitbenutzung Dritter in ihrem technischen Betriebe auf das empfindlichste gestört würden, doch nicht die Zumutung stellen könne, auf ihren eigenen Linien sich selbst Konkurrenz machen zu lassen. Höchstens seien sie bereit, auch in dem neuen Vertrage 400 m zur Mitbenutzung an Dritte zu überlassen.

Erläuterungen: — Straßenbahnen im Jahre 1896. —— Straßenbahnen eröffnet 1897.

Bezeichnung der Straßenbahnlinien. *1.* Ringbahn. *2.* Zoologischer Garten-Görlitzer Bahnhof. *3.* Schlesisches Thor-Lützowplatz, 1897 verlängert bis Zoologischer Garten (*3a*). *4.* Schöneberg-Alexanderplatz. *5.* Kurfüstendamm-Küstriner Platz, 1897 verlegt nach Zoologischer Garten (*5a*). *6.* Groß-Görschenstraße-Schlesische Brücke. *7.* Nollendorfplatz-Alexanderplatz. *8.* Moabit, Stromstraße - Gneisenau-Straße. *9.* Schönhauser Allee - Nollendorfplatz. *10.* Nollendorfplatz - Hallesches Thor - Alexanderplatz. *11.* Moabit-Groß-Görschenstraße. *12.* Lützowplatz-Alexanderplatz. *13.* Lützowplatz-Schloßplatz.
Die starke Linie bezeichnet die Hoch- und Untergrundbahn.

Es wurde daraufhin von der Deputation geantwortet, daß vorläufig noch kein endgültiger Entschluß über die Länge der Mitbenutzung gefaßt werden könne. Es befände sich jedoch ein Plan in der Ausarbeitung, der unter Zugrundelegung von 400 m die Möglichkeiten neuer, ertragfähiger Straßenbahnlinien erwägen solle. Nachdem dieser Plan vom Baurat Gottheiner entworfen war und es sich herausstellte, daß man verschiedene neue Linien mit 400 m Mitbenutzung bauen könne und nur bei drei näher bezeichneten Strecken ein größeres Mitbenutzungsrecht angebracht sei, setzte die Verkehrsdeputation 400 m als höchst zulässiges Mitbenutzungsrecht, abgesehen von den Ausnahmefällen, fest.

So gelangte der Entwurf im Februar 1897 als Vorlage des Magistrats an die Stadtverordnetenversammlung. Es wurde in den Beratungen von allen Seiten bedauert, daß die Gesellschaften schon die Hauptlinien für sich gesichert hätten, so daß es schwer falle, bedeutende Wettbewerbslinien noch zu schaffen. Anderseits wurde von allen Seiten betont, daß der § 30, in den die Bestimmungen über das Mitbenutzungsrecht aufgenommen waren, eigens dazu geschaffen worden sei, Konkurrenzlinien zu ermöglichen. Es erhoben sich nun verschiedene Stimmen, die darauf ausgingen, an Stelle der 400 m mindestens 650 m zu setzen, da ohne eine derartige Verlängerung des Mitbenutzungsrechtes an keine wirksame Konkurrenz gedacht werden könne. Erst nachdem durch die verschiedensten Unterhandlungen festgestellt worden war, daß die Gesellschaften eher den neuen Vertrag, der ihnen doch durch die Verlängerung ihrer Konzession so große Vorteile bringen mußte, ganz fallen lassen würden, als daß sie mehr als 400 m Mitbenutzungsrecht zugeständen, einigten sich die Parteien auf die Magistratsvorlage.

Die zweite grundlegende Umänderung, welche die Verkehrsdeputation bei ihrem zweiten Entwurf vornahm, bestand darin, daß sie unter Beibehaltung der Bestimmung, daß die Gesellschaften auf Verlangen des Magistrats neue Linien bis zum Betrage von 100 km bauen müßten, den Satz noch hinzufügte, daß die Gesellschaften hierdurch jedoch kein Vorzugsrecht vor anderen Unternehmern erlangten. Es wurde somit der Grund-

satz ausgesprochen, daß dem Magistrat bei neu zu erbauenden Linien die Wahl freistehen sollte, ob er die alten Gesellschaften mit der Ausführung der neuen Linien beauftragen wolle oder andere, dritte Unternehmer. Daß es sich auch hierbei um Konkurrenzlinien handeln mußte, ergibt sich schon daraus, daß es nach den damals bereits vorhandenen Linien der alten Gesellschaften unmöglich war, Strecken von irgend welcher Bedeutung innerhalb der Stadt zu genehmigen, die überhaupt keine Konkurrenz machten.

Der auf Grund dieser Verhandlungen getätigte Vertrag selbst enthält, entsprechend der in den Vorverhandlungen von der Stadt betonten Auffassung, nirgends eine Stelle, die zu gunsten der Straßenbahn im Sinne des vereinbarten Ausschlusses einer Konkurrenz im allgemeinen gedeutet werden könnte. Es findet sich nur ein in diesem Zusammenhange bedeutungsloser Vorbehalt, daß nämlich der Straßenbahn bei bestimmten, ganz genau aufgezählten Linien das Recht der alleinigen Ausführung zugesichert wird, von anderweiten Vorrechten aber keine Spur.

Das Ergebnis der vorstehenden Erörterung läßt sich dahin zusammenfassen, daß dem Magistrat von der Straßenbahngesellschaft zu keiner Zeit angesonnen worden ist, ihr ein Untersagungsrecht bezüglich des Unternehmens der Hoch- und Untergrundbahn einzuräumen, aus dem sehr einfachen Grunde, weil die Gesellschaft überzeugt war, daß ein solches in bestimmtester Weise zurückgewiesen worden wäre. Daher ist der nachträglich unternommene Versuch, aus Urteilen des Reichsgerichts und des Cölner Oberlandesgerichts, welche ganz anders geartete und auf gänzlich verschiedener Grundlage erwachsene Verträge auszulegen hatten, ein solches Recht herzuleiten, von vornherein abzulehnen. Die Straßenbahngesellschaft kann nicht nachträglich Rechte in Anspruch nehmen, die vor oder bei Abschluß des Vertrages weder von ihr gefordert, noch ihr zugestanden wurden. Referendar H. Gorius.

„Das Land der unbegrenzten Möglichkeiten."

Unter den Schriften, welche in neuerer Zeit über Nordamerika erschienen sind, u. a.: Amerikas Eindringen in das europäische Wirtschaftsgebiet, von Frank A. Vanderlip; Nordamerika, Beiträge zum Verständnis seiner Wirtschaft und Politik, von O. Graf Moltke, verdient das Buch des Geh. Kommerzienrats Goldberger, das unter obigem Titel und dem Zusatz „Beobachtungen über das Wirtschaftsleben der Vereinigten Staaten von Amerika" vor einiger Zeit in dritter Auflage erschienen ist, bei seinem reichen und interessanten Inhalt besondere Beachtung.*) Wenn es auch das Eisenbahnwesen vornehmlich vom volkswirtschaftlichen und finanziellen Gesichtspunkt aus behandelt, so bieten dessenungeachtet die nachstehend auszugsweise mitgeteilten Beobachtungen eine willkommene Ergänzung unserer immer noch lückenhaften Anschauungen über die Vereinigten Staaten. Goldberger gibt zunächst einen Überblick über die Entwicklung des Eisenbahnwesens, indem er bemerkt: „Die Schätze, die der Boden auf seiner Oberfläche dem Pfluge entgegenführt, und noch mehr die Schätze, die der Boden in seinem Schoß an allem birgt, was Reichtum, Stärke und Macht verleiht, sind so riesenhaft, daß sie imstande sind, von einem Jahre zum anderen die Verhältnisse in dem Wettbewerb der Nationen zu gunsten der Vereinigten Staaten zu verschieben. Tritt an einer Stelle der Nation eine Stockung ein, zeigt sich ein Mißerfolg, ein vorübergehendes oder selbst dauerndes Versiegen der Quellen, so haben Boden und Fleiß auch schon an einem anderen Ort für ausgiebigsten Ersatz gesorgt. Der Verwertung des vorhandenen Reichtums an Rohprodukten und eines Kapitalreichtums, der mit Vorliebe in industrieller Betriebsamkeit seine Verwendung sucht, haben die Verkehrsunternehmungen der Union im weitesten Maße in die Hände gearbeitet."

„Wenn man die Herstellungs- und Ausrüstungskosten der amerikanischen Bahnen mit den entsprechenden Kosten der europäischen Bahnen im Verhältnis der Meilenzahl in Vergleich zieht,**) so hätten freilich ohne Berücksichtigung des Unterschiedes der Grunderwerbskosten Milliarden Dollars in Amerika mehr aufgewandt werden müssen, wenn man daselbst mit der gleich peinlichen Behandlung und sorgfältigen, oft reichen Ausführung wie in Europa die Bahnen von vornherein angelegt und ausgestattet hätte. In dem Bau der Neben- und nicht selten auch der Hauptstationsgebäude waltete die größte Einfachheit vor. Gewöhnlich nur Bretterschuppen, die nicht einmal Wetter und Wind zu trotzen imstande sind, ohne jeden Komfort."

In bezug auf die Eisenbahntarife wird bemerkt, daß die Eisenbahnen zur Herabsetzung der Frachtsätze nicht durch selbstlosen Gemeinsinn, sondern durch rücksichtslosen Erwerbssinn bestimmt worden sind. Die gegenseitigen Unterbietungen in den Frachtsätzen zielten darauf hin, die Konkurrenz mit allen von der Gesetzgebung gestatteten Mitteln zu vernichten. Der Eisenbahnbetrieb hat in seinem Wesen etwas Monopolistisches, und Monopole sind, „als der öffentlichen Wohlfahrt widerstreitend", in den Vereinigten Staaten verpönt. Der Wettbewerb soll unbedingt aufrecht erhalten werden. Die amerikanischen Bahnen haben es hieran nicht fehlen lassen; sie wurden auf den Weg der Unterbietung fast gedrängt, da die Gesetzgebung bei Strafe der Konzessionsentziehung die Preisverabredung zwischen Parallelbahnen verbot.

Der Aufschwung, den das amerikanische Eisenbahnwesen genommen hat, fällt mit der Beendigung jenes Tarifkrieges zusammen, der in jahrelangem, erbittertem Kampf größtenteils zur völligen Entwertung der Eisenbahnunternehmungen bezw. ihrer Aktien und Bonds geführt hatte. Auf diesen Krieg ist fast unmittelbar das Bestreben gefolgt, die einzelnen großen Bahnnetze möglichst eng aneinander zu schließen.

Aus den sonstigen Beobachtungen über das amerikanische Eisenbahnwesen dürfte noch folgendes von Interesse sein:

Betrieb. In den Eisenbahnzügen selbst, die im Innern mit dem raffiniertesten Luxus, mit jedem nur denkbaren Komfort und zugleich mit einer mustergültigen Sauberkeit ausgestattet sind, ist der einzelne Reisende oft ganz hilf- und schutzlos. Der Schaffner gibt, wenn überhaupt, uns nur unwirsch Auskunft, der Kondukteur der Pullman- (Speise- und Schlaf-) Wagen wird nur freundlich, wenn man sich ihm mit klingenden Freundlichkeiten nähert; der farbige Diener, der im Schlafwagen aufwartet, fühlt sich in naiver Vertraulichkeit als gleichberechtigter Staatsbürger, der in allen Wagenabteilungen mit Ausnahme der „drawing-rooms" oder „compartements" ungeniert Platz nimmt. Der in vielen Zügen, allerdings zu großer Bequemlichkeit, mitreisende „barber" ist oft zugleich Chef des Gepäck- und Postwagens und vernachlässigt hierdurch entweder den Kunden oder, was weit schlimmer ist, das Gepäck und die Post. Vorstände auf den einzelnen Stationen sind selten anzutreffen. Hat man Beschwerden vorzubringen, so weiß man nicht, an wen man sich zu wenden hat. Das Beamtenpersonal ist überhaupt nirgends ausreichend.

Der Verkehr auf den Eisenbahnen selbst entbehrt, namentlich außerhalb des Lokalverkehrs, vielfach organischer Disziplin. Pünktliches Eintreffen von Fernzügen ist im allgemeinen selten gewährleistet. Verspätungen, die zwischen einer halben Stunde bis zeitweilig 15 Stunden und darüber (?) schwanken, gehören zu regelmäßigen Vorkommnissen. Der Fremde nimmt solche mit tiefem Unbehagen, der Amerikaner mit staunenswertem Gleichmut in Kauf! Der Amerikaner wird auf die Frage: wie weit ist es bis zu dieser oder jener Station, nicht nach unserer Gewohnheit antworten: so und so viel Zeit; er wird immer nur angesichts möglicher Betriebshindernisse sagen: so und soviel Meilen.

In bezug auf die Benutzung der Eisenbahnen durch die Post bemerkt der Verfasser folgendes: Im Bundessenat sei festgestellt worden, daß die Kosten des Baues eines Postwagens sich auf durchschnittlich 3500 D. stellen. Mit dem Betrieb eines solchen Wagens seien durchschnittlich 1356 D. Jahreskosten verbunden. Nun habe die Bundesregierung den Bahngesellschaften für Benutzung der Postwagen jährlich 6067,75 D. bezahlt, somit für jeden Wagen 1207,05 D. in einem Jahre mehr Miete, als der ganze Wagen mitsamt dem Jahresbetriebe kostet.*)

Insgesamt zahlt die Bundesregierung den Eisenbahnen für Gebrauch der Postwagen und für Postbeförderung 38 000 000 Dollar, die amerikanische Union zeigt in allen diesen Fällen absichtlich eine gewisse nachsichtige Lässigkeit, um den Eisenbahnen eine Art Entschädigung für das Opfer zu gewähren, das sie — wenn auch im Wettkampf untereinander — durch dauernde Herabsetzung der Frachtsätze für die Industrie des Landes brachten.

*) Berlin und Leipzig. Verlag von F. Fontane & Cie. Preis 8 *M*.

**) Wie in Nr 72 Jahrg. 1903 angegeben, bezifferte sich am Ende des Rechnungsjahres 1902 das Gesamtkapital der Eisenbahnen (Aktien und fundierte Schuld, Bonds) auf 62 301 D. = rund 270 000 *M*. für eine englische Meile oder rund 168 000 *M*. für 1 km gegen 258 000 *M*. der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft.

*) In Deutschland findet bekanntlich das Gegenteil statt. Auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen betrugen im Jahre 1902 die Betriebsausgaben für die Postbeförderung 38 669 408 *M*, die von der Post dafür gezahlten Vergütungen 8 476 535 *M*, so daß ein Betrag von 30 192 873 *M* ungedeckt bleibt.

Was schließlich den Wagenmangel auf den amerikanischen Bahnen betrifft, so mußte man bei dem Mangel an Nachrichten darüber bisher zu der Meinung kommen, daß der Wagenmangel ein in Amerika unbekanntes Vorkommnis sei. Nach der folgenden Angabe des Verfassers scheint es dagegen, daß in Amerika der Wagenmangel als eine mit dem Aufschwung des Verkehrs verbundene Begleiterscheinung angesehen und weniger als bei uns beachtet wird. Der Verfasser bemerkt nämlich: „Die Eisenbahnen waren in dem Betriebsjahre 1901/02 vorübergehend kaum imstande, 65 % der angefahrenen Güter zu erledigen. Namentlich hatte die Eisenindustrie unter dem Mangel an Wagen zu leiden, da sowohl die Verfrachtung der Rohprodukte zu den Fabrikationsstätten, als auch der Abtransport des fertigen Materials, insbesondere von Stahlschienen, Baustahl und Panzerplatten, nicht regelmäßig vor sich gehen konnte. Durch das Ausbleiben von Kohle und Koks war sogar das Ausblasen einer Anzahl von Hochöfen bedingt worden." S.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Änderung der Verwaltungsbezirke von Eisenbahndirektionen.** Die Verwaltungsbezirke der Eisenbahndirektionen in Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken werden vom 1. April d. J. ab nach Maßgabe der folgenden Zusammenstellung anderweit abgegrenzt werden:

Eisenbahndirektionen	Zugang der Strecken	Abgang der Strecken
Frankfurt a/M.	Offenbach - Dieburg-Bieber-Dietzenbach.	Hochheim - Rüdesheim-Niederlahnstein-Horchheim. Kurve-Wiesbaden. Kurve-Biebrich (Rheinbahnhof). Wiesbaden - Biebrich (Mosbach). Wiesbaden-Dotzheim.
Mainz	Hochheim - Rüdesheim Niederlahnstein-Horchheim. Kurve-Wiesbaden. Kurve-Biebrich (Rheinbahnhof). Wiesbaden - Biebrich (Mosbach). Wiesbaden-Dotzheim.	Offenbach - Dieburg-Bieber-Dietzenbach, Langenlonsheim - Simmern Kirchberg. Simmern Castellaun. Kirn-Münster a. St. Neubaustrecke: Castellaun-Boppard.
St. Johann-Saarbrücken	Langenlonsheim - Simmern-Kirchberg. Simmern-Castellaun. Kirn-Münster a. St. Neubaustrecke: Castellaun-Boppard.	

Mit dem 1. April d. J. werden auch mehrere Inspektionen verlegt bezw. ihre Bezirke anderweit abgegrenzt werden. Wir verweisen dieserhalb auf die Bekanntmachung in Nr 19 S. 302 d. Ztg.

— **Tagegelder der außeretatsmäßigen Beamten bei vorübergehender auswärtiger Beschäftigung.** Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten bestimmt zur Herbeiführung eines gleichmäßigen Verfahrens bei Festsetzung der Kommandogelder für außeretatsmäßige Beamte mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab folgendes:

Außeretatsmäßige Beamte, die vorübergehend außerhalb ihres Wohnortes dienstlich beschäftigt werden, erhalten neben ihrer laufenden außeretatsmäßigen Besoldung für die ersten vierzehn Tage dieser Beschäftigung — die Tage der Hin- und Rückreise nicht mit eingerechnet — die vollen, bei mehrtägigen Dienstreisen ihnen zustehenden Tagegelder. Für die folgende Zeit ist diese Gebühr (Kommandogeld) in der Regel auf die Hälfte herabzusetzen; sie kann jedoch, insbesondere für unverheiratete Beamte, noch weiter ermäßigt werden, wenn bei längerer Dauer des Kommandos die Hälfte des vollen Tagegeldes den durch den Dienstauftrag bedingten Mehraufwand nicht unerheblich übersteigt. In Einzelfällen nach Ablauf der ersten vierzehn Tage des Kommandos ausnahmsweise bis zu drei Viertel des vollen Tagegeldes zu bewilligen, ist dem pflichtmäßigen Ermessen der Eisenbahndirektionen überlassen. Zur Bewilligung eines höheren Betrages als drei Viertel ist die Genehmigung des Ministers einzuholen. Wenn außeretatsmäßige Beamte mehrerer Eisenbahndirektionsbezirke an Beamtenberatungen von länger als vierzehntägiger Dauer teilnehmen, so haben sich die beteiligten Direktionen, wie dies bereits bezüglich der etatsmäßigen Beamten durch Erlaß vom 5. März 1901 vorgeschrieben ist, darüber zu verständigen, inwieweit die Tagegelder der Beamten nach Ablauf der ersten vierzehn Tage des Kommandos zu ermäßigen sind. In solchen Fällen, in denen außeretatsmäßige Beamte vom Orte der vorübergehenden Beschäftigung aus häufig Dienstreisen ausführen müssen, ist gemäß der Bestimmung unter Ziffer 55 (letzter Satz) auf Seite 58 des Teils XII der Finanzordnung das Kommandogeld (nach Ablauf der ersten vierzehn Tage) unter die Hälfte des vollen Tagegeldes herabzusetzen und nötigenfalls so zu ermäßigen, daß die Kommandogelder und die für die Dienstreisen zu zahlenden Tagegelder diejenigen Bezüge an Kommandogeldern und Tagegeldern, welche die etatsmäßigen Beamten erhalten würden, im ganzen nicht übersteigen.

— **Der Bezirkseisenbahnrat Hannover** nahm am 22. d. M. folgenden Antrag der Herren Dr Beumer, Kamp und Winkelmann an: „Im Hinblick auf die vom Minister der öffentlichen Arbeiten vor kurzem im Landtag abgegebenen Erklärungen lehnt der Bezirkseisenbahnrat eine Erörterung der Frage der Personentarifreform zur Zeit ab, indem er zugleich darauf hinweist, daß die weitere Ermäßigung der Gütertarife als die bei weitem dringendere Aufgabe zu betrachten ist." Der Ausnahmetarif für Zement nach deutschen Seehafenstationen und zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern wurde empfohlen, ebenso der Ausnahmetarif für Kalk und Zement zur Ausfuhr nach den Niederlanden. Ein Antrag auf Ermäßigung des Ausfuhrtarifs für Düngemittel wurde vertagt. Dann beriet man Fahrplananträge.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatsbahnen.** Im Monat Februar d. J. sind bei einer Bahnlänge von 6094 (5863) km befördert worden 1 996 932 (1 875 663) Personen und 1 440 268 (1 353 279) t Güter. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 2 750 502 (2 639 401) ℳ, aus dem Güterverkehr 8 173 836 (7 504 695) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 190 980 (173 831) ℳ und aus dem Tiertransport 294 682 (281 482) ℳ, zusammen 11 410 000 ℳ gegen 10 599 409 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 29. Februar d. J. beziffert sich auf 22 300 000 ℳ, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraums mehr um 1 284 789 ℳ

— **Eisenbahntarife und Mainkanalisation.** Bei der Beratung des Etats der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main im Finanzausschuß der bayerischen Reichsratskammer kam Referent Regierungsrat Freiherr v. Soden auch auf die Verhandlungen der Abgeordnetenkammer bezüglich der Frage der Fortsetzung der Mainkanalisation bis Aschaffenburg zu sprechen und bemerkte hierbei: Wenn richtig sei, was verlaute, daß Preußen und Hessen verlangen, daß die bayerische Regierung sich bereit erkläre, nicht einseitig ohne Kenntnis und Zustimmung von Preußen die Eisenbahntarife ab und zur Umschlagstation Aschaffenburg festzusetzen, so könne diese Forderung als berechtigt und zulässig nicht anerkannt werden. Bayern würde damit auf seine Tarifhoheit verzichten. Wenn diese Forderung aufrecht erhalten bliebe, was er nicht hoffe, wäre es besser, auf die Fortsetzung der Mainkanalisation bis Aschaffenburg zu verzichten. Diese Fortsetzung habe, abgesehen von den beteiligten volkswirtschaftlichen Interessen, die Bedeutung für die bayerischen Bahnen, daß diese tarifarisch unabhängig von den Anschlußbahnen hinsichtlich des Umschlagverkehrs von der Donau bei Passau und Regensburg bis zum Main bis nach Aschaffenburg würden. Trotzdem scheine es ihm besser, wenn ein solcher Preis für die Fortsetzung der Mainkanalschiffahrt verlangt wird, ganz davon abzustehen. Die Schiffbarmachung der deutschen Flüsse sei eine Angelegenheit für sich, die nicht, wie hier von Preußen gewollt, in direkte Verbindung mit dem Eisenbahnverkehr und dessen Tarifgestaltung gebracht werden könne. Neben wirtschaftlichen Vorteilen habe die Kanalisation auch ihre Nachteile. So stehe hinsichtlich des Getreides eine Preisminderung zu erwarten, indem von Mannheim und Ludwigshafen die Einfuhr ausländischen Getreides noch weiter nach Bayern hinein verlegt würde. Verkehrsminister v. Frauendorfer wiederholte seine schon in der Abgeordnetenkammer abgegebenen Erklärungen bezüglich der Verhandlungen mit Preußen und Hessen und fügte noch bei, eine staatsvertragsmäßige Verpflichtung gegenüber Preußen einzugehen, welche Bayern bezüglich der Gestaltung seiner Eisenbahntarife für den Aschaffenburger Umschlag in weitgehendem Maße binden würde, halte auch er nicht für bedenkenfrei; er

glaube jedoch bei dem bundesfreundlichen Entgegenkommen, das Preußen und Hessen bisher in der Angelegenheit bekundet hätten, hoffen zu dürfen, daß sich noch ein auch für Bayern annehmbarer Weg finden werde, um schließlich zu einer befriedigenden Lösung der für das ganze Land so wichtigen Kanalisationsfrage zu erlangen. Prinz Ludwig von Bayern erklärte sein Einverständnis mit den Ausführungen des Ministers; insbesondere sei auch er der Ansicht, lieber die Frage der Mainkanalisation bis Aschaffenburg ganz fallen zu lassen, als die Tarifhoheit Bayerns zu schmälern. Referent v. Soden faßte die Anschauung des Ausschusses dahin zusammen, daß dieser wohl bestimmt bezeichnete tarifarische Zugeständnisse, nicht aber durch einen Staatsvertrag den generellen Verzicht auf Eisenbahntarifmaßnahmen für alle Zukunft ohne Zustimmung Preußens hinsichtlich des Aschaffenburger Umschlages für zulässig erachte.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Februar d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1925,41 km (im Vorjahr 1904,15 km) 2 755 312 (2 619 938) Personen und 647 293 (627 474) t Güter befördert. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 295 000 (1 224 706) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 461 000 (2 402 712) ℳ, aus sonstigen Quellen 407 000 (387 000) ℳ, zusammen 4 163 000 ℳ, gegenüber den Einnahmen vom Februar 1903 mehr 148 582 ℳ. Vom 1. April 1903 bis letzten Februar 1904 wurden vereinnahmt 55 632 000 ℳ, gegenüber den Einnahmen des gleichen Zeitraums im Vorjahr mit 52 676 305 ℳ mehr 2 955 695 ℳ.

— **Ermstalbahngesellschaft.** Die von der Gesellschaft betriebene Bahn Metzingen-Urach geht, wie wir bereits berichteten, am 1. April d. J. in das Eigentum und den Betrieb der württembergischen Staatsbahnverwaltung über. In dem abgelaufenen 30. und zugleich letzten Betriebsjahr 1903 wurden wieder günstige Ergebnisse erzielt. Der Gesamteinnahme von 147 246 ℳ (im Vorjahr 141 522 ℳ) steht ein Betriebsaufwand von 63 858 ℳ (im Vorjahr 61 819 ℳ) gegenüber. Die Dividende beträgt wie seit einer Reihe von Jahren 5 %.

— **Versammlung der württembergischen Bahnärzte.** Am 9. d. M. versammelte sich der Verein württembergischer Bahnärzte im Kursaal zu Cannstatt. Wir entnehmen dem Bericht der „Schwäb. Kronik" folgendes: Die Bahnärzte hatten sich in großer Zahl eingefunden; von der Generaldirektion war Finanzrat Schall abgeordnet worden. Um 11½ Uhr wurde die Versammlung von Dr Beck-Mengen eröffnet. Den Hauptgegenstand der Tagesordnung bildete die Beratung einer Eingabe an die Generaldirektion um Erhöhung des Bahnarztgehalts. In einem eingehenden Vortrag begründete Dr Becker-Aalen die Berechtigung dieser Forderung. Alle Beamten wurden in den letzten Jahren aufgebessert, nur die Bahnärzte nicht; dagegen haben sich die Anforderungen an die vertrauensärztliche Tätigkeit der Bahnärzte ganz erheblich gesteigert. Die Bahnarztgehälter sind unter Zugrundelegung eines Satzes von 3 ℳ für den Ledigen und 9 ℳ für den Verheirateten berechnet, Sätze, die heute bei den Krankenkassen allgemein für zu niedrig gehalten werden und daher an vielen Orten durch höhere ersetzt wurden; von einer vertrauensärztlichen Tätigkeit ist zudem bei den meisten Krankenkassen keine Rede. Die Neuregelung der Bahnarztgehälter ist daher dringend notwendig. Wenn nur die rein ärztliche Tätigkeit der Krankenbehandlung in Betracht gezogen wird, so entspricht nach einer von dem Vorstand des Bahnarztvereins veranlaßten Statistik die seitherige Bezahlung der bahnärztlichen Leistungen durchschnittlich wenig mehr als der Hälfte dessen, was den Bahnärzten nach den niedrigsten Sätzen der staatlichen Taxe vom Jahre 1899 zukäme. Die vertrauensärztlichen Aufgaben, die so erheblich zugenommen haben, sind seither gleichsam ehrenamtlich, ohne jegliche Entschädigung erfüllt worden. Es ist deshalb nicht unberechtigt, wenn die Bahnärzte nicht nur eine ausreichende, hinter den Sätzen gut gestellter Krankenkassen nicht zurückbleibende Bezahlung für die Krankenbehandlung, sondern auch eine angemessene Entschädigung für ihre verantwortungsvollen Leistungen als Vertrauensärzte der Königlichen Eisenbahnverwaltung erstreben. Die Vorschläge des Berichterstatters waren folgende: 1. Für die Behandlung der Angestellten und ihrer Familien soll künftig 4 ℳ für die Ledigen und 12 ℳ für die Verheirateten bezahlt werden; 2. daneben soll noch eine Streckentaxe von 15 ℳ für das Kilometer gewährt werden; 3. alle vertrauensärztlichen, amtlichen Verrichtungen sollen nach den niedrigsten Sätzen der staatlichen Medizinaltaxe vom Jahre 1899 vergütet werden.

Hieran schloß sich eine etwa zweistündige Erörterung, in der der Vertreter der Eisenbahnverwaltung, Finanzrat Schall, mehrfach das Wort ergriff. Er legte die für die Honorierung der Bahnärzte bei der württembergischen Eisenbahnverwaltung bestehenden Grundsätze dar und gab einen Überblick über die Bezahlung der Bahnärzte bei anderen Eisenbahnverwaltungen, die nicht besser sei als die der württembergischen Bahnärzte; in verschiedenen Bundesstaaten seien allerdings ebenfalls Anträge auf Erhöhung der Bahnarztbezüge eingebracht worden. Er gab zu, daß man eine solche in Erwägung ziehen könne; er warnte aber gegenüber weitergehenden Wünschen, die im Laufe der Erörterung vorgebracht wurden, davor, zu hohe Forderungen zu stellen, und empfahl, sich darauf zu beschränken, Erreichbares anzustreben. Eine besondere Vergütung aller vertrauensärztlichen Verrichtungen erscheine nicht begründet; es könne sich nach Trennung des bahn- und kassenärztlichen Dienstes wohl nur etwa um eine besondere Entschädigung für Gutachten über Krankenkassenmitglieder handeln. In der Erörterung kam ferner zur Sprache, daß die Inanspruchnahme der Bahnärzte bei den Angestellten dadurch etwas kleiner sei, als dies bei Krankenkassen der Fall wäre, weil die Angestellten die Medikamente nicht frei haben; anderseits wurde betont, daß bei den Krankenkassen sehr viele Ledige sind, die im Falle der Erkrankung das Spital aufsuchen, und daß die Eisenbahnbeamten unter allen Berufsarten nahezu die größte Erkrankungshäufigkeit haben. Schließlich faßte man den Beschluß, der Generaldirektion die folgenden Wünsche zu unterbreiten: einen festen Betrag von 4 ℳ bezw. 12 ℳ auf Kopf und Jahr, hierzu eine Streckentaxe von 12 ℳ für das Kilometer und endlich besondere Vergütung für Gutachten über Personen, die nicht in den Bereich der bahnärztlichen Behandlung gehören. Bezüglich der Freikarten der Bahnärzte besteht allgemein der Wunsch, sie möchten bis zur nächsten Betriebsinspektion erweitert und es möchten im Laufe eines Jahres mehrere Freifahrten gewährt werden.

Der nächste deutsche Bahnärztetag wird vom 10. bis 13. August d. J. in Metz stattfinden. Die nächste Versammlung der württembergischen Bahnärzte soll Ende Juli 1905 in Heilbronn, wenn möglich gemeinsam mit den badischen Bahnärzten, gehalten werden.

— **Einnahmen der badischen Staatsbahnen.** Bei diesen Bahnen hat sich der Februar sehr gut angelassen. Er brachte im Personenverkehr 112 210 ℳ mehr als der Februar 1903, beim Güterverkehr sogar 279 040 ℳ mehr, und da die sonstigen Quellen ebenfalls ein Mehr in der Höhe von 103 530 ℳ ausweisen, so beziffert sich die gesamte Mehreinnahme auf 494 780 ℳ. Die beiden ersten Monate des Jahres lieferten zusammen ein Mehr von 607 930 ℳ beim Vergleichen mit der geschätzten Einnahme des Vorjahres und von 422 068 ℳ beim Vergleich mit der endgültigen Abrechnung.

— **Ein Eisenbahnverein ist in Glogau am 6. d. M.** gegründet, zu dessen Vorsitzendem Eisenbahndirektor Kleyböcker gewählt wurde. Da die sämtlichen Bediensteten der Strecken Driebitz-Glogau-Sagan, Glogau-Neusalz a/O., Neusalz a/O.-Freystadt N/Schl.-Sagan und Freystadt N/Schl.-Kotzenau zum Beitritt zugelassen sind, so haben sich bereits gegen 1000 Mitglieder angeschlossen.

Österreich.

— **Das Investitionsprogramm der Staatsbahnverwaltung.** Für das Jahr 1904 ist zum Zwecke der Durchführung von Investitionen auf den staatlichen Linien in dem Eisenbahnbau- und Investitionsgesetze vom Jahre 1901 insgesamt die Summe von 41 226 000 Kr. festgesetzt. Von dieser entfällt der größte Betrag, nämlich 19 554 000 Kr., auf die Stationserweiterungen, 11 474 000 Kr. sind für den Bau zweiter, dritter und vierter Gleise bestimmt, 2 580 000 Kr. sind für Herstellungen zu verwenden, welche die Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien und Anlagen, die Sicherung des Zugverkehres usw. bezwecken, 2 634 000 Kr. sind für Ergänzungsanlagen am Unterbau, 2 400 000 Kr. für Ergänzungsanlagen am Oberbau, 2 080 000 Kr. für Ergänzungsanlagen am Hochbau und 500 000 Kr. für elektrische Anlagen veranschlagt. Von den durchzuführenden Stationserweiterungen sind vor allem jene auf den Wiener Bahnhöfen sowie auf dem Bahnhofe Linz zu erwähnen. Namhafte Beträge sind ferner für den bereits seit zwei Jahren in Ausführung begriffenen Umbau des Salzburger Bahnhofes sowie für die Erweiterung der Bahnhöfe Bischofshofen, Knittelfeld, St. Andrä-Triest, Pilsen, Budweis, Prag und Nusle, Rzeszow, Neu-Sandec und Lemberg bestimmt. Größere Werkstättenerweiterungen sind in St. Pölten, Pilsen, Lemberg, Stanislau, Leoben in Aussicht genommen. Bei den Ergänzungsanlagen für den Unterbau ist zum Zwecke des Umbaues der Donaubrücke bei Tulln der Betrag von 1 061 600 Kr. veranschlagt. Von den auf die Legung von zweiten, dritten und vierten Gleisen bezüglichen Arbeiten sind der Bau des dritten und vierten Gleises in der Strecke Hütteldorf-Purkersdorf, ferner der Bau des zweiten Gleises in den Strecken Absdorf-Gmünd, Wels-Salzburg, Wels-Neumarkt, Budweis-Pilsen, Kaschitz-Saaz, Smichow-Beraun, Prag-Beneschau hervorzuheben. Unter den die

Erhöhung der Leistungsfähigkeit bezweckenden Investitionen ist die Ausgestaltung der Linie Wolfsberg-Zeltweg sowie die Umgestaltung der Linie Hannsdorf-Ziegenhals vom Sekundär- auf Vollbetrieb zu erwähnen. Von dem für elektrische Anlagen vorgesehenen Betrage von 500 000 Kr. sind namhaftere Beträge u. a. für die Einführung der elektrischen Beleuchtung auf den Bahnhöfen in Prag und Lemberg bestimmt.

— **Österreichische Eisenbahn-Investitionsanleihe.** Kürzlich hat der österreichische Finanzminister 125 000 000 Kr. der durch das Eisenbahnbau- und Investitionsgesetz vom Jahre 1901 vorgesehenen Eisenbahn-Investitionsanleihe in der Höhe von 500 000 000 Kr. an eine Bankengruppe zu sehr günstigen Bedingungen begeben. Im Jahre 1901 wurden von dieser Anleihe 250 000 000 Kr. und im Jahre 1903 weitere 125 000 000 Kr. begeben. Die Anleihe ist demnach erschöpft.

— **Die Erhöhung der Gütertarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Am 1. Mai d. J. tritt zum Lokalgütertarife für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf dem gesellschaftlichen Hauptbahnnetze, gültig vom 1. Juli 1899, ein Nachtrag in Kraft. Dieser enthält in der Hauptsache Änderungen in der Tarifierung von sperrigen Gütern und von Zucker, dann die Außerkraftsetzung des Ausnahmetarifes für Spiritus in ganzen Wagenladungen. Der Nachtrag umfaßt jene Erhöhungen, welche der Gesellschaft von der Regierung zugestanden worden sind.

— **Österreichischer Forstkongreß.** Bei dem kürzlich in Wien abgehaltenen Forstkongreß wurde u. a. auch der dem Absatz von Brennholz durch die mineralische Kohle erwachsende Wettbewerb lebhaft erörtert. Dabei wurde ausgeführt, daß dieser Wettbewerb nicht behoben, ihm vielmehr nur durch erhöhte Nutzholzausbeute und Herabsetzung der Bahnfrachttarife entgegengewirkt werden könne. Ebenso wurde betont, daß beim Eisenbahnministerium dahin zu wirken wäre, daß der Absatz der Holzkohle durch Beistellung von hierfür eigens gebauten Wagen, wie dies in Ungarn der Fall ist, zu fördern sei. Schließlich gelangte im Sinne dieser Forderungen eine Resolution zur Annahme, welche auch für eine angemessene Vertretung der Forstwirtschaft im Staatseisenbahnrate eintritt.

— **Der Verkehr Wien-Berlin.** In dem soeben erschienenen Jahresberichte der Berliner Handelskammer finden sich sehr interessante Angaben über den Verkehr zwischen Wien und Berlin sowie über die bisher erfolglos gebliebenen Bestrebungen, diesen Verkehr in wünschenswerter Weise auszugestalten. Der Bericht führt die derzeit dem Nachtverkehr von Wien nach Berlin dienenden drei Schnellzüge an, die um 9 Uhr 30 Min. (Nordwestbahn), 10 Uhr 5 Min. (Nordbahn) und 10 Uhr 15 Min. (Staatsbahn) von Wien abgehen und um 10 Uhr 15 Min., 11 Uhr 19 Min. vormittags und um 12 Uhr 48 Min. nachmittags in Berlin ankommen, und fährt dann fort: „Für die Geschäftsreisenden, die Wien nach Schluß der Geschäftszeit verlassen wollen, um früh am Morgen in Berlin einzutreffen, fahren alle drei Züge zu spät ab. Die Reisenden müssen jetzt die Zeit bis zur Abfahrt häufig nutzlos verbringen und verlieren die ersten Vormittagsstunden des nächsten Tages ebenfalls, weil die Ankunft in Berlin erst gegen Mittag erfolgt. Ähnlich ungünstig wirkt die jetzige Lage des Fahrplans auf die Zustellung der Post ein. Aus diesen Gründen hat die Handelskammer die Eisenbahndirektion Berlin ersucht, bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen eine Änderung des Fahrplans dahin anzuregen, daß ein am Abend in Wien abgehender Schnellzug mit Postbeförderung Berlin früh am Morgen erreicht. Die Handels- und Gewerbekammer in Wien hat die erbetene Mitwirkung zu diesem Ziele abgelehnt, da sie annahm, daß die Früherlegung eines der genannten drei Züge nicht durchführbar sei, wenn nicht die in Wien vermittelten wichtigen Anschlüsse vom Süden gefährdet werden sollen."

— **Verein der Ingenieure der österreichischen Staatsbahnen.** Anläßlich der am 27. Februar d. J. in Wien stattgefundenen Generalversammlung des Vereins, wobei 1044 Stimmen durch Abgeordnete der am Sitze jeder Staatsbahndirektion bestehenden Sektion vertreten waren, wurde der Beschluß gefaßt, die Zentralleitung dieses Vereins nach Linz zu verlegen.

— **Personalnachrichten.** Am 6. d. M. starb in Wien der Zentralinspektor der Österreichischen Nordwestbahn i. R. Wilhelm Tedesco. Er war im Jahre 1835 in Wien geboren. Nach Beendigung der technischen Studien trat Tedesco bei der Staatseisenbahngesellschaft ein und war zunächst im Werkstättendienst und später bei der Verkehrsdirektion tätig. Im Jahre 1869 folgte er einem Ruf als Vorstand der Verkehrsabteilung der Österreichischen Nordwestbahn und wirkte in dieser Stellung bis zu seiner vor zwei Jahren krankheitshalber erfolgten Versetzung in den Ruhestand in überaus verdienstlicher Weise.

Tedesco war einer der Mitbegründer des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten.

Ungarn.

— **Motorwagenbetrieb auf den ungarischen Lokalbahnen.** Das ungarische Handelsministerium plant die Einführung des Motorwagenbetriebes auf einem Teile der von den ungarischen Staatsbahnen betriebenen ungarischen Lokalbahnen. Das Netz der letzteren umfaßt zur Zeit mehr als 5000 km, und es besteht die Absicht, allmählich auf etwa einem Drittel der Lokalbahnen den Motorwagenbetrieb einzuführen. Die bezüglichen Verhandlungen sind weder vom technischen noch vom finanziellen Gesichtspunkte so weit gediehen, daß bereits eine endgültige Entscheidung erfolgen könnte. Wie verlautet, plant man die Einrichtung des Motorwagenverkehrs hauptsächlich auf solchen Lokalbahnen, welche größere Verkehrsmittelpunkte miteinander verbinden. Die ungarischen Staatsbahnen übernahmen es, die Verhandlungen mit den einzelnen Lokalbahnen einzuleiten. Es soll durch den Motorenbetrieb nicht nur die Dichtigkeit des Verkehres auf den ungarischen Lokalbahnen gefördert, sondern im Personen- und Frachtenverkehre die Verkehrsschnelligkeit erhöht, dabei aber der Betriebskostenaufwand herabgemindert werden.

— **Regelung der Bezüge der Beamten der ungarischen Staatsbahnen.** In einer der letzten Sitzungen des ungarischen Abgeordnetenhauses traten gelegentlich der Etatsberatung mehrere Abgeordnete für die baldige Gehaltsregelung bei den Staatsbahnen ein. Der Finanzminister wies in seiner Antwort darauf hin, daß die Regierung als Entschädigung für die verspätete Gehaltsregelung bei den Staatsbahnbeamten eine außerordentliche Beförderung habe eintreten lassen. Die Regierung beschäftige sich eingehend mit der Erledigung dieser Frage. Als Beweis dafür diene, daß die aus der Gehaltsregelung der Eisenbahnbeamten sich ergebenden Mehrkosten bereits in das Budget des Jahres 1904 eingestellt wurden. (Vergl. auch die folgende Nachricht.)

— **Die Denkschrift der Angestellten der ungarischen Staatseisenbahnen betreffend die Regelung der Bezüge,** welche vom Landesausschusse sämtlicher Lokalausschüsse in Ergänzung der im Jahre 1901 eingereichten Denkschriften dem ungarischen Handelsminister dieser Tage unterbreitet wurde, faßt die Wünsche der Angestellten (Beamte, Unterbeamte, Diener, Manipulantinnen und Arbeiter) in folgenden 27 Punkten zusammen:

1. Hinsichtlich der Regelung und Erhöhung der Bezüge und der Festsetzung der Wartezeiten halten wir an jenen Sätzen als Mindestbeträgen fest, welche in den im Jahre 1901 eingereichten Denkschriften der Beamten, der verschiedenen Gattungen von Unterbeamten und der Diener bezeichnet sind. Es wird gebeten, die Regelung der Bezüge baldigst, längstens aber bis 1. Mai d. J. durchzuführen. 2. Gleich wie bei den Staatsbeamten, sollen die der Regelung der Bezüge entsprechenden Beträge in Form von Zulagen vom 1. Januar 1903 angefangen flüssig gemacht und nach diesen Zulagen sowie anläßlich von Neuernennungen nur 22 % für Pensionszwecke abgezogen werden. 3. Die Regelung der Bezüge soll nicht als Vorrückung gelten, vielmehr soll die Vorrückung vom 1. Januar d. J. an unabhängig von der Regelung der Bezüge erfolgen und auch in Hinkunft immer vom 1. Januar gerechnet werden. 4. Die ersten Klassen der Rangstufen sollen auch besetzt werden. 5. In die anläßlich der Regelung der Bezüge festzustellenden Wartezeiten auf Vorrückungen soll auch die bis zur Regelung verflossene Dienstzeit eingerechnet werden, und zwar derart, daß jeder, der die Wartezeit seit seiner letzten Ernennung erreicht hat, in die nächstfolgende höhere Klasse eingereiht werde. Bei Anlaß der Regelung der Bezüge der Angestellten der Staatseisenbahnen soll die ganze Dienstzeit in Betracht gezogen werden; bei unbeanstandeter Dienstleistung sind etwaige Ungerechtigkeiten und Übergehungen im Wege von Alterszulagen, welche in die Pensionsberechnung einzubeziehen sind, auszugleichen. 6. Die bisher genossenen Zulagen, Prämien und Reisepauschale sowie die Kilometer- und Stundengelder sollen durch die Regelung der Bezüge nicht berührt, vielmehr die zur Berechnung der Prämien dienenden Grundlagen günstiger bestimmt werden. 7. Die in der Denkschrift vom Jahre 1901 für Budapest und Fiume beanspruchten Quartiergelder sind auch auf die Sitze der Betriebsleitungen und jene Städte auszudehnen, welche nach dem betreffenden Militärnormale in die I. Klasse gehören. 8. Für die in Kroatien und Slavonien und in Gebieten fremder Nationalitäten Angestellten soll die Erziehung der Kinder in ungarischer Sprache ohne Belastung der Eltern möglich sein. 9. Die in Kroatien und Slavonien zur Dienstleistung

eingeteilten Angestellten sollen entsprechende Personalzulagen genießen. 10. Nach den von Marktplätzen entfernten Stationen sind die täglichen Lebensmittel unentgeltlich zu befördern. 11. Es wird die binnen möglichst kurzer Zeit durchzuführende Umarbeitung der Dienstordnung und der Statuten über die Bezüge der Angestellten mit dem Wunsche erbeten, zu den diesbezüglich einzuberufenden Beratungen auch aus der Mitte der Angestellten gewählte Vertreter zuzuziehen. 12. Für jene Unterbeamten, die die VI. Klasse der Mittelschulen mit Erfolg beendet oder aber eine dementsprechende gewerbliche oder technische Vorbildung haben, soll eine neue Rangordnung (Status) errichtet werden und diese Angestellten mit den zu regelnden Bezügen eine zwischen den Beamten und den Unterbeamten stehende besondere Dienstkategorie bilden Erworbene Rechte bleiben in Kraft. 13. Diurnisten sollen nach drei Dienstjahren ihrer Vorbildung gemäß als Manipulations-Unterbeamte oder Beamte ernannt und hinsichtlich der Pensionsansprüche auch die Diurnistenjahre eingerechnet werden. Gleichzeitig wird ausgesprochen, daß im Ruhestande befindliche Oberbeamte nicht als Diurnisten beschäftigt werden dürfen. 14 Sämtliche Manipulantinnen sollen nach drei Jahren fest ernannt werden, um Mitglieder des Pensionsinstitutes werden zu können. 15. Für sämtliche ständigen Arbeiter, die keine feste Anstellung erreichen können, möge eine Altersversorgung eingeführt und für diese der Unfallversicherungszwang ausgesprochen werden. 16. Jene mit Taggeld oder mit Taglohn Angestellten, welche gewisse Fachprüfungen abzulegen verpflichtet sind, sollen nach erfolgreicher Ablegung der betreffenden Prüfungen, längstens binnen einem Jahre, mit Jahresgehalt ernannt werden. Jene Beamtenaspiranten mit Monatsbezügen, Verkehrsdiurnisten und Stationsaufseher mit Taggeld, die in der Eisenbahnbeamten-Bildungsanstalt die Prüfung bestanden haben, sind in der Reihenfolge der Zeit der Ablegung der Prüfung mit Berücksichtigung ihrer bisherigen Dienstzeit in die entsprechende höhere Rangstufe zu ernennen. In Hinkunft aber soll deren Ernennung längstens binnen einem Jahre nach Ablegung der Prüfung erfolgen. 17. Die Rangklasse „Unterlokomotivführer" soll als nicht entsprechende gestrichen und der geprüfte Lokomotivführerlehrling binnen zwei Jahren nicht als Heizer, sondern als Lokomotivführer ernannt werden. Die Bezeichnung „Lokomotivführerlehrling" soll abgeschafft und anstatt derselben die Bezeichnung „Lokomotivführereleve (-praktikant)" gebraucht werden; die Zugschlosser aber sind zu Unterbeamten, d. h. zu Wagenprüfern zu ernennen. 18 Die zur vollen Pension berechtigende Dienstzeit soll für Wagenschieber und Weichenwächter 24 Jahre, für Heizer aber 20 Jahre betragen. 19. Die beim Verschieben verwendeten Angestellten sollen bei anstandsloser Aufführung und Dienstleistung binnen zwei Jahren ernannt und die Unfallversicherungspflicht auf sie auch für die Zeit bis zu ihrer Ernennung ausgedehnt werden; ihr Taglohn soll einheitlich 2·60 Kr. betragen und sie erhalten Dienstkleider. 20. Arbeiter mit gewerblicher Befähigung sollen nach in ihrem Fache ununterbrochen zugebrachten fünf Jahren, insofern in diesem Fache solche Stellen normiert sind, mit Jahresgehalt ernannt werden. 21. Mit Rücksicht auf die besondere Einteilung der Blockwächter und die Wichtigkeit ihrer Aufgabe wird verlangt, daß dieselben mit den Weichenwächtern gleiche Bezüge genießen sollen. 22 Den ohne Verschulden in mißliche materielle Lage geratenen Angestellten sind vom Staate zinsenfreie Anleihen oder solche zu den mäßigsten Zinsen zu gewähren. Die Tilgung dieser Anleihen möge in möglichst kleinen Raten erfolgen. 23. Die Kündigungsfrist soll für Unterbeamte und Diener dieselbe sein, wie für Beamte, und für alle Angestellten gleich mit einem Jahre festgesetzt werden. 24. Mit Rücksicht auf die äußerst mißliche Lage der Aushilfsbremser wird die besondere Beachtung des 8. Punktes der Denkschrift der Diener vom Jahre 1901 und die Beteilung derselben mit Dienstkleidern gebeten. 25. Die mit Taglohn angestellten Lokomotivheizer sind in Berücksichtigung ihres schweren Dienstes in der Reihenfolge ihrer Aufnahme zu ernennen. 26. Alle jene beim Betriebsdienste Angestellten, die keine Kilometergelder beziehen, sollen, wie bei der ungarischen Post, für den Nachtdienst besondere Zulagen (Stundengelder) erhalten. 27. Die bestehenden Karstzulagen sollen unabhängig von der Regelung der Bezüge nicht nur belassen, vielmehr bis zur Station Dugaresa einschließlich ausgedehnt werden.

Wir wollen noch hinzufügen, daß die auf die Regelung der Bezüge der Angestellten der ungarischen Staatseisenbahnen bezüglichen Arbeiten im Schoße des ungarischen Handelsministeriums eifrigst betrieben werden und die Regelung selbst mit möglichster Berücksichtigung der in den verschiedenen Denkschriften enthaltenen Wünsche wie verlautet noch im Laufe des Monats April d. J. durchgeführt werden soll. M.

— **Konvertierung einer Schuld des ungarischen Staates an die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft.** Der ungarische Finanzminister teilte kürzlich im Abgeordnetenhause auf eine Anfrage mit, daß er die Frage der Konvertierung der Forderung, welche die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft an die ungarische Regierung habe, geprüft und sich zur Durchführung der Konvertierung entschlossen habe. Die Staatseisenbahngesellschaft hat zweierlei Forderungen an die ungarische Regierung. Eine Forderung bezieht sich auf eine Jahresrente von rund 19 200 000 Kr., welche die ungarische Regierung ohne jeden Abzug bis zum Jahre 1965 als Kaufpreis für das ungarische Netz zahlen muß Diese Schuld ist nicht konvertierbar. In dem Kaufvertrage wurde außerdem bedungen, daß die Staatseisenbahngesellschaft der Regierung für gewisse Investitionen und Bauten einen Vorschuß von 10 000 000 Kr. gewähre. Für diesen Vorschuß leistet die ungarische Regierung als 5prozentige Zinsen und Tilgung jährlich 500 000 Kr. In der letzten Bilanz der Staatseisenbahngesellschaft erscheint dieser Vorschuß unter den Debitoren noch mit dem Betrage von rund 9 800 000 Kr Dieser Vorschuß ist rückzahlbar, denn der ungarische Staat, welcher sich verpflichtet hat, den Kapitalbetrag bis zum Jahre 1965 zu verzinsen und zu tilgen, behielt sich gleichzeitig das Recht vor, den jeweilig noch aushaftenden Betrag nach sechsmonatlicher Kündigung zur Rückzahlung zu bringen. Der ungarische Konversionsplan dürfte sich daher auf den Vorschuß von ursprünglich 10 000 000 Kr. beziehen.

— **Erwerbung von Leihwagen durch die ungarischen Staatsbahnen.** Die Staatsbahnen haben im Jahre 1900 von der Ungarischen Eisenbahnverkehrs-Aktiengesellschaft auf die Dauer von vier Jahren 300 zweiachsige gedeckte Lastwagen gemietet und sich das Recht vorbehalten, nach Ablauf dieser Frist die Wagen gegen Entrichtung eines bestimmten Ablösungsbetrages in das Eigentum der ungarischen Staatsbahnen übergehen lassen zu können. Die Staatsbahnen haben die Leihwagen nunmehr in das Eigentum übernommen.

— **Oberinspektor Rudolf Himmel,** Sektionsvorstand bei der Direktion der Königlich ungarischen Staatsbahnen, ist am 1. d. M nach einer 45jährigen erfolgreichen Wirksamkeit in den Ruhestand getreten. Himmel genoß nicht nur in Ungarn, sondern auch im Auslande den Ruf eines hervorragenden Fachmannes in Personentarifangelegenheiten. Er wurde im Jahre 1839 in Wien geboren, wo er auch studierte. Im Jahre 1876 beginnt eine Tätigkeit in Ungarn als Vorstand des Verkehrsdienstes der Waagtalbahn, von welcher er 1879 zur Staatsbahn gelangte. Hier wurde er schon nach kurzer Zeit zum Referenten des Tarifwesens für Personenverkehr ernannt. In dieser Eigenschaft führte Himmel eine ganze Reihe von für den Reiseverkehr wichtigen Neuerungen bei den ungarischen Staatsbahnen ein. Hierher gehört die Einführung von Rückfahrkarten und Badefahrkarten nach ungarischen Bädern, von Jahreskarten, Rundreisekarten, Kilometerheften usw. Auch an der Ausarbeitung des Zonentarifs nahm er hervorragenden Anteil. Im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat Himmel gleichfalls eine ersprießliche Tätigkeit entfaltet. Im Ausschuß für Angelegenheiten des Personenverkehrs hat er 24 Jahre hindurch die ungarischen Staatsbahnen vertreten und bei der Erledigung aller wichtigen Fragen, welche in diesem Ausschusse zur Verhandlung gelangten, hervorragend mitgewirkt. Dem verdienstvollen Manne wurden in Anerkennung seiner langjährigen, erfolgreichen Tätigkeit vielfache Ehrungen und Auszeichnungen zuteil. Sein Austritt aus dem Staatseisenbahndienst bedeutet für diesen einen schwer zu ersetzenden Verlust.

Übrige europäische Länder.

— **Verlorengegangene Güter auf den französischen Eisenbahnen.** Der Gesetzentwurf betreffend die Verantwortlichkeit der Eisenbahngesellschaften bei der Güterbeförderung ist vom Senat in erster Lesung mit 201 gegen 25 Stimmen angenommen worden. Erhobene Einwendungen gingen dahin, daß das Gesetz den Konventionen Eintrag tun und man eine solche Änderung den Eisenbahngesellschaften nicht ohne vorheriges Einvernehmen auferlegen könne. Anderseits wurde geltend gemacht, daß die vorgeschlagene Lösung Milderungen nach der Art der beförderten Güter erfahren könne. Die Annahme des Gesetzentwurfs erfolgte unter dem Versprechen, daß vor der zweiten Lesung die Kommission die Einwände prüfen und die Eisenbahngesellschaften hören will.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen** in den ersten beiden Monaten des laufenden Jahres haben sich recht ungünstig gestaltet. Alle sechs großen Gesellschaften wie das Staatsbahnnetz zeigen an sich und auf das Kilometer berechnet Mindereinnahmen gegen die gleiche Vorjahrszeit; die Nordbahn bis zum 25. Februar über 1 Million, die Orléansbahn über 1,5 Million, für das Kilometer weniger 3,11 bezw. 5,39 %; die Staatsbahn weniger 3,98 %.

— **Französisch-spanischer Reiseverkehr.** Die Orléans- und die französische Südbahn haben im Einvernehmen mit den spanischen Eisenbahnen für den bisherigen besonderen Osterverkehr nach Spanien bedeutende Erweiterungen und Verbilligungen getroffen. Diese Fahrkarten zu ermäßigten Preisen werden von jetzt ab auf allen Stationen ausgegeben; die Rückfahrkarte Paris Madrid kostet I. Klasse nur noch 150 Fr. statt bisher 200, Paris Sevilla nur noch 190 statt 250 Fr. Während bisher nur Karten I. Klasse ausgegeben wurden, kann man jetzt auch Karten II. Klasse für 105 bezw. 195 Fr. haben. Bisher galten die Fahrkarten nur 20 Tage. Von jetzt ab gelten alle in der Zeit vom 21. März bis 15. Mai ausgegebenen Karten zur Rückfahrt bis 15. Juni. Zugleich sind Erleichterungen für den Aufenthalt unterwegs und für Anschlüsse in Spanien getroffen.

— **Die III. Wagenklasse in schweizerischen Expreßzügen.** In der Schweiz wird verschiedentlich im Interesse des Lokalverkehrs auch bei Expreßzügen die III. Wagenklasse angestrebt. Dafür werden nicht nur örtliche, sondern auch allgemein volkstümliche Gründe vorgeführt. So beruft sich der Berner „Bund“ auf den Ausspruch eines hervorragenden Fachmanns, „im Eisenbahnwesen verdienten die Schweizer den Namen Demokraten noch gar nicht“, um dagegen aufzutreten, daß das Eisenbahndepartement des Bundesrats der Thunerseebahn verbieten will, in einem für Ausflügler aus Bern sehr günstig gelegenen Sommerzug Thun-Interlaken Wagen III Klasse mitzuführen. Es handelt sich um den Anschluß an den sogen. Luxuszug Paris-Calais-Engadin, der bisher in der Hochsaison zweimal wöchentlich ging. Wegen sehr schwacher Frequenz war der Anschlußzug in Frage gestellt. Die Thunerseebahn erklärte sich jedoch bereit, den Zug vom 1. Juli bis 15. September täglich zu führen, wenn durch die Mitführung aller drei Wagenklassen eine stärkere Benutzung durch die einheimische Bevölkerung erzielt würde. Das Eisenbahndepartement hat den Vorschlag abgelehnt, weil für Reisende III. Klasse auf der Linie Bern-Interlaken genügend Schnellzüge vorhanden seien und der betreffende Zug 486 seiner Bestimmung als Expreßzug nicht entfremdet werden dürfe. Die Thunerseebahn hat gegen diesen Entscheid Rekurs ergriffen und das genannte Berner Blatt wiederholt die „alte Klage“, daß Züge und Wagen nach dem Oberland an schönen Sommertagen nicht ausreichen, die Beförderung zu langsam ist usw.

— **Elektrische Schmalspurbahn Meiringen-Grimsel-Visp.** Dieselben Unternehmer, welche sich um eine Konzession für eine Schmalspurbahn über die Grimsel beworben, haben nun auch ein Konzessionsgesuch für die Fortsetzung dieser Bahn von Gletsch über Brig nach Visp — wo die Zermattbahn abzweigt — dem schweizerischen Bundesrat eingereicht. Es soll somit eine durchgehende schmalspurige Verbindungslinie zwischen den großen Fremdenmittelpunkten Zermatt, Berneroberland und Luzern geschaffen werden. Die Strecke Gletsch-Visp ist entsprechend der Grimselbahn als reine Adhäsionsbahn mit 6 ‰ Höchststeigung geplant. Von teilweiser Anwendung des Zahnradbetriebs wird wegen daraus entstehender Verzögerung und Verteuerung des Betriebs abgesehen. Die Kraftlieferung für die ganze Linie von Meiringen bis Visp erfolgt durch zwei elektrische Krafterzeugungsstationen, welche bei den Handeckfällen an der Grimselstraße und bei Fiesch im Oberwallis geplant sind. Die beiden Motorwagen eines Zuges können eine Leistung von 480 PS entwickeln, genügend, um auf der Höchststeigung eine Fahrgeschwindigkeit von 18—20 km in der Stunde zu entwickeln. Bei kleineren Steigungen und in der Ebene würde die Geschwindigkeit bis 40 km gehen. Die Fahrzeit von Brig bis Meiringen würde etwa $3^3/_4$ Stunden und bis Luzern etwa $6^3/_4$ Stunden betragen. Es ergäbe sich also vom Simplon nach Luzern eine bedeutende Abkürzung gegenüber der Linie über Lausanne-Genfer See. Die Baukosten der Linie Visp-Gletsch (51,3 km) sind auf 5 760 000 Fr., also etwa 110 000 Fr. für das Bahnkilometer, die Baukosten der ganzen Linie Visp-Meiringen (79 km) auf etwa 12 000 000 Fr. veranschlagt.

— **Rechtsfahren oder Linksfahren auf den schweizerischen Bahnen.** In der Schweiz wird auf allen zweigleisigen Bahnen links gefahren, seitdem in der Mitte der neunziger Jahre diese Betriebsweise auch auf der Strecke Basel-Olten eingeführt worden ist, wo bis dahin rechts gefahren wurde. Die Schweizerische Bauzeitung weist jetzt in einem Leitaufsatz darauf hin, daß diese Einrichtung dem Rechtsfahren gegenüber mit entschiedenen Nachteilen für die Betriebssicherheit verbunden ist, indem sie folgendes ausführt: „Wo sich der Führer auf der Lokomotive rechts und der Heizer links befinden, bietet die richtige Wahrnehmung der rechts neben dem zu befahrenden Gleis aufgestellten Signale keine Schwierigkeit, weil hierbei eine ungehinderte Beobachtung der Signale möglich ist. Sobald aber die Signale links stehen, wie es bei uns, wo auf den zweispurigen Linien links gefahren wird, der Fall ist, wird durch den Dampfdom und die Schornsteine sowie bei den neueren Maschinen durch die hochliegenden, langen Kessel dem Führer der Ausblick auf die Signale erschwert, ja oft fast unmöglich macht. Dem Heizer aber die Beobachtung der linksstehenden Signale zuzuweisen, ist nicht zulässig, weil dieser bei schnellfahrenden Zügen durch das Feuerungsgeschäft hinreichend in Anspruch genommen wird und überdies mit seinen oft vom Feuer geblendeten Augen häufig nicht in der Lage wäre, die Stellung der Signale rechtzeitig mit Sicherheit zu erkennen. Wohl mit Rücksicht auf diese Sachlage hat man auf den einspurigen Linien die Signale stets rechts zur Fahrtrichtung aufgestellt. Auf den zweispurigen mußte dagegen von diesem Grundsatz abgegangen werden, weil sich bei dem geringen Gleisabstand unmittelbar rechts neben dem zu befahrenden Gleis Signale nicht anbringen ließen. Wollte man die letzteren rechts von dem Nachbargleise aufstellen, so würden sie durch auf dem zweiten Gleis entgegenkommende und vorbeifahrende oder auf ihm haltende Züge verdeckt, was leicht zu Unfällen führen könnte und auch tatsächlich schon zu solchen geführt hat. Bei uns stehen demnach auf zweispurigen Strecken die Signale überall links von den zu befahrenden Gleisen, obwohl dies nach den vorstehenden Ausführungen erhebliche Nachteile in sich schließt. In England, wo, ebenso wie in Frankreich, auch auf den zweispurigen Linien links gefahren wird, hat man die daraus für die Signalbeobachtung erwachsenden Übelstände dadurch vermieden, daß man den Lokomotivführer auf der Maschine links und den Heizer rechts aufstellt.“ Entweder müsse daher rechts gefahren und es müßten alle Signale rechts aufgestellt werden, oder aber es müsse, wenn man beim Linksfahren bleiben wolle, der Lokomotivführer seinen Platz auf der Maschine links statt rechts erhalten, und es müßten ferner alle Signale, auch auf den einspurigen Strecken, links aufgestellt werden. Es gehe der Folgen wegen nicht an, für die Beobachtung der Signale bei ein- und zweispurigen Strecken Verschiedenheiten zu haben, da das gleiche Personal bald auf ein- und bald auf zweispurigen Anlagen fahren müsse. „Wir halten dafür“, so schließt der Verfasser seine jedenfalls sehr beachtenswerten Ausführungen, „daß das Rechtsfahren gewählt werden sollte, weil damit für die vielen einspurigen Linien keine Änderung nötig wird und die bezüglichen Umbauten an den Stationsgleisen und Signaleinrichtungen erheblich weniger kosten, als wenn allmählich bei allen Lokomotiven der Standort des Führers versetzt werden müßte.“ Auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, mit denen sich der Verkehr der Schweiz auf zahlreichen Anschlußstationen berührt, wird — abgesehen von Österreich, wo das Linksfahren noch die Regel bildet — durchweg rechts gefahren, seitdem man in den Jahren 1883 bis 1888 in Süddeutschland und im Elsaß, wo früher links gefahren, wurde, zu dieser Betriebsweise übergegangen ist. Sollte man sich auch in der Schweiz hierzu entschließen, so würde dies im Interesse der so wünschenswerten Einheitlichkeit des Betriebes u. E. ein großer Fortschritt sein.

— **Die Betriebsergebnisse der italienischen Eisenbahnen im Jahre 1901** sind im Märzheft des „Archiv für Eisenbahnw.“ durch den Geh. Baurat Claus nach dem im Sommer 1903 erschienenen amtlichen Bericht zu einer übersichtlichen Darstellung zusammengefaßt, der wir die nachstehenden Angaben entnehmen. Die Betriebslänge aller Bahnen betrug am Jahresschlusse 15 909 (15 884) km. Neu eröffnet wurde im Laufe des Jahres nur die 23 km lange Bahn Mandela-Subiaco; der weitere Zuwachs in der Betriebslänge ist durch eine Berichtigung in den Längen der im Jahre 1900 eröffneten Strecken entstanden. Auf 100 qkm italienischen Gebiets entfielen 5,55 (5,50) km Bahnlänge; auf 10 000 Einwohner kam eine Bahnlänge von 4,86 (4 82) km. Der Staat ist beim überwiegenden Teil der Bahnen Eigentümer oder doch Miteigentümer, jedoch ist der Betrieb aller wichtigeren Linien an die drei großen Gesellschaften verpachtet, von denen die Mittelmeergesellschaft 5681 (5631), die Adriatische Gesellschaft 5634 (5634) und die Sizilianische Gesellschaft 1079 (1079) km Bahnlänge in Verwaltung hatte. Außerdem verwaltete die „Königliche Gesellschaft der sardinischen Bahnen“ auf der Insel Sardinien ein Netz von 419 (419) km Vollspurbahnen. Die übrigen Bahnstrecken, von denen 1211 km schmalspurig sind, verteilen sich auf 47 kleinere Verwaltungen.

Das in den Bahnen steckende Anlagekapital betrug 5 604 124 648 (5 381 147 053) L und hatte sich gegen das Vorjahr um 222 977 595 L. erhöht. Hiervon entfällt der Betrag von rund 186 000 000 L. auf Fahr- und Betriebsmittel, deren Kosten erst jetzt dem Anlagekapital zugeschrieben worden sind. An Betriebsmitteln waren vorhanden 3187 (3067) Lokomotiven, 8714 (8697) Personenwagen und 59 280 (54 365) Güter- und Gepäckwagen. Von den Lokomotiven entfielen 0,200 (0,193), von den Personenwagen 0,548 (0,548) und von den Güter- und Gepäckwagen 3,725 (3,423) auf 1 km Betriebslänge. Geleistet wurden von Personen-, gemischten und Güterzügen 76 053 283 (74 334 363) Zugkilometer, also rund 1 669 000 mehr als im Vorjahre. Die Zahl der beförderten Reisenden betrug 61 135 917 (59 695 420); davon fuhren in I. Klasse 2 033 906 (1 994 002), in II. Klasse

13 088 344 (12 905 654), in III. Klasse 45 953 041 (44 732 918) und in IV. Klasse 60 626 (62 146). Von den Reisenden wurden im ganzen 2 611 781 112 (2 629 040 622) km zurückgelegt. Die von dem einzelnen Reisenden durchschnittlich durchfahrene Strecke betrug also 43 (44) km. Das Verhältnis der benutzten zu den in den Zügen mitgeführten Sitzplätzen stellte sich auf 22,40 (22,12) %. Die durchschnittliche Einnahme für 1 Personenkm betrug 4,07 (4,07) Centesimi. Im Güterverkehr betrug die Zahl der Eilgutsendungen 10 729 175 (10 593 080), das Gewicht der Sendungen in vollen Wagenladungen und der als solche tarifierten Eilgüter 32 850 (36 046) t, die mit diesen geleisteten Tonnenkilometer stellten sich auf 2 961 499 (3 508 118). Bei dem mit Beschleunigung beförderten Frachtgut belief sich die Zahl der Sendungen auf 309 480 (295 379), das Gewicht der Sendungen in vollen Wagenladungen auf 790 375 (699 694) t und die Zahl der mit diesen geleisteten Tonnenkilometer auf 174 967 749 (137 806 338). Beim gewöhnlichen Frachtgut betrug die Zahl der Sendungen 10 490 917 (10 122 804), das Gewicht der in ganzen Wagenladungen aufgegebenen und als solche tarifierten Güter 19 459 729 (17 260 591) t und die Zahl der mit diesen geleisteten Tonnenkilometer 2 056 225 512 (1 985 176 215).

Die Gesamteinnahme betrug 315 263 505 (312 311 833) L.; es entfiel also auf 1 km Betriebslänge eine Einnahme von 19 810 (19 708) L. Von der Einnahme entstammten aus dem Personenverkehr 121 695 644 (123 490 968), aus dem Eilgutverkehr 23 997 523 (23 353 239), aus dem beschleunigten Frachtverkehr 15 292 949 (13 210 503), aus dem gewöhnlichen Frachtverkehr 151 836 456 (150 075 403) und aus sonstigen Quellen 2 440 933 (2 181 720) L. Die Ausgaben betrugen 247 214 695 (239 516 399) oder auf 1 km Betriebslänge 15 534 (15 114) L. Davon kommen auf die allgemeine Verwaltung 22 769 803 (23 072 841), auf Bahnunterhaltung und Bewachung 53 882 941 (48 286 072), auf Verkehrsdienst 99 548 744 (99 053 347), auf Zugbeförderungsdienst und Fahrmittel 70 586 007 (68 750 338) und auf sonstige Ausgaben 427 200 (353 801) Lire. Der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben betrug 68 048 810 (72 795 434) L. Die Roheinnahme hat sich also gegen das Vorjahr zwar um nahezu 3 000 000 L. erhöht, gleichzeitig aber sind auch die Ausgaben um mehr als 7 500 000 L. gewachsen und der erzielte Überschuß hat sich infolgedessen um rund 4 500 000 L. vermindert. Demgemäß hat sich der Betriebskoeffizient, der im Vorjahre 75 % betragen hatte, auf 77 % erhöht. Der Anteil des Staats an den Roheinnahmen der drei großen Netze hat 72 977 054 (73 108 787) L. betragen; außerdem bezog der Staat von den Bahnen an Abgaben und vertragsmäßigen Leistungen 52 328 695 (52 131 282) L. Seine Gesamteinnahme aus dem Eisenbahnbetriebe berechnete sich also auf 125 305 749 (125 240 069) L. Dagegen hatte er aber an Unterstützungen für Eisenbahnkonzessionäre und anderen Vergütungen den Bahnverwaltungen Zuschüsse zu leisten in Höhe von 134 457 750 (132 389 770) L. Er erlitt also im Berichtsjahre eine bare Einbuße von 9 152 001 (7 149 701) L., und diese Einbuße ist somit gegen das Vorjahr um rund 2 000 000 L. angewachsen. Außerdem aber hat der Staat für das aus seinen Mitteln auf die Eisenbahnen verwendete Anlagekapital von etwa 5 Milliarden Lire keine Verzinsung bezogen. Dem aus dem Eisenbahnbetriebe für den Staat sich ergebenden Fehlbetrage wird in der italienischen Statistik die Einnahme gegenübergestellt, welche die auf die Beförderung von Eilgut, mit Beschleunigung beförderten und gewöhnlichem Frachtgut gelegte Staatssteuer abwirft. Diese Steuer hat im Jahre 1901: 22 459 645 L. ergeben gegen 21 917 320 L. in 1900 und 21 015 233 L. in 1899. Dem Wachsen des Verkehrs entsprechend ergibt diese Steuer von Jahr zu Jahr höheren Ertrag.

Gleichzeitig stellte sich die Roheinnahme, welche die Privatindustrie aus dem Betriebe der Bahnen erzielte, auf 318 242 156 (312 651 426) L., während die für ihre Rechnung zu leistenden Gesamtausgaben 251 177 887 (243 479 591) L. betrugen; es verblieb also ein Überschuß von 67 064 269 (69 171 835) L., der infolge des Steigens der Betriebskosten um 2 000 000 L. gegen das Vorjahr zurückging.

Im Berichtsjahre verunglückten auf den italienischen Bahnen 1367 Personen, und zwar wurden 235 getötet und 1132 verletzt. Unter den Getöteten befanden sich 9 Reisende, 68 Bahnbedienstete und 158 sonstige Personen. Von den Verletzten waren 213 Reisende, 809 Beamte und 110 sonstige Personen. Die Zahl der vorgekommenen Entgleisungen betrug 179; davon ereigneten sich 57 auf Bahnhöfen und 122 auf freier Strecke. Zusammenstöße sind 94 vorgekommen, davon 93 auf Bahnhöfen und einer auf freier Strecke.

— **Gesetzentwurf für den etwaigen Staatsbetrieb der italienischen Bahnen.** Am 18. d. M. wurde vom Minister der öffentlichen Arbeiten, Tedesco, dem Abgeordnetenhause der Entwurf des Gesetzes für den etwaigen Staatsbetrieb der italienischen Bahnen vorgelegt. Er umfaßt 70 Paragraphen und sieht für die Bahnen eine selbständige Behörde vor, die zum Geschäftsbereich des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten gehört und unter der Kontrolle des Parlaments des Obersten Rechnungsgerichtshofes und des Schatzministers steht. Mit der Leitung soll ein Generaldirektor betraut sein, welchem ein aus einem Vorsitzenden und vier Mitgliedern bestehender Verwaltungsrat zur Seite gestellt ist. Im ersten Voranschlage ist dem Staatsschatz die gleiche Einnahme zuzuteilen, wie er sie bisher aus dem Privatbetrieb gezogen hat. Die Bilanzen sind dem Minister vorzulegen und es dürfen nur Ausgaben eingeschrieben sein, welche vom Generaldirektor auf Beschluß des Verwaltungsrats genehmigt sind. Weder durch Etatsgesetze noch durch besondere, vom Parlament vorgeschlagene Gesetze dürfen neue Kredite bewilligt werden. (?) Unter der Generaldirektion steht die Betriebsdirektion und die Hauptbuchhaltung. Die Betriebsdirektion umfaßt die drei Dienstzweige Verkehr und Betrieb, Bahnerhaltung und Arbeiten, Material und Zugförderung, welchen die örtlichen Ausführungsorgane unterstellt sind. Die gegenwärtigen Tarife werden beibehalten unter dem Vorbehalte der Vereinfachung, wenn keine Ausfälle von Einnahme zu fürchten sind. Die Anzahl der Personenzüge wird auf Grund der in den zwei letzten Betriebsjahren auf jeder Linie erzielten Einnahmen aus dem Personen- und Eilgutverkehr festgesetzt. Das Bahnpersonal wird nur als vorübergehend in den Staatsdienst getreten betrachtet unter den gleichen Bedingungen wie bisher. Grundsätzlich wird bestimmt, daß das Personal einen Anteil hat am Gewinne und an der Verringerung der Ausgaben. Die Freifahrtbewilligungen werden eingeschränkt und es wird ferner bestimmt, daß die Lieferungen aller Art nur an einheimische Firmen vergeben werden dürfen. (Wir behalten uns ausführlichere Mitteilungen vor.)

— **Die erste englische Vollbahnstrecke mit elektrischem Betrieb.** Am 12. d. M. leistete der Einladung der Lancashire & Yorkshire-Eisenbahndirektion eine Zahl von Fachleuten Folge, um die Versuchsfahrt auf der 30 km langen Linie Liverpool-Southport mitzumachen und die elektrischen Kraftwerke in Formby und Birkdall zu besichtigen. Jeder Zug besteht aus vier vollkommen feuersicheren, mit elektrischen Heizapparaten versehenen Pullman-Wagen von je 18 m Länge, 3 m lichter Weite mit Seitengängen. Die beiden Endwagen III. Klasse sind mit je zwei Motoren von 150 PS ausgestattet, die beiden mittleren Wagen I. Klasse ohne Motoren. Der Wechselstrom wird den Motoren durch das außerhalb der Gleise verlegte Leitschienenpaar zugeführt. Zur rauch- und geräuschlosen Fahrt, die glatt von statten ging, wurden einschließlich eines Stationsaufenthalts und mehrerer durch Signale herbeigeführter Verzögerungen 23 Minuten benötigt.

Der elektrische Betrieb soll demnächst aufgenommen und in gleichem Maße der Dampfbetrieb eingestellt werden.

Fremde Weltteile.

— **Der sibirische Luxuszug vertagt.** Die auf den 18. April (1. Mai) d. J. anberaumte Einführung des sibirischen Luxuszuges, der, aus Wagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft bestehend, zwischen Alexandrowo und Mandschuria über Warschau-Moskau-Rjäsan-Rjashsk verkehren sollte, wird der amtlichen „Torgowo-Prom. Gaseta“ Nr 54 zufolge auf unbestimmte Zeit aufgeschoben, was sich ja wohl durch die derzeitigen Verhältnisse von selbst erklärt.

— **Verkehr über den Baikalsee.** Der Schienenstrang über das Eis des großen Sees ist bereits seit einiger Zeit fertiggestellt und wird zur Fortbewegung der Güter und von Soldaten benutzt. Unter persönlicher Leitung des Ministers der Verkehrsanstalten, des Fürsten Chilkow, ist der Schienenstrang gelegt und wurde die Benutzung auch noch von ihm eingeleitet. Bevor nun dieses Hilfsmittel vorhanden war, um den See zu überschreiten, wurden Reisende in großer Anzahl mit Dreigespannen befördert; Truppen mußten zu Fuß die Strecke zurücklegen, weil offenbar nicht genügend Schlitten gestellt werden konnten. Wie nun vor Eröffnung des Betriebes auf dem Schienenstrange der Verkehr sich abwickelte, darüber macht der Berichterstatter der „Nowoje Wremjä“ seiner Zeitung Mitteilungen, die in ihrer lebhaften Schilderung interessant sind und zeigen, wie für den Verkehr und die Reisenden gesorgt worden ist. Der Berichterstatter schreibt:

„Von der Station Irkutsk reisten wir um 12 Uhr mittags am 16./29. Februar weiter und trafen nach drei Stunden am Ufer des Baikalsees ein, wo ein außerordentlich lebhaftes Treiben herrschte: Eisenbahningenieure, Kosaken, Gendarmen, Privatpersonen fluteten in bunter Reihe lebhaft auf und ab. Auf dem Bahnsteig lagen Reisekoffer und sonstiges Reisegepäck turmhoch aufgeschichtet. Am Ende des Bahnsteigs, der unmittelbar an die schier unendliche Eisfläche des Baikalsees stieß, standen hunderte von Dreigespannen bereit. Unser Reisegepäck legten wir schnell unter den Sitz, stiegen darauf in den Schlitten, hüllten die Füße in die vom Kutscher bereit gehaltenen Halbpelze, und fort ging es im scharfen Trab über die im Sonnen-

licht glitzernde Schneefläche. Uns folgten in unübersehbarer Reihe unzählige andere Schlitten, deren Schellengeläute in der sonstigen Todeseinsamkeit des ungeheuren Sees einen seltsamen Eindruck hervorrief. Bald stießen wir auch auf das bereits gelegte Schienengleis, zu dessen beiden Seiten sich die Pfosten der die beiden Ufer des Sees verbindenden Telephonleitung hinzogen. Unterwegs begegneten uns zahlreiche Fuhren mit Getreide, Proviant und Reisenden, die aus dem fernen Osten nach der Heimat zurückkehrten. Es waren ungefähr 25 Grad Kälte, doch spürte man diese Kälte infolge der Windstille nur wenig. Ungefähr auf der Hälfte des Weges liegt die Station Sseredina, wo stets länger Aufenthalt genommen wird. Dort verließen wir unsere Schlitten und traten in das Innere der Wartehalle, wo man an einer langen Tafel Platz nahm. Wir erhielten sofort einen Teller mit ganz vortrefflichen Fleischklößen und darauf nicht minder guten Tee, beides zu durchaus mäßigen Preisen. Nur entsetzlich eng war es, der eine mußte dem anderen fast auf dem Schoß sitzen, doch fügte man sich allgemein mit Humor in die Lage. Nach einer kurzen halben Stunde Rast wurde die Fahrt fortgesetzt, wieder ertönte das melancholische Schellengeläute und wieder lag die unendliche Schneefläche vor uns, nun schon vom milden Licht des Mondes beleuchtet, da inzwischen der kurze Wintertag sein Ende genommen hatte. Laternen, die trotz des hellen Mondscheines in Abständen von je einer halben Werst brannten, verliehen uns das Gefühl der Sicherheit, daß wir nicht vom rechten Wege abgeirrt waren. Inzwischen machte sich doch die ‚sibirische' Kälte fühlbar; unser Jamschtschik (Kutscher) hüllte sich in einen zweiten Pelz und begann die kleinen aber flinken und ausdauernden Pferdchen zu größerer Eile anzuspornen, so daß wir bald das Stationsgebäude am jenseitigen Ufer des Sees erreicht hatten. Jetzt wird der Verkehr über den See gewiß leichter sein, weil inzwischen die Bahn in Betrieb genommen worden ist."

Wie der Zeitung „Ruß" aus Werchne-Udinsk telegraphiert wird, vollzieht sich der Übergang der Truppen über den Baikalsee in bester Ordnung. Das für Ostasien nötige rollende Material ist nun vollständig über den Baikalsee geschafft, die letzte Lokomotive ist am 22. d. M. auf das jenseitige Ufer befördert worden. Der Minister der Verkehrsanstalten, Fürst Chilkow, wird vom Baikalsee in den nächsten Tagen wieder abreisen.

Allgemeines.

— **Stephensons berühmte Lokomotive „Invicta"**, eine der ersten in England gebrauchten Lokomotiven, ist, wie die B. B.-Ztg. hört, dem Londoner Grafschaftsrat von Sir David Salomons geschenkt worden; der letztere will noch 20 000 ℳ für die Kosten der Aufstellung geben. Die Lokomotive soll mitten in der Stadt zur Aufstellung kommen; man hat daran gedacht, sie oben auf die Treppe der Westminster-Brücke zu stellen. Hier würde die „Invicta" dem Bahnhof der elektrischen Straßenbahnen gegenüber stehen und ein wirksames Gegenbild zu einer neueren Methode mechanischer Zugkraft bilden. Die „Invicta" ist von derselben Bauart wie „Rocket". Sie begann im Jahre 1830 ihre Arbeit auf der alten Canterbury- und Whitstablelinie; mit „Puffing Billy" bildeten diese Lokomotiven die drei ersten, von Stephenson gebauten, die heute noch vorhanden sind.

— **Einschränkung des Alkoholgenusses in Preußen.** Die Monatsschrift für deutsche Beamte faßt die aus Anlaß des Douglasschen Antrages getroffenen Anordnungen der preußischen Regierung folgendermaßen zusammen: In den meisten Provinzen sind Verordnungen erlassen, die den Alkoholgenuß einzuschränken bestimmt sind. Auch ist der Ausschank geistiger Getränke in den frühen Morgenstunden, wo es nach den örtlichen Verhältnissen angezeigt erschien, verboten worden. Ferner wurden mehrere gemeinverständliche Schriften über die schädlichen Wirkungen des übertriebenen Alkoholgenusses mehrfach empfohlen, so z. B. ein Vortrag des Prof. C. Fränkel in Halle a/S. über „Gesundheit und Alkohol" und die vom Regierungsrat Quensel in Cöln verfaßte Schrift „Der Alkohol und seine Gefahren", von der 100 000 Exemplare aus Staatsmitteln angeschafft und zur unentgeltlichen Verteilung unter die Bevölkerung den Regierungspräsidenten in entsprechender Zahl zur Verfügung gestellt sind. Auch ist im Kultusministerium für Schulzwecke eine kurzgefaßte, gemeinverständliche Denkschrift: „Die Nachteile des übermäßigen Alkoholgenusses. Kurze Anleitung für die Belehrung in den Volksschulen und höheren Schulen" ausgearbeitet und in dem Zentralblatt für Unterrichtsverwaltung veröffentlicht worden. Dem im Kaiserlichen Gesundheitsamte bearbeiteten Alkoholmerkblatt „Gegen den Mißbrauch geistiger Getränke" wird durch Empfehlung und Abdruck in dem Ministerialblatt für Medizinalangelegenheiten eine entsprechende Verbreitung gegeben. Die Erhebungen über die für Trinker bestehenden Heilanstalten und sonstigen Einrichtungen und über die Einrichtung einer Landeskommission zur Bekämpfung der Trunksucht sind noch nicht beendet. Desgleichen sind die Verhandlungen über eine Abänderung des Strafgesetzbuches und den Erlaß eines Gesetzes zur Bekämpfung der Trunksucht noch nicht abgeschlossen. Die Regierungspräsidenten sind weiter veranlaßt worden, zur Bekämpfung des übertriebenen Alkoholgenusses die Einrichtung von Unterkunftsräumen für alleinstehende Arbeiter und Arbeiterinnen nach dem Vorgange der Eisenbahn- und Bergwerksverwaltung allen Beteiligten zu empfehlen und dahin zu wirken, daß solche Anlagen auch Vorrichtungen zur Erwärmung von Speisen oder Kantinen erhalten, sowie daß Gelegenheit zur Erfrischung durch alkoholfreie Getränke usw. gegeben und durch Einrichtung von Büchereien, Spielplätzen usw. für Unterhaltung gesorgt werde.

— **Das Metermaß in Großbritannien.** Im Hinblick auf das vorgesteckte Ziel ist ein bedeutender Schritt nach vorwärts zu verzeichnen, indem die Bill betreffend die zwangsweise Einführung des Metermaßes nach Ablauf von 2 Jahren vor kurzem im englischen Oberhause unter allgemeiner Zustimmung in zweiter Lesung angenommen wurde. Sir W. Ramsay berichtete dem Hause, daß er sich gerade in Deutschland befand, als dort das Metermaß eingeführt wurde, und daß dieser Wechsel nur geringen Schwierigkeiten begegnete, die in etwa einer Woche überwunden waren. Lord Rosebery ist überzeugt, daß die Annahme des Metersystems dem britischen Handel mehr Nutzen schaffen werde, als „alle offiziellen und unoffiziellen fiskalischen Maßregeln" zusammengenommen. Ausschlaggebend war die Meinung des großen Gelehrten Lord Kelvins, der u. a. lächelnd erzählte, wie er als junger Anfänger zum Zwecke eines Versuchs sein Gewehr mit einer gewissen Anzahl von Drachmen Pulver geladen und erst im letzten Augenblick erkannte, daß er anstatt avoirdupois-Drachmen Apotheker-Drachmen abgewogen hatte, was unzweifelhaft das Bersten des Laufes herbeigeführt hätte. „Bedenken Sie nur", fuhr er fort, „wie viel unser Handel verliert, wenn wir an den gegenwärtigen verwickelten und verwirrenden Maßen und Gewichten und deren Bezeichnungen festhalten; Ingenieure und Fabrikanten werden binnem einem Monat für alle Mühe und Kosten, die mit dieser Änderung verbunden sind, reichlich entschädigt." Lord Kelvin lehnte es entschieden ab, den verschiedenen gegen das System und seine zwangsweise Einführung geltend gemachten Gründen „auch nur eine Drachme oder ein Gramm oder ein Skrupel Gewicht" zuzuerkennen. Lord Wolverton, ein persönlicher Anhänger des Metersystems, beantragte mit Erfolg in seiner Eigenschaft als Beamter des Board of Trade, die Bill einem Sonderausschuß zur Berichterstattung zuzuweisen, dessen Aufgabe es sei, die Umrechnung der bestehenden Gewichte und Maße vorzunehmen und gleichzeitig einfache englische Bezeichnungen für Kilometer, Zentimeter, Kilogramm oder andere lange Worte in Vorschlag zu bringen. (Der Versuch, in Deutschland für Meter das deutsche Ersatzwort „Stab" einzubürgern, ist bekanntlich nicht gelungen.)

Rechtspflege.

— **Unfall durch elektrische Drähte. Eigenes Verschulden.** § 254 B. G.-B. § 1 des deutschen Haftpflichtgesetzes. Bei Ersetzung alter Straßenbahndrähte durch neue während der Nacht war das Pferd des Klägers mit einem herabhängenden alten Draht in Berührung gekommen, gestürzt, allerdings wieder aufgestanden, aber bald darauf tot hingestürzt. Kläger selbst hatte angeblich beim Fortstoßen des Drahtes eine gesundheitliche Schädigung erlitten.

Das Berufungsgericht hat es unerörtert gelassen, ob der Unfall sich im Betriebe einer Straßenbahn ereignet habe, und keine Feststellung darüber getroffen, ob der Draht elektrisch geladen war oder nicht. Es hat die Klage abgewiesen, weil es in Übereinstimmung mit der I. Instanz angenommen hat, Kläger habe den Unfall durch eigene Fahrlässigkeit verschuldet. Er sei, wie als erwiesen anzusehen sei, durch Zurufe und Zeichen vor der Annäherung an die durch den Turmwagen gekennzeichnete Arbeitsstelle gewarnt worden, habe die Rufe auch gehört aber nicht beachtet. Darin liege ein seinen Anspruch ausschließendes Verschulden. Soweit Sachschadenersatz für das Pferd verlangt werde, habe Kläger ein Verschulden der Bahn nachzuweisen, diesen Beweis aber nicht erbracht. Es würde aber auch diesem Anspruche das eigene Verschulden des Klägers entgegenstehen und es müsse, da dieses als alleinige Unfallsursache anzusehen sei, der Schadenersatzanspruch nach § 254 B. G.-B. abgewiesen werden.

Diese Ausführungen werden vom Berliner Kammergericht für nicht berechtigt erklärt; dasselbe bemerkt:

„Zutreffend wird angenommen, daß der Ersatzanspruch für das Pferd zu seiner Begründung den Nachweis erfordert, daß der Schaden durch Verschulden der Bahn oder solcher Personen, die von ihr gemäß § 831 B G.-B. zu vertreten sind, verursacht worden ist, denn der vom Kläger angezogene § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 greift hier nicht Platz. Unrichtig ist dagegen die Auffassung, die Bestimmung des § 254 B. G.-B. komme, soweit die Klage auf § 1 des Haftpflichtgesetzes gestützt sei, nicht zur Anwendung, der darauf gestützte Anspruch erscheine vielmehr durch den Umstand, daß dem Kläger selbst ein für den Unfall ursächlich gewordenes Verschulden zur Last falle, ohne weiteres ausgeschlossen. Es hätte auch bei Beurteilung der Sache aus dem Haftpflichtgesetze eine Würdigung der Umstände im Sinne des § 254 B. G.-B. vorgenommen werden müssen, wobei die Fahrlässigkeit des Klägers einerseits, die Gefährlichkeit des Bahnbetriebes und etwaige Versehen der Angestellten der Bahn anderseits gegeneinander abzuwägen waren, diese Ursachen auch dann, wenn insoweit eine Haftung der Bahn nach § 831 B G.-B. nicht begründet erscheinen würde. Der Mangel solcher Abwägung erledigt sich nicht dadurch, daß die Vorinstanz bei Erörterung der auf Entschädigung für das Pferd gerichteten Forderung des Klägers dessen eigenes schuldhaftes Verhalten als die alleinige Ursache des Unfalls bezeichnet hat. Zwar ist nicht zu bezweifeln, daß das Berufungsgericht dieselbe Auffassung, auch soweit die Klage auf das Haftpflichtgesetz gestützt ist, zur Geltung gebracht hat, also auch hier bei Anwendung des § 254 B. G.-B. zur Abweisung gelangt sein würde. Dieses ist jedoch nicht entscheidend, weil die Auffassung der Vorinstanz, daß von der Bahn alles geschehen sei, was die im Verkehr erforderliche Sorgfalt geboten erscheinen ließ, nicht beizutreten gewesen ist. Nach dem, was bisher in II. Instanz vorliegt, kann nicht anerkannt werden, daß der Kläger sich grober Fahrlässigkeit schuldig gemacht hat, und noch weniger, daß in dieser die alleinige Ursache des entstandenen Schadens zu finden ist."

Bücherschau.

— **Die Automobilhaftung nach bestehendem Recht und de lege ferenda.** Doktorarbeit von Benno Vorwerk, Gerichtsreferendar in Düsseldorf. Im Selbstverlage des Verfassers. Preis 1 ℳ 20 ₰.

Die mit sorgfältiger Benutzung der einschlägigen wissenschaftlichen Vorarbeiten verfaßte kleine Schrift behandelt eine Rechtsfrage, deren Lösung von Tag zu Tag dringender wird. Mehr und mehr steigert sich der Gebrauch von Kraftfahrzeugen auf unseren öffentlichen Verkehrswegen, in gleichem Maße steigt die Zahl der durch sie herbeigeführten Unfälle, und immer mehr schafft sich die Überzeugung Raum, daß das heutige Recht den in dieser Beziehung zutage tretenden Anforderungen und Bedürfnissen nicht entspricht. Mit gutem Grunde weist der Verfasser darauf hin, daß namentlich die privatrechtlichen Bestimmungen, welche den Führer eines Kraftfahrzeuges nur im Falle eines nachweisbaren Verschuldens schadenersatzpflichtig machen, dem deutschen Rechtsbewußtsein nicht entsprechen, und daß den Besitzern von Selbstfahrern eine gleich strenge Haftung auferlegt werden müßte, wie sie dem Eisenbahn-Betriebsunternehmer bereits durch das preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 und durch das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 auferlegt ist. In diesem Sinne ist die Angelegenheit auch bereits im Deutschen Reichstage in der Sitzung vom 26. Februar d. J. erörtert worden, und der Staatssekretär des Reichsjustizamts hat diesen Weg für durchaus gangbar erklärt.

Schwieriger als die rechtliche Seite der Frage aber dürfte ihre wirtschaftliche Seite liegen. In dieser Beziehung führt der Verfasser im Anschluß an die vom Professor Enneccerus und Rechtsanwalt Korn auf dem Juristentage zu Berlin im Jahre 1902 gegebenen Anregungen aus, daß, wenn eine solche Haftpflicht wirksam werden soll, ein Haftschuldner geschaffen werden muß, der entsprechend leistungsfähig ist und an den der Verletzte sich halten kann, ohne daß er den Verursacher des Schadens namhaft zu machen braucht. Zu diesem Zwecke schlägt er die Errichtung einer über das ganze Reich sich erstreckenden Kraftfahrzeug Genossenschaft mit gesetzlicher Beitrittspflicht für jeden Eigentümer eines solchen Fuhrwerks vor, in die sich auch ausländische Besitzer beim Überschreiten der Grenze einzukaufen hätten.

Jedenfalls bietet das anregend geschriebene kleine Buch einen schätzenswerten Beitrag zur Lösung einer verkehrsrechtlichen Frage, welche neuerdings das öffentliche Interesse auf das lebhafteste in Anspruch nimmt.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 4,65 km lange Strecke Dankmarshausen-Heringen (Werra) der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt ist vom 1. April d. J. ab — dem Tage der Betriebseröffnung — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten; ferner ist die am 4. Oktober 1903 für den öffentlichen Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnete 5,118 km lange Strecke Szászsebes-Péterfalva der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen der Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Hunde- und Kleinviehverkehr eingerichtete Station V. Klasse Mausheim wird am 15. April d. J. auch für den beschränkten Stückgüterverkehr — Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewicht von 250 kg — eingerichtet werden.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. April wird die z. Z. nur dem Übergangsverkehr mit der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn dienende Verkehrsstelle Wuitz-Mumsdorf auch für den Ortsgüterverkehr eröffnet werden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Piski-Petrozsény zwischen den Stationen Puj und Krivádia gelegene Halte- und Verladestelle Livádia kitérő, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Wagenladungsgüterverkehr einiger Firmen eingerichtet war, ist für den allgemeinen Wagenladungs-Frachtgüterverkehr eröffnet worden. Lebende Tiere und solche Güter, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, können in dieser Halte- und Verladestelle weder aufgegeben noch ausgefolgt werden.

Änderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatseisenbahnen. Die bisherige Bezeichnung der Wiener Stadtbahn-Haltestelle Rossauerlände wird vom 1. Mai d. J. ab in Elisabethpromenade abgeändert werden.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Vom 1. April dieses Jahres ab werden die Namen nachstehend bezeichneter Stationen und Haltestellen wie folgt geändert werden: A. Linie Budapest-Pragerhof: Station Nyék in Kápolnásnyék, Station Dinyés in Dinnyés, Station Szabad-Batthyán in Szabadbattyán, Haltestelle Balaton-Aliga in Aliga; B. Linie Komárom-Székesfehérvár: Station Bodaik in Bodajk, Station Moór in Mór.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 84 vom 11. März d. J. an sämtliche Verwaltungen, welche Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte errichtet haben, betreffend den Bezug von Vereinsfahrscheinen (abgesandt am 21. März d J.).

Nr I 88 vom 14. März d J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, Begleitschreiben zum 63. Protokoll des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs (abgesandt am 21. März d. J.). (Die nächste Ausschußsitzung soll am 8. Juni 1904 in Schwerin stattfinden)

Nr I 91 vom 16. März d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend Übertragung von Ausgabestellen an Reiseunternehmer (abgesandt am 17. März d. J.).

Nr I 97 vom 17. März d. J. an die Mitglieder des Unterausschusses zur Vorberatung des Antrages der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Änderung des Anhanges B der Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften, betreffend das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren usw., Begleitschreiben zur Niederschrift über die Verhandlungen des Unterausschusses in der Sitzung zu München am 11. Februar 1904 (abgesandt am 22. März d. J.).

Nr I 101 vom 19. März d. J. an die Verwaltungen, welche Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte eingerichtet haben, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 22 März d. J.).

Nr I 102 vom 21. März d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Beschlußfassung über die Frage der geschäftlichen Behandlung der nach der diesjährigen ordentlichen Vereinsversammlung erforderlich werdenden Abänderungen und Ergänzungen der „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften" (Anlage I des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement) (abgesandt am 22. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Frachtfreie Beförderung von Liebesgaben zum Besten der Verwundeten und Kranken in Ostasien.

Solche Güter, die auf dem ostasiatischen Kriegsschauplatze zum Besten der Verwundeten und Kranken der beiden kriegführenden Nationen verwendet werden sollen und von der Vereinsorganisation vom Roten Kreuz dorthin gesandt werden, werden auf den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen frachtfrei befördert.

Es kommen nur solche Sendungen in Frage, die entweder an das Depot des Zentralkomitees vom Roten Kreuz in Neubabelsberg gerichtet sind oder von diesem abgesandt werden.

Berlin, den 18. März 1904. (800)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird der Ausnahmetarif für den Übergangsverkehr mit den Stationen der Kleinbahn Culmsee-Melno in allen beteiligten Verkehren auf sämtliche Wagenladungsgüter ausgedehnt.

Danzig, den 19. März 1904. (801)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. treten im nordwestdeutsch - mitteldeutschen Güterverkehr Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a und im mitteldeutschen Privatbahn - Verkehr Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6c für Braunkohle und Braunkohlenbriketts nach Papenburg in Kraft.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 19. März 1904. (802)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 1. April 1904 tritt im obengenannten Tarifhefte für Schwefelkies unter den Bedingungen des Ausnahmetarifs Nr 58 A von Tarnowitz nach Hruschau K. F. N. B. ein direkter Frachtsatz in Höhe von 37 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 20. März 1904. (803)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil II, Heft 3B vom 15 Oktober 1897.

Ab 1. April l. J. gelangt für Lumpen in 5 t Ladungen von Asch nach Reichenberg A. T. E./S. N. D. V. B. ein Frachtsatz von 171 h. für 100 kg zur Einführung.

München, den 18. März 1904. (804)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Vom 1. April d. J. an wird im Übergangsverkehr mit der Nassauischen Kleinbahn die Ermäßigung der Frachtsätze der Staatsbahn-Übergangsstationen von 0,02 ℳ für 100 kg, welche bisher nur für bestimmte Wagenladungsgüter bewilligt war, für alle Güter in Wagenladungen gewährt.

Nähere Auskunft erteilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 19. März 1904. (805)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnenverkehr der Tarifgruppe VI.

Vom 20. März d. J. ab werden beim gesamten Übergangsverkehr der Kleinbahn Gelnhausen - Lochborn (Spessartbahn) in Wagenladungen von je 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die Frachtsätze der Staatsbahnstation Gelnhausen um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Nähere Auskunft erteilt die Abfertigungsstelle in Gelnhausen.

Frankfurt a/M., den 20. März 1904. (806)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppenwechseltarife I, II/VI und III/VI.

Der mit Bekanntmachung vom 18. August 1902 bezw. vom 4. November 1903 für den Gruppentarif VI usw. eingeführte Ausnahmetarif für bestimmte Frachtgegenstände im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Osterode a/H. - Kreiensen wird mit sofortiger Gültigkeit auf den Bereich der oben genannten Tarife ausgedehnt.

Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen und das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 17. März 1904. (807)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Tarif (Teil II, Abt. A) vom 1. Februar 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. kommen folgende Schnittsätze der Eilgutklasse a zur Einführung:

	Franken für 100 kg
Dresden-Altstadt - Peri	37,16 [26]
Leipzig I (Bayer. Bahnhof) - Peri . .	35,08 [26]

[26]) Nur gültig für frische Blumen sowie Erdbeeren mit Schnellzügen.

München, den 21. März 1904. (808)
Generaldirektion
der Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der K. bayer. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1904 werden auf der Lokalbahn Rottershausen-Stadtlauringen

a) für Holz, wie in der Güterklassifikation bei den Spezialtarifen II und III unter dieser Position aufgeführt;
b) für Steine, wie in der Güterklassifikation bei Spezialtarif III unter dieser Position genannt;
c) für Sand, Kies und Grand bei Aufgabe in Wagenladungen

die besonderen Zuschläge von 0,06 ℳ für 100 kg aufgelassen.

München, den 18. März 1904. (809)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Am 1. April l. J kommt der Nachtrag IV zu Teil II des südösterreichisch - ungarisch-deutschen Gütertarifs zur Ausgabe.

Derselbe enthält hauptsächlich Ermäßigungen der Ausnahmefrachtsätze für Kartoffeln.

München, den 11. März 1904. (810)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif IV, ostdeutsch - nordwestdeutscher, Berlin - Stettin - nordwestdeutscher und nordwestdeutsch - mitteldeutscher Verkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Altona als Empfangsstation in den Ausnahmetarif E 1 (Schiffsbaueisen nach Seewerften) einbezogen.

Die Versandplätze sind dieselben wie für Hamburg im Ausnahmetarif E 1. Als Frachtsätze werden die für Altona im Ausnahmetarif E 2 im Verkehre mit diesen Stationen vorgesehenen Sätze erhoben.

Hannover, den 19. März 1904. (811)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Das Heft C, Abschnitt I B, des bayerischen Lokaltarifs wird mit Gültigkeit vom 1. April 1904 neu ausgegeben.

Vom gleichen Zeitpunkte an tritt das ab 1. April 1903 gultige gleichnamige Tarifheft außer Kraft.

München, den 21. März 1904. (812)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Teil II, Heft A (gemeinschaftl. Heft) vom 1. Januar 1897.

Die Schnitt-Tafel B ist durch Aufnahme neuer bayer. Stationen ergänzt worden.

München, den 21. März 1904. (813)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif.

Zum 25. März d. J. wird die Station Feldafing der bayerischen Staatsbahn in die Klasse 6 für Häute und Felle etc. aufgenommen. Die direkten Ausnahmesätze für Feldafing werden durch Anstoß von 0,14 ℳ für 100 kg an die für München-Laim bestehenden Ausnahmesätze der Klasse 6 berechnet.

Hannover, den 22. März 1904. (814)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 15. April 1904 werden die Stationen Edesheim und Maikammer der Pfälzischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr 23 für Schwefel aus Italien einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das Verbandsabrechnungsbureau hier.

Straßburg, den 23. März 1904. (815)

Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Binnengütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 wird nachstehender Ausnahmetarif eingeführt:

Ausnahmetarif 9 b
für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II mit Herkunft von einem belgischen oder holländischen Hafen:
von
Straßburg transit (Wasserweg)
nach
Basel (Reichsbahn) und Basel-St. Johann
= 0,46 ℳ für 100 kg.

Nähere Auskunft erteilt das Tarifbureau Straßburg.

Straßburg, den 20. März 1904. (816)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande treten am 1. April 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904 die in den Nachträgen III zu Heft 1 und VII zu Heft 2 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 48, deren Gültigkeit mit 31. Dezember 1903 erloschen war, mit Ausnahme derjenigen für Drösing, Floridsdorf und Mähr. = Ostrau wiederum in Kraft, und zwar mit der Änderung, daß von diesem Zeitpunkte an der in der Abt. c aufgeführte Artikel Petroleum-Naphtha, roh (Rohbenzin, Rohnaphtha) zu den Frachtsätzen der Abt. b abzufertigen ist.

Dresden, am 26. März 1904. (817)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden im Übergangsverkehr zwischen den Stationen der Zniner Kreisbahnen einerseits und den Stationen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen sowie Station Hamburg der Lübeck-Büchener Eisenbahn anderseits die Frachtsätze für Wagenladungen allgemein widerruflich um den Betrag von 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Bromberg, den 21. März 1904. (818)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Gütertarif.

(Gruppe III/V.)

Mit Gültigkeit vom 28. März 1904 bis zum 28. Februar 1907 gelangt für Pflastersteine zur Herstellung von Reihenpflaster (einschließlich Schlackenpflastersteine) von den Steinversandstationen der Eisenbahndirektionsbezirke Halle a/S. und Magdeburg nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie nach einigen Berliner Vororten ein Ausnahmetarif zur Einführung. Über die Höhe der Tarifsätze und über die Anwendungsbedingungen geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 23. März 1904. (819)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer, hanseatisch-ostdeutscher Gütertarif.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab erhält das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 4 und des Ausnahmetarifs für Düngemittel infolge der Aufnahme von Marmormehl folgende Fassung:

Kalkstein (auch Marmor, Kreide, Gips und Dolomit) gebrannt oder gemahlen (usw. wie bisher).

Nähere Auskunft geben das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz, und die beteiligten Abfertigungsstellen.

Berlin, den 23. März 1904. (820)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Österr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil IV, Heft 3 vom 1. Mai 1903.

(Böhmisch-bayerischer Holzverkehr.)

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 gelangt in Ergänzung des Abschnittes VII B für Schleifholz nachstehender Frachtsatz zur Einführung:

Von	nach Aschaffenburg Frachtsatz für 100 kg in Mark
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Stankau transit . . .	0,96

München, den 18. März 1904. (821)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Porzellan, Fayence, Tonwaren treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz		bei Aufgabe von 5000 kg 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen	
nach Wien	K. F. N. B. / II K. F. J. B. / St. E. G. / Ö. N. W. B.	234 ₰	164 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Wien	K. F. N. B. / II K. F. J. B. / St. E. G. / Ö. N. W. B.	229 ₰	159 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Wien	K. F. N. B. / II K. F. J. B. / St. E. G. / Ö. N. W. B.	274 ₰	193 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 19. März 1904. (822)

Österreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

2. Verdingungen.

Die Lieferung einschl. betriebsfähiger Aufstellung von 2 Zentesimalbrückenwagen ohne Gleisunterbrechung von 30 000 kg Tragkraft und mit einfachem Wiegeschutzkasten, davon je 1 für die Stationen Eving und Selm, soll vergeben werden.

Angebotsbogen und besondere Lieferungsbedingungen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von zusammen 50 ₰ — nicht in Briefmarken — bei dem Eisenbahnsekretär Peus hierselbst, Schwanenstr. 68, erhältlich.

Die außerdem zugrunde zu legenden Allgemeinen Bedingungen sind abgedruckt im Beiblatt zu Nr 47 des Reichs- und Staatsanzeigers vom 23. Februar 1901.

Verschlossene und mit der Aufschrift „Lieferung von Zentesimalwagen" gekennzeichnete Angebote werden bis zum 16. April d. J. entgegengenommen, an welchem Tage, vormittags 11 Uhr, deren Öffnung in Gegenwart etwa anwesender Anbieter stattfindet. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Dortmund, den 19. März 1904. (823)

Königl. Eisenb.-Maschineninspektion.

Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatsbahnen.

Öffentliche Verdingung von Magazinartikeln.

Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt, am 14. April, mittags (lokale Zeit) zu Utrecht öffentlich zu verdingen in 85 Losen (jedes Los getrennt): Die Lieferung der Magazinartikel, nötig vom 1. Mai 1904 bis 1. Mai 1906.

Die besonderen und allgemeinen Bedingungen sind in Heft Nr 81 angegeben. Genanntes Heft ist vom 29. März 1904 ab auf portofreie Anfrage für 0,40 fl. zu beziehen vom Zentralbureau zu Utrecht, von den Magazinverwaltern zu Zwolle, Utrecht und Tilburg, Herren Albracht & Cie, Buchhändler, Rokin 62 zu Amsterdam, Bahnhofvorstehern zu Rotterdam (Börse) und Arnheim.

Die Muster und Modelle liegen zur Besichtigung vom 31. März bis zum 13. April d. J. (ausgenommen Sonn- und Feiertage und Freitag, 1. April) in den Magazinen der Gesellschaft zu Zwolle, Utrecht und Tilburg.

Utrecht, den 23. März 1904 (824)

Der Generaldirektor.

Die Lieferung von 50 Stück Handlaternen für Wagenmeister etc., 200 Stück Signallaternen für Stationsbeamte etc. und 50 Stück Signallaternen für das Bahnbewachungspersonal soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Zentralbureau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 12. k. M., vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr 1 — stattfindenden Termin eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 21. k. M. (825)

Königliche Eisenbahndirektion.
Magdeburg.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 20. März vorm. gemeldet.

Nr 9 — Berlin, am 26. März 1904. — Jahrgang 1904

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
Deutsche und niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	A	1	1	Musterkoff.	Zeugmuster —	25	1	Cüstrin-V.	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
2	A B	7329	1	Kiste	Tabak —	17	2	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
3	A B	16647	1	Paket	Tapeten —	16	3	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
4	A C	1057	1	Ballen	Webwaren —	42	4	Dt.-Krone Ost	K. E.-D. Bromberg	beklebt von Berlin Ostb.
5	A C G	301	1	„	Tuche —	27	5	Warnemünde	Grhzl. Meckl. Stsb.	
6	A J A G	8	1	—	Privatdecke, 8 m l., 4,2 m br.	30,5	6	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
7	A K	477/481	2	—	Radsätze —	78	7	Landsberg	Bayerische Stsb.	
8	A v L	16	1	Stück	Stahlplatte —	46	8	Weener	Oldenburgische Stsb.	
9	A V	226	7	Stab	Hufstabeisen —	29	9	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
10	A W C	9391	1	Ölfaß	leer —	32	10	Mannheim	Badische Stsb.	
11	B	—	2	Kisten	Kandis —	57	11	Bünde i/W.	K. E.-D. Münster	
12	B	36	1	Faß	gefüllt —	62	12	Frankfurt a/M. H	K. E.-D. Frankf. a/M.	
13	B	1777	1	Kiste	Weckuhren —	47	13	Briesen	K. E.-D. Posen	
14	B C	314	1	„	Zucker —	54	14	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
15	B H	1605	1	„	Butter —	20	15	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
16	B H	54666	1	Verschlag	leer —	50	16	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
17	B L	344	1	Ballot	Gewebe —	42	17	Memmingen	Bayerische Stsb.	
18	B N	10	3	Bund	Schrankteile —	98	18	Essen W.	K. E.-D. Essen	
19	B S	321	1	Ring i. L.	Stahldraht —	12	19	Bonn	K. E.-D. Cöln	
20	B S K	773	1	Ballen	Leinenstoff —	51	20	Würzburg	Bayerische Stsb.	
21	C	—	1	Verschlag	Ofen —	155	21	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
22	C A	1	1	Reisekorb	gefüllt —	30	22	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	
23	C A F K	5871	1	Korbfl.	gefüllt —	63	23	Langenselbold	K. E.-D. Frankf. a/M.	
24	C B oder G B	10	1	Ballen	gelbes Wellpapier —	42	24	Frankfurt a/M. H.	„	
25	C C C C	50	1	Kiste	leer —	37	25	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
26	C D	—	1	„	Eisenmuster —	54	26	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
27	C D	85	1	Stange	T-Eisen —	39	27	Genthin	K. E.-D. Magdeburg	
28	C D B	—	1	Stab	Stahl —	10	28	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
29	C H	517	1	Kiste	Umzugsgut —	137	29	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
30	C H	16409	1	„	Malzkaffee —	60	30	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
31	C J	6892	1	Faß	Salmiakstein? —	115	31	Wanne	K. E.-D. Essen	
32	C K	566	1	Kiste	geb. Pflaumen —	14	32	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
33	C S B	4	1	Bund	Kehlleisten —	12	33	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
34	D	1/2	2	Säcke	Steinkohlen —	108	34	Rahden	K. E.-D. Münster	
35	D	27 a	1	Stab	Flacheisen —	27	35	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
36	D	121	1	Sack	Mehl —	50	36	Aachen	K. E.-D. Cöln	
37	D	191	1	„	Erbsen —	50	37	Gladbeck	K. E.-D. Essen	
38	D	615	1	„	Gips —	50	38	Homberg a/Rh.	K. E.-D. Cöln	
39	D	944	1	Korb	eis. Nägel —	76	39	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
40	D, auch Dohne	3384	1	„	eis. Rohrverbindungsst.	6	40	Hagen	„	
41	D C	1860/5	1	Kiste	kand. Kürbis —	71	41	Düsseldorf-Der.	„	
42	D C	2408	1	„	Zollgut —	43	42	„	„	
43	D C C R	93/94	2	Kisten	gefüllt —	189 108	43	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
44	D F	—	1	Faß	Eisenwaren? —	35	44	Duisburg	K. E.-D. Essen	
45	E	100	1	Ölfaß	leer —	24	45	Mannheim	Badische Stsb.	
46	E	102	1	Ballen	Baumwollwaren —	101	46	Dinglingen	„	
47	E	156	1	„	Kaffee —	80	47	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
48	E D S	—	1	Stab	Stahl —	6	48	Heringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
49	E D S	5561	1	Bund	Flachstahl —	51	49	Barmen-R.	„	
50	E D S	7160	2	Stäbe	Flachstahl —	40	50	Kückelhausen	„	
51	E K	176	1	Sack	Wicken —	100	51	Elberfeld-M.	„	
52	E K	42248	1	Kiste	Gläser mit Tinte —	18	52	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
53	E D S	15912	1	Bund	4 Cl. Stahl —	40	53	Venlo	Niederländ. Stsb.	von Ründeroth

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
54	E M	106	1	Kiste	leer —	21	54	Nürnberg Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
55	E M C	21397	1	"	Lederlack —	23	55	Namslau	K. E.-D. Kattowitz	
56	E R	I/II	2	Ballen	Hopfen —	157	56	Posen	K. E.-D. Posen	
57	E U	2	1	Sack	Zwiebeln —	57	57	Lauterbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
58	E W W S C	543/379 3346	3	Kisten	l. Flaschen —	189	58	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
59	F	—	1	Kiste	Schwarzwurzeln —	17	59	Ibbenbüren	K. E.-D. Münster	
60	F	288	1	"	Blechbüchsen Vaselinlederfett	21,5	60	Nürnberg Rangierbhf.	Bayerische Stsb.	
61	F A K & Co.	6181	1	Faß	Heringe —	74	61	Lauenburg a/E.	K. E.-D. Altona	
62	F B	1640	1	Kbglasball.	leer —	8,5	62	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
63	F B	9862	1	—	Bettstellrahmen —	21	63			
64	F C	707	1	Kiste	Wasserhähne —	17	64	Frkf. a/M.-Sachs.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
65	F C	7407	1	—	hölz. Riemscheibe —	10	65	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
65	F & G	333	1	Ballen	Steppdecken —	23,5	65	Leipzig B. A.	K. E.-D. Halle a/S.	
66	F G H	9	1	Kiste	Teigwaren —	14	66	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
67	F L	88	1	Sack	ansch. Putzmehl —	102	67	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
68	F M	2252	20	—	Spaten —	24	68	Doberan	Grhzl. Meckl. Stsb.	
69	F S	—	1	Weinfaß	leer —	28	69	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
70	F S	548	2	Rollen	Drahtgeflecht —	45	70	Ameln	K. E.-D. Cöln	
71	F W K	5713 5713a	1 1	Faß Korb	Eisenwaren —	268	71	Derschlag	K. E.-D. Elberfeld	
72	G	19549	1	Ballen	Tapeten —	18	72	Altenburg	Sächsische Stsb.	
73	G B C	—	1	Stange	Quadrateisen —	71	73	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
74	Gebr. B.	39088/9	2	Kisten	leer —	25	74	Magdeburg-N.	K. E.-D. Magdeburg	
75	G G	10	4	"	Nudeln —	53	75	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
76	G G	133	1	Kiste	Pfeifenköpfe —	58	76	Lübeck	Lübeck-Büchener Stsb.	
77	G G	629	1	"	leer —	22	77	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
78	G H	—	1	—	ger. Eisenplatte —	16	78	Remscheid		
79	G K	75	1	—	Klappstuhl —	10	79	Kiel	K. E.-D. Altona	
80	G L S	3106	1	Kiste	kleine Schalen von Eisenblech	91	80	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
81	G M	—	1	—	eis. Rohr —	33	81	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
82	G S	36	1	Sack	Samen —	101	82	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
83	G S	175	1	Faß	Öl —	240	83	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
84	G V L	44	1	Kiste	Dr Lipps Eisenwein —	50	84	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	bezettelt von Neumühl 15/12.
85	G W	3178	1	Sack	Leim —	50	85	Witten W.	K. E.-D. Essen	
86	H	—	2	—	Wagenachsen —	40	86	Mühldorf	Bayerische Stsb.	
87	H	951	1	Stab	Stahl —	22	87	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
88	H	3873	1	—	Kelterspindel —	12	88	Landau Pf.	Pfalzbahn	
89	H B	344, I/II	2	Säcke	100 neue Kleiesäcke	78	89	Cüstrin-V.	K. E.-D. Bromberg	
90	H B	2	2	Kisten	Apfelsinen —	180	90	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
91	H B	120	1	Sack	Pflanzbohnen —	7	91	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
92	H B	1790	1	Kiste	Bild —	25	92	Elberfeld		
93	H & C	473	1	—	Schwungrad —	32	93	Goch	K. E.-D. Cöln	beschr. Rotterdam.
94	H H	76	2	Bund	neue Stricke —	50	94	Cassel O.	K. E.-D Cassel	
95	H K	22	2	—	Unterlegehölzer —	52	95	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
96	H K	798	1	—	Sofagestell —	15	96	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
97	H K C	8842/43	2	—	Nähmaschinen —	100	97	Löbau i/S.	Sächsische Stsb.	
98	H M	75	1	Ballen	Leder —	16,5	98	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
99	H M E	65	3	Bund	30 Schaufeln —	134	99	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
100	H L	2914	1	"	Sägen —	19	100	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
101	H P	—	1	Korb	eis. Rohrstücke etc. —	38	101	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
102	H R	1486	1	Stange	Stahl —	20	102	Lauchhammer	K. E.-D. Halle a/S.	
103	H R	3122	1	—	Blecheisenrohr —	16	103	Pirmasens	Pfalzbahn	Kamin.
104	H S	156	1	Kiste	leer —	30	104	Cöln-B.	K. E.-D. Cöln	
105	H S	251	1	Korb	leere Flaschen —	27	105	Coblenz		
106	H S	68574	1	Ballen	ansch. Teppiche —	65	106	Wollin	K. E.-D. Stettin	
107	H T Ci	771	1	Kiste	Zigarrenkistenbretter	27	107	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
108	J	45	1	Weinfaß	leer —	14	108	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
109	J A C	501	1	Kiste	— —	50	109	Salzbergen	K. E.-D. Münster	
110	J B	1/3	3	Kbflaschen	leer —	38	110	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
111	J B	2	1	Korbblechfl.	leer, gebr. —	5	111	Moabit	K. E.-D. Berlin	
112	J B	363	1	Faß	Öl? —	206	112	Falkenberg b. Torg.	K. E.-D. Altona	
113	J F	—	3 3	Stangen "	Rundeisen — Flacheisen —	152	113	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
114	J F L	303	1	Kiste	Porzellan —	89	114	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
114	J H	—	1	Sack	Kartoffelsäcke —	6	114	Camen	K. E.-D. Essen	
115	J H	1645	1	Kiste	l. Karton —	48	115	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
116	J K	1	1	"	el. Material —	5,5	116	Braunschweig O.	K. E.-D. Magdeburg	
117	J K	1—3	3	Fässer	Bratheringe —	25,5	117	Strelno	K. E.-D. Bromberg	
118	J K	12	1	Ballen	feine Leinenw. —	18	118	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
119	J K	9137	1	Verschlag	Blechgefäß —	9	119	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	beklebt von Berlin Ostb. vom 1/3.
120	J L	2022	1	Ballen	Gardinen —	15	120	Neumark Wpr.	K. E.-D. Danzig	
121	J M	855	1	Kiste	leer —	50	121	Cöln-B.	K. E.-D. Cöln	
122	J P	11	1	"	Kleider —	36	122	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
123	J S	5162/4	1	"	Schokolade —	72	123	Berlin H. u. L.		
124	J S T	1	1	eis. Faß	leer —	78	124	Rendsburg	K. E.-D. Altona	
125	J V	939	1	Kiste	Seifenpulver —	60	125	Styrum	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
126	J W	—	1	Ballen	Düngersäcke —	16	126	Essen N.	K. E.-D. Essen	
127	J W	124	1	Kiste	Kurzw. —	37	127	Neutomischel	K. E.-D. Posen	
128	J W Sp	—	1	„	leer —	46	128	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
129	K	—	1	—	Kreuzhacke —	4	129	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
130	K	—	3	Rollen	verz. Bandeisen —	61	130	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
131	K	370	1	Kiste	Käse —	15	131	Dortmund	K. E.-D. Essen	
132	K B M L	1	1	—	Privatdecke, 6,5 m l., 5 m br.	32	132	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
133	K F	578	1	Faß	leer —	12	133	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
134	K K	14	1	Sack	Drucksachen —	14	134	Sonderburg	K. E.-D. Altona	
135	K L	1/4	4	in Leinen	hölz. Bettstellteile, 1 Matratze, Betten etc.	80	135	Berlin Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
136	K L	1810	1	Kiste	leer —	33	136	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
137	K R	50	1	Schließkorb	Kleider —	35	137	Cochem	St. Johann-Saarbr.	
138	K S M	1113	1	Kiste	Lederappretur —	7	138	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
139	K Z	2478	1	„	Schuhwaren —	127	139	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
140	L	—	1	„	leer —	25	140	Nortorf	K. E.-D. Altona	
141	L C	—	1	—	Matratze —	28	141	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
142	L C B	—	1	Bund	4 Heugabeln —	5	142	Reinheim	Direktion Mainz	
143	L G	—	1	Kistchen	Fläschchen mit Flüssigkeit	4	143	Stuttgart Eil	Württemberg. Stsb.	
144	L G	1137	1	—	Treppe —	7	144	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
145	L H	8224	1	Kiste	Margarine —	18	145	Barmen-R.	„	
146	L S	192	1	„	leer —	17	146	Düsseldorf-D.	„	
		193	1	„	l. Blechflasche —					
147	L S	1318	1	Verschl.	Papierschneide-maschine	26	147	Barmen-R.	„	
148	L S	200	1	Ballen	Reis —	110	148	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
149	M	768	1	Sack	Schusterstifte —	5	149	Hamm	„	
150	M B	25926/7	2	Kisten	gebr. Emballage —	63 u. 66	150	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	bekl. Leipzig-Rotterdam.
151	M E	690/1	2	„	Kurzwaren —	92	151	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	
152	M F	34	1	—	eis. Gestell mit 2 Holzschienen	?	152	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	bekl. Dresden-Enschede.
153	M G	38	1	Kiste	Papier —	49	153	Enschede	Niederländ. Stsb.	
154	M G N	4164	1	„	Kronsbeeren —	19	154	Garssen	K. E.-D. Hannover	
155	M M	228	1	Korb	griech. Weine —	16	155	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
156	M N	4	1	—	gußeis. Deckel —	13	156	Münnerstadt	Bayerische Stsb.	eingegossen B E A K.
157	M S	30	1	Kiste	leer —	235	157	München Zentr.	„	
158	M T	13	12	—	Eimer —	—	158	Luxemburg	Reichsbahn	Neuwied 20/2.
159	N H	6117	1	Stange	Stahl, vern. —	11	159	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
160	O	424	1	Ballen	halbwoll. Hemden- u. Herrenkleiderstoffe	33	160	Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	
161	O	—	1	Stange	Flacheisen —	27	161	Zwickau	Sächsische Stsb.	Nr 343, 3522.
162	O C	10205	1	Faß	Kognak? —	239	162	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
163	O G	219	1	Ballen	hölz. Untersatz —	11,5	163	Speldorf	K. E.-D. Essen	
164	O G	4143	5	Körbe	eis. Schaufeln und	535	164	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
165	O G	5517	1	Korb	Haken	40	165			
166	P D	1	1	—	Mähmaschine —	300	166	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
167	P W	11	1	Faß	Öl? —	207	167	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
168	P W	1032 1034 1037 —	4	Kisten	leer —	160	168	Cöln B.	K. E.-D. Cöln	
169	R	—	20	Tafeln	Zinkblech —	157	169	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
170	R	884	1	Kiste	Spirituosen —	34	170	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
171	R A	1924	1	Verschl.	Papier —	12	171	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
172	R B	1776	1	Kiste	Drogen —	36	172	Pleschen	K. E.-D. Posen	
173	R D	10	1	Sack	Bürsten —	32	173	Aachen T.	K. E.-D. Cöln	[1]
174	R H	94	26	Stück	Flacheisen —	56	174	Onstmettingen	Württemberg. Stsb.	
175	R H	4736	1	Bund	7 Körbe —	20	175	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
176	R W	20277	2	„	Eimer —	19	176	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
177	S	—	1	„	4 gußeis. Ringe —	4,5	177	Ueckingen	Reichsbahn	2 Kreuzstücke.
178	S B	371	1	Ballen	Gewebe —	14	178	Kl.-Strehlitz	Neustadt-Gogoliner	
179	Sch	349	1	Kiste	leer —	12	179	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
180	S H	649	1	„	blecherne Deckel —	54	180	Neuß	K. E.-D. Cöln	
181	S H	1332	1	„	Fußbodenlack —	35	181	Cöln-Deutz	„	
182	S K	9	1	Bund	2 Stühle —	?	182	Ölsnitz Erzg.	Sächsische Stsb.	
183	S R	I	1	Sack	Kleider —	20	183	Hof	Bayerische Stsb.	[2]
184	S R	171	1	Korb	ansch. Zucker —	20	184	Dümpelfeld	K. E.-D. Cöln	
185	S R	34786	1	Kiste	Cornets —	5	185	Cöln-G.	„	
186	S S	58	1	„	leer —	22	186	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
187	S S	1414	1	Ballen	? —	60	187	Schweinfurt Stadt	Bayerische Stsb.	
188	St	191	1	—	Sesselgestell —	6	188	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
189	Sy	1898	1	Ballen	Tabak —	99	189	Niederorschel	K. E.-D. Cassel	
190	T	194	1	Kiste	l. Weinflaschen —	25	190	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
191	T A	13	1	Ring i. L.	Kupferdraht —	—	191	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
192	T H S	16965	1	Kiste	Küchengeschirr —	29	192	Cleve	K. E.-D. Cöln	

[1]) Beklebt von Düsseldorf-Der. vom 3/3.
[2]) Gepäckzettel Ölsnitz i/E.-Höhlteich.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
193	T Z	702	1	Kiste	Bürstenw. —	18	193	Durlach	Badische Stsb.	
194	v R	2	1	„	Herren- und Damenkleider, Wäsche und 3 Würste	20	194	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
195	W	—	12	Blöcke	Blei —	500	195	Steele N.	K. E.-D. Essen	
196	W	508	10	Bund	Eisenstangen —	515	196	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
197	W B	2	1	Kiste	Bürsten —	26	197	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
198	W B	30	1	„	Eisenbleche —	136	198	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
199	W C	282	1	„	leer —	36	199	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
200	W H	9	2	—	Stahlrohre —	7,5	200	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
201	W K C	4518	1	Verschlag	leer —	14	201	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
202	W L	1	1	Kiste	altes Packpapier —	11	202	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
203	W O	17	1	„	Maschinenteile —	650	203	Moabit	K. E.-D. Berlin	
204	W R	527	2	Stück	gußeis. Platten —	6	204	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
205	W S	41	1	Kiste	eis. Kettenwirbel —	39	205	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
206	W S	7082	1	„	Wein —	60	206	Posen	K. E.-D. Posen	bekl. Bn. Schg.
207	W S	76594	1	Weinfaß	leer —	8	207	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
208	W T	—	1	Kiste	Haarlemer Tropfen —	22	208	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
209	W/V	21955	1	Karton in Leinen	Tischdecken und Ziegenfelle	8	209	Berlin Anh.	„	
210	J B	10/11	2	Stück	verz. Eisenbleche —	26	210	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
B. Güter mit Adressen bezeichnet:										
211	W. Bielefeld	—	1	—	Spülkasten —	4	211	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
212	J. Chollot	80 u. 143	2	—	Weinfässer, leer —	29	212	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
213	Gebhardt	—	1	Kiste	Flaschen —	25	213	Lübeck	Lübeck-Büchener	
214	Genisch	—	1	—	Schultertuch —	?	214	Hamm	K. E.-D. Essen	
215	Lenarth Huß	—	2	Fässer	gefüllt —	44	215	Metz	Reichsbahn	
216	RoyalMalaga Bodega	310	1	Faß	Wein —	29	216	Würzburg	Bayerische Stsb.	
217	J Mühldorf	4	1	Pack	Papierwaren —	15	217	Mühldorf	„	
218	Alfr. Mulon Haies	—	1	Korb	Effekten —	42	218	Aachen	K. E.-D. Cöln	Zollblei Kattowitz.
219	Lorenz Nowaczyk	—	1	Bund	Stühle —	126	219	Barop	K. E.-D. Essen	
			1	—	Schrank —					
			1	—	Tisch —					
			2	—	Koffer —					
			1	—	Korb —					
			1	—	Sack —					
220	L. Pfaff	—	1	Sack	Kartoffeln —	68	220	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
221	Abel Pillow	—	1	Kiste	Käse —	5	221	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
222	Pilsener Gen.-Br.	902	1	Faß	leer —	32	222	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
223	G. Schrader Neuben	—	1	—	Stativ —	1	223	Leipzig Magd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
224	Schrotz	—	1	Bund	5 Gewichte —	11	224	Schrotz	K. E.-D. Königsberg	
225	Storhas Engetried	—	1	Sack	Mehl —	42	225	Sontheim	Bayerische Stsb.	
226	Vandenleuvel & Co.	—	1	Bierfaß	leer —	23	226	Aachen	K. E.-D. Cöln	
C. Güter mit Nummern bezeichnet:										
227	—	rot I	2	Bund	Bandeisen —	48	227	Hameln	K. E.-D. Hannover	
228	—	20–62	6	Stück	Flacheisen —	14	228	Itter	K. E.-D. Cassel	
229	—	58	1	—	Pflugschar —	9	229	Camburg S.	K. E.-D. Erfurt	
230	—	387	1	Kiste	Nußbutter —	7	230	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	von Gießen nach Yokohama.
231	—	787	1	„	gefüllt —	30	231	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
232	—	846	1	Kübel	Marmelade —	18	232	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
233	—	960	1	Bund	4 eis. Spatenblätter	6	233	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
234	—	1382	1	Ballen	Daunen —	11	234	Bingerbrück	Direktion Mainz	
235	—	1494 1	5	Stück	Stahlstäbe —	51	235	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
236	—	1494 2	4	„	Stahlbleche —		236			
237	—	3273	1	—	eis. Wagenbüchse —	2	237	Plettenberg	„	
238	—	3910	1	Kiste	leer —	36	238	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
239	—	3989	1	Verschlag	Blumentisch —	23	239	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
240	—	4906	1	—	Spiegel —	18	240	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
241	—	9761	1	Faß	leer —	35	241	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
242	—	10312	1	Kiste	leere Flaschen —	48	242	Augsburg	Bayerische Stsb.	
243	—	38253	1	„	2 Fl. Maggi —	?	243	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
D. Güter mit Zeichen versehen:										
244	✡	1475 9920/3	4	Kisten	leer —	38	244	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
245	⌂	3040	1	Kiste	leer —	10	245	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
246	(W)	712	1	Kiste	leer —	8	246	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
247	NFCF	79/80	2	Körbe	Schmieröl —	122	247	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
248	Θ	9271	1	Korb	Zucker —	19	248	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
249	⌀ ⌀	—	1	Sack	Weizenschalen —	47	249	Niewerle	Lausitzer E.	
250	weiß =	—	12	Stangen	Rundeisen —	24	250	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	
251	" —	—	2	Bund	Quadrateisen —	57	251	Peine	K. E.-D. Hannover	
252	rot —	—	1	Stange	Rundeisen —		252			
253	weiß =	—	14	Stangen	Rundeisen —	53	253	Bersenbrück	Oldenburgische Stsb	
254	schwarz —	—	1	Stange	□ Stahl —	16	254	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
255	grün —	—	10	Stangen	Quadrateisen —	98	255	Emden	K. E.-D. Münster	
256	grau —	—	2	"	Rundeisen —	100	256	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	

E. Güter ohne Bezeichnung:

257	—	—	1	Pack	14 Bd. Akaziensetzlinge	8	257	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
258	—	—	1	Kiste	Apfelschnitzel —	25	258	Menden	K. E.-D. Elberfeld	v. Paderborn.
259	—	—	1	—	Ortscheit —	3	259	Gera	K. E.-D. Erfurt	
260	—	—	4	—	Aufsatzbretter —	36	260	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
261	—	—	1	Musterkoff.	Badewäsche —	35	261	Hamburg Klost.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
262	—	—	1	Ballen	leb. Bäume —	123	262	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
263	—	—	1	"	leb. Bäume (Erlen) —	12,5	263	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
264	—	—	1	—	Baggerschaufel —	29	264	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
265	—	—	1	Bund	Bandeisen —	26	265	Gundelsheim	Badische Stsb.	
266	—	—	1	Sack	Betten, gebr. —	20	266	Bretten	Württemberg. Stsb.	
267	—	—	1	Bund	2 Bettkopfstücke —	18	267	Dahlbusch R.	K. E.-D. Essen	
268	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	35	268	Wanne	"	
269	—	—	1	Sack	Bettzeug —	6	269	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
270	—	—	1	—	Bindekette, 10,95 m l.	20	270	Altona	K. E.-D. Altona	von einer Ladung herabgefallen.
271	—	—	1	Pack	Blechabfälle —	56	271	Gemünden	Bayerische Stsb.	
272	—	—	1	"	10 gel. Bleche —	51	272	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	
273	—	—	2	—	Blechflaschen, leer —	7	273	Neuß		
274	—	—	1	Ballen	Blechröhren, 1,5 m lang	19	274	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
275	—	—	1	Bund	Brat- u. Kochkessel	22	275	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
276	—	—	20	—	Bretter —	?	276	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
277	—	—	1	Bund	2 Brettstühle —	11	277	Bramsche	Oldenburgische Stsb.	
278	—	—	1	Wagen	Bruchsteine —	—	278	Dahlhausen	K. E.-D. Essen	Esn. 76412.
279	—	—	1	—	Büchse mit 2 Ringen zu Riemenscheibe	42	279	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
280	—	—	1	—	Buffer —	47	280	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
281	—	—	2	—	Butterkübel, leer —	6	281	Düsseldorf-Der.		
282	—	—	3	—	Butterkübel, leer —	18	282	Posen	K. E.-D. Posen	
283	—	—	1	Bund	Cocosseile —	51	283	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
284	—	—	1	Partie	400 Dachziegel —	400	284	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
285	—	—	1	Bund	13 eis. Dichtungsringe	13	285	Posen	K. E.-D. Posen	
286	—	—	1	Ring	verz. Draht —	27	286	Oberbrügge	K. E.-D. Elberfeld	
287	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	25	287	Kulmbach	Bayerische Stsb.	
288	—	—	1	"	Drahtgeflecht —	16	288	Lennep	K. E. D. Elberfeld	
289	—	—	2	Rollen	Drahtgeflecht —	25	289	Lobberich	K. E.-D. Cöln	
290	—	—	2	—	Drehstühle —	10	290	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
291	—	—	10	Stangen	⊃-Eisen —	44	291	Herdecke-Vorh.		
292	—	—	1	Bund	□-Eisenblech —	12	292	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
293	—	—	1	Pack	100 Eisenblechröhrchen	15	293	Nördlingen	Bayerische Stsb.	1 m lang, 1 cm dick.
294	—	—	1	Ring	Eisendraht —	20	294	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
295	—	—	1	"	Eisendraht —	32	295	Elberfeld	"	
296	—	—	3	Bund	Eisendraht —	76	296	Aalen	Württemberg. Stsb	
297	—	—	1	Paket i. L.	4 Eisenröhren —	41	297	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
298	—	—	1	Bund	8 Eisenstangen —	26	298	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
299	—	—	1	"	Eisenstangen —	15	299	Basel Bad.	Badische Stsb.	
300	—	—	1	Korb	Eisenwaren —	50	300	Großen-Busek	K. E.-D. Frankf. a/M.	
301	—	—	1	"	Eisenwaren —	114	301	Bünde i/W.	K. E.-D. Münster	
302	—	—	1	Paket i. L.	eis. Fahrradteile —	15	302	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
303	—	—	1	"	1 Feile, 12 Muffen, 1 Ring Draht	9,5	303	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
304	—	—	1	"	eis. Feilen —	12	304	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
305	—	—	1	—	Fensterbrett —	9	305	Crefeld Eilg.	K. E.-D. Cöln	
306	—	—	1	Bund	8 Fensterverschlußstangen, eis.	14	306	Emden	K. E.-D. Münster	
307	—	—	1	Pack	6 Fischkörbe —	27	307	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
308	—	—	1	Bund	3 Stäbe Flacheisen — 3 Stäbe Fenstereisen	46	308	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
309	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	63	309	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
310	—	—	6	"	Rundeisen —		310			
311	—	—	1	Bund	7 Stäbe Flacheisen —	26	311	Meschede	K. E.-D. Cassel	
312	—	—	6	Stangen	Flacheisen —	49	312	Posen	K. E.-D. Posen	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
313	—	—	—	—	3 Stäbe Flacheisen —	82	313	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
314	—	—	1	Bund	6 Stäbe Rundeisen —		314			
315	—	—	3	Stangen	Flacheisen —	29,5	315	Freyung	Bayerische Stsb.	
316	—	—	1	Stange	Flachstahl —	8	316	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
317	—	—	1	Paket i. L.	2 Flaggen —	12	317	Schöneberg	Militärbahn	
318	—	—	1	Weidenkb.	Flaschenzug, 2 Taue	55	318	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
319	—	—	1	Ballen	Frauenwäsche, Bettzeug	15	319	Cöln Eil-A.	K. E.-D. Cöln	
320	—	—	1	Paket	Fruchtsäcke —	46	320	Neuß	„	
321	—	—	7	—	4 Füße, 1 Rostlager, Rost, 1 Rohransatz	13	321	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
322	—	—	1	Bund	eis. Gardinenstangen	19	322	Brohl	K. E.-D. Cöln	
323	—	—	1	„	2 Gasrohre —	25	323	Soest	K. E.-D. Cassel	
324	—	—	1	„	6 eis. Gasrohre —	38	324	Bonn	K. E.-D. Cöln	
325	—	—	1	—	eis. Gegengewicht für Weichenhebel	33	325	Soest	K. E.-D. Cassel	
326	—	—	1	Topf	Gelee —	5	326	Troisdorf	K. E.-D. Cöln	
327	—	—	1	Sack	Gerstesäcke —	21	327	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
328	—	—	1	Kiste	Guttalin (Lederfett)	16	328	Düsseldorf?	K. E.-D. Elberfeld	
329	—	—	1	—	eis. Gewicht, rund —	39,5	329	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
330	—	—	2	Säcke	leere Gipssäcke —	106	330	Geseke	K. E.-D. Cassel	
331	—	—	4	—	Gitter —	409	331	Rath	K. E.-D. Elberfeld	
332	—	—	1	—	eis. Gitter —	20,5	332	Düsseldorf-D.	„	
333	—	—	8	Körbe	leere Glasballons —	96	333	Rg. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	für Säure.
334	—	—	1	Sack	Graupen —	100	334	Rahden	K. E.-D. Münster	
335	—	—	1	„	alte Gummireifen —	13	335	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
336	—	—	1	Paket i. L.	4 Gummiwalzen —	4	336	Posen	K. E.-D. Posen	
337	—	—	19	—	Gußdeckel, scheibenf.	29	337	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
338	—	—	1	Paket i. P.	4 Gußplatten —	14	338	Cöln-Bonntor	K. E.-D. Cöln	
339	—	—	4	—	runde Gußstücke —	16	339	Luxemburg	Reichsbahn	deckelartig.
340	—	—	1	Bund	Gußteile —	30	340	Siegburg Eilgut	K. E.-D. Frankf. a/M.	
341	—	—	1	Paket i. L.	Handtuchgebild —	18	341	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
342	—	—	1	Korb	eis. neue Harken —	76	342	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
343	—	—	2	Teile	eis. Hebel, eis. Rohr	10,5	343	Neuß	K. E.-D. Cöln	
344	—	—	1	Bund	eis. Hebel m. Laufschiene	15	344	Eilsleben	K. E.-D. Magdeburg	
345	—	—	1	Kiste	Heringe in Büchsen	44	345	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
346	—	—	1	—	Herrenweste —	?	346	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
347	—	—	1	Bund	12 Heugabeln —	10	347	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
348	—	—	1	—	Holzgewinde —	2	348	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
349	—	—	1	—	Holzkasten —	5	349	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
350	—	—	1	Bund	Holzschaufeln —	?	350	Hersfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
351	—	—	1	—	Holzschemel —	4	351	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
352	—	—	14	—	Holzstangen —	?	352	Münster Eilg.	K. E.-D. Münster	
353	—	—	1	Bund	Holzstiele —	50	353	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
354	—	—	1	—	leb. Huhn —	—	354	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
355	—	—	8	—	lebende Hühner —	2	355	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
356	—	—	1	—	Jaucheschöpfer —	5	356	Heidelberg	Badische Stsb.	
357	—	—	1	Sack	Kaffee —	25	357	Bad Steben	Bayerische Stsb.	
358	—	—	1	„	Kaffee —	25	358	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
359	—	—	1	„	gebr. Kaffee —	27	359	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
360	—	—	1	„	Kalksäcke, Handwerkszeug	14	360	Perleberg	Wittenbg.-Perlebg.E.	
361	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	361	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
362	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	362	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
363	—	—	1	„	Kartoffeln —	22	363	Grevenbroich	K. E.-D. Cöln	
364	—	—	1	—	gußeis. Kessel —	8	364	Cöln-Ger.	„	
365	—	—	1	—	eis. Kette, 5,20 m l.	15	365	Wolfach	Badische Stsb.	
366	—	—	1	—	Kette, 6 m l. —	24	366	Hagen-Oberhag.	K. E.-D. Elberfeld	
367	—	—	1	—	Kette, 12 m l. —	20	367	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
368	—	—	1	Paket	Kinderbetten, Bettwäsche	3,5	368	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
369	—	—	3	—	Kinderkarren —	1,5	369	Aachen	K. E.-D. Cöln	
370	—	—	1	—	Kinderwagen —	15	370	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
371	—	—	2	Kisten	leer —	38. 34	371	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
372	—	—	1	Kiste	leer —	53	372	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	1,30 m lang, 0,90 m breit.
373	—	—	1	—	Klapptisch —	30	373	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
374	—	—	1	Reisekorb	ansch. Kleider —	24	374	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
375	—	—	1	Korb	Kleider, Steppdecke etc.	18	375	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
376	—	—	1	Ballen	Kleiderstoff —	13	376	Hachenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
377	—	—	1	Korb	leer —	10	377	Hoerde	K. E.-D. Essen	zum Blumentransport.
378	—	—	1	Bund	4 Körbe für Eisenw.	17	378	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
379	—	—	1	Paket i. P.	Kragen, 3 Vorhemden	—	379	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
380	—	—	1	—	Krankette, 11 m l. —	54,5	380	Mülhausen N.	Reichsbahn	
381	—	—	1	Ring	Kupferdraht —	60	381	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
382	—	—	1	Ring in Leinen	Kupfer- oder Messingdraht	14	382	„	„	
383	—	—	1	Bund	6 Latten —	28,5	383	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
384	—	—	1	Sack	Leim —	50	384	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
385	—	—	1	Ballen	weißes Leinen —	16	385	Engers	K. E.-D. Cöln	
386	—	—	1	Sack	2 Leitungsrohre —	2	386	Appenweier	Badische Stsb.	
387	—	—	1	„	Lumpen —	10	387	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
388	—	—	1	Ring	Messingdraht —	37	388	Gevelsberg-H.	K. E.-D. Elberfeld	
389	—	—	1	—	Messingrohr —	3,5	389	Döbeln	Sächsische Stsb.	
390	—	—	1	Stück	Messingstange —	60	390	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
391	—	—	1	Pack	3 Messingtafeln —	35	391	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
392	—	—	1	—	Milchkanne, leer —	9	392	Eicholzheim	Badische Stsb.	
393	—	—	1	Ballen	Moos —	23	393	Frankfurt a. M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
394	—	—	1	Korb	Muffen und Gewinde	24,5	394	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
395	—	—	1	Bund	Muschelaufsätze —	14	395	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
396	—	—	1	Korb	Nägel i. Paketen —	70	396	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
397	—	—	1	—	Nähmaschine —	44	397	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	[1]
398	—	—	1	Ballen	leb. Obstbäume —	10	398	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
399	—	—	1	Korbkanne	anscheinend Öl —	55	399	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
400	—	—	2	Packkörbe	leer —	4	400	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
401	—	—	1	Sack	alte Packtücher —	6,5	401	Grünberg	K. E D. Frankf. a/M.	
402	—	—	1	Paket i. P.	12 Peitschen —	4	402	Horstmar	K. E.-D. Münster	
403	—	—	1	Lattenkiste	hölzerne Pferde u. Packstroh	80	403	Essen N.	K. E.-D. Essen	
404	—	—	1	Bund	leb. Pflanzen —	9	404	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
405	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	60	405	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
406	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	90	406	Mainz	Direktion Mainz	
407	—	—	1	„	Pflanzendaunen —	12	407	Deutz	K. E.-D. Cöln	
408	—	—	1	Sack	Pflaumen —	62	408	Aplerbeck	K. E.-D. Essen	
409	—	—	1	—	eis. Pflug —	30	409	Hanau O.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
410	—	—	2	—	Pflugkörper —	21	410	Kamenz i. S.	K. E.-D. Halle a/S.	
411	—	—	1	Bund	9 Pflugschare —	38	411	Troisdorf	K. E.-D. Cöln	
412	—	—	4	—	Piassavabesen —	4	412	Aachen		
413	—	—	1	—	geriffelte Platte —	4	413	Wehbach	K. E.-D. Elberfeld	
414	—	—	1	Paket	Proben v. Schürzen etc.	6	414	Altona	K. E.-D. Altona	Gepäck.
415	—	—	1	Ballen	Putztücher —	12	415	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
416	—	—	1	Bund	2 eis. Reifen —	12	416	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
417	—	—	1	Ballen	Reisbesen, Staubwedel	7,5	417	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
418	—	—	1	—	1. Reisekorb —	3	418	Leipzig Mgd. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
419	—	—	1	—	Rindshaut —	13	419	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
420	—	—	1	—	eis. Rohr —	17	420	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	m. Kurbelzapf.
421	—	—	1	Korb	verzinnte Rohrmuffen	43	421	Mürlenbach	St. Johann-Saarbr.	
422	—	—	1	Bund	eis. Rohrschellen —	9	422	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
423	—	—	1	„	Rolladeneisen —	15	423	Trier Hb.	St. Johann-Saarbr.	
424	—	—	14	Stück	Rolladeneisen —	18	424	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
425	—	—	2	Pack	Rosenbäume —	21	425	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
			2	„	Rosenbäume —	6				
426	—	—	1	Ballen	Rosenpflanzen —	26	426	Cöln	K. E.-D. Cöln	
427	—	—	1	Bund	3 Roßhaarbesen —	1,5	427	Würzburg	Bayerische Stsb.	
428	—	—	1	Sack	Rübensamen —	51	428	Buk	K. E.-D. Posen	
429	—	—	—	—	2 Stab Rundeisen —	9	429	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
430	—	—	1	Bund	1 Stab Winkeleisen —		430			
431	—	—	1	Stange	Rundeisen —	12	431	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
432	—	—	25	Stück	Rundeisen —	17	432	Marne	K. E.-D. Altona	
433	—	—	1	Bund	dünnes Rundeisen —	49	433	Ulflingen	Reichsbahn	
434	—	—	5	Stangen	Rundeisen —	92	434	Cöthen Anh.	K. E.-D. Magdeburg	
435	—	—	3	Stab	Rundeisen —	97	435	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
436	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	101	436	Waltersdorf	K. E.-D. Posen	
437	rot	—	4	„	Stahl —		437			
438	—	—	3	„	Rundstahl —	4	438	Aplerbeck	K. E.-D. Essen	
439	—	—	2	„	Rundstahl u. Eisen —	10	439	Sebnitz	Sächsische Stsb.	
440	—	—	2	„	Rundstahl —	20	440	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
441	—	—	1	Sack	24 alte Säcke —	19	441	Frankfurt a. M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
442	—	—	1	„	30 gebr. Säcke —	15	442	Staßfurt	K. E-D. Magdeburg	
443	—	—	1	Verschlag	Sägen —	37	443	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
444	—	—	1	Sack	Sämereien —	52	444	Hörde	K. E.-D. Essen	
445	—	—	1	Korb	Sargschrauben, Handgriffe	117	445	Glauchau	Sächsische Stsb.	
446	—	—	1	Korbflasche	Säure —	59	446	Speldorf	K. E.-D. Essen	
447	—	—	1	Verschlag	2 Dosen Spachtelfarbe	9	447	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
448	—	—	1	Rolle	Schilf —	11,5	448	Salzderhelden	K. E.-D. Cassel	
449	—	—	1	Bund	Schilfrohr —	9	449	Wächtersbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
450	—	—	1	Wagen	Schlackensand —	—	450	Elberfeld-Mirke	K. E.-D. Elberfeld	Han. 27 302.
451	—	—	2	—	Schrankaufsätze —	2	451	B.-Rittershausen		
452	—	—	1	Paket	eis. Schrauben —	2	452	Stallupönen	K. E.-D. Königsberg	
453	—	—	1	Paket	6 Schrauben —	9,5	453	Hameln	K. E.-D. Hannover	
454	—	—	1	—	eis. Schraubzwinge —	5,5	454	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
455	—	—	1	Bund	2 Tfl. Schwarzblech, 2 Tfl. Zinkblech	41	455	Luxemburg	Reichsbahn	
456	—	—	2	Korbfl.	ansch. Schwefelsäure	146	456	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
457	—	—	1	Kiste	Sargschmuck —	28	457	Herne	K. E.-D. Essen	
458	—	—	1	Korb	Seefische —	35	458	Rentwertshausen	Bayerische Stsb.	zu einem neuen Kleiderschrank.
459	—	—	1	Verschlag	2 Seitenteile, 2 Türen	26	459	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
460	—	—	1	Korb	Senf —	30	460	Trier Hbhf.	St. Johann-Saarbr.	
461	—	—	1	—	Sitzkissen —	5	461	Wittenberge	K. E.-D. Altona	

[1] Marke Opel Porfegta D. R.-G.-M. 131 302. Fabrik-Nummer 505 206.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
462	—	—	4	Spankörbe	leer, gebr. —	11	462	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
463	—	—	1	—	Sportwagen —	10	463	Meiderich	K. E.-D. Essen	Brennabor.
464	—	—	1	Stab	Stahl —	9	464	Jülich	K. E.-D. Cöln	
465	—	—	1	"	Stahl —	15	465	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
466	—	—	3	Stäbe	Stahl —	17	466	Ohligs	"	
467	—	—	6	Stück	Stahlstäbe —	25	467	Morsbach Kr. W.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
468	—	—	1	"	runde Stahlwelle —	115	468	Aschaffenburg	"	
469	—	—	1	—	kief. Stamm —	?	469	Blankensee i/M.	K. E.-D. Stettin	Streckenfund.
470	—	—	1	—	Ständer —	2	470	Straßburg Rh.	Reichsbahn	
471	—	—	1	Wagen	alte Stellwerksteile —	—	471	Herne	K. E.-D. Essen	Esn. 21 476.
472	—	—	1	Ballen	Tapeten —	23	472	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
473	—	—	1	—	eis. Tisch —	6	473	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	beschr.: Prunes-
474	—	—	1	Topf	gefüllt —	5	474	Bischweiler	Reichsbahn	Zwetschen.
475	—	—	1	—	eis. Verpackungsring	3	475	Weener	Oldenburgische Stsb.	
476	—	—	1	—	Vorsatzgitter —	34	476	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
477	—	—	1	Rolle	Wachsleinwand —	13	477	Breslau F.	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
478	—	—	1	Ballen	Wachstuch —	63	478	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
479	—	—	1	—	Wagenachse —	25	479	Donaueschingen	Badische Stsb.	
480	—	—	1	—	Wagendecke —	65	480	Lommatzsch	Sächsische Stsb.	
481	—	—	1	—	eis. Walze —	680	481	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
482	—	—	1	Verschlag	2 Wandbretter —	15	482	Neumühl	K. E.-D. Essen	
483	—	—	3	Bund	Weiden —	10	483	Fürth	Bayerische Stsb.	
484	—	—	3	"	Weiden —	13	484	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
485	—	—	1	Weinfaß	leer —	30	485	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
486	—	—	1	Stück	Winkeleisen —	12	486	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
487	—	—	6	"	Winkeleisen —	24	487	Pronsfeld	St. Johann-Saarbr.	
488	—	—	2	Stäbe	Winkeleisen —	18	488	Pforzheim	Badische Stsb.	
489	—	—	4	"	Stahl —	18	489			
490	—	—	1	—	Wringmaschine —	10	490	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
491	—	—	1	—	Zahnrad —	3	491	"	"	konisch.
492	—	—	1	Kiste	1 Zahnrad —	22	492	Bischofswerder	K. E.-D. Danzig	
493	—	—	1	Bund	2 Zahnräder —	11	493	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
494	—	—	1	—	Zinkkessel mit Deckel	4,5	494	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
495	—	—	1	—	Zolleine, 45 m l. —	4	495	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
496	—	—	1	Kübel	Zwetschenmus —	14	496	Streufdorf	K. E.-D. Erfurt	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 26. 30. März 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Entwicklung des Selbstfahrerwesens auf den englischen Eisenbahnen im Jahre 1903.

Vom Umbau des Bahnhofs Jannowitzbrücke in Berlin.

Die zweite Lesung des Eisenbahnetats im preußischen Abgeordnetenhause. (Schluß.)

Nachrichten:

Deutschland: Staatsminister Budde in Saarbrücken. — Stellung der Drahtzugschranken. — Änderungen bei den Eisenbahn-Betriebs-, Maschinen-, Werkstätten- und Verkehrsinspektionen. — Annahme und Beförderung von Expreßgut. — Abschluß der Untersuchung wegen des Eisenbahnunfalls bei Teltow. — Dampfschnellfahrten. — Berliner Hoch- und Untergrundbahn. — Verwendung von 10 t-Wagen für den Kohlenversand. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Bezüge des Taglohnpersonals bei Einberufungen zu militärischen Übungen. — Zur Umleitung des Güterverkehrs. — Präsident Lüdicke †. — Personalnachrichten.

Österreich: Die Eisenbahnfragen in den Handelsvertragsverhandlungen. — Anschluß der Lokalbahn Friedland-Reichsgrenze an das preußische Eisenbahnnetz. — Bosrucktunnel. — Tauernbahn. — Verstärkter Oberbau. — Wiener Lokomotivfabrik. — Erster Spar- und Bauverein von Bediensteten der österr. Staatsbahnen.

Ungarn: Ungarische Investitionsvorlage. — Bau von Industriebahnen zur Ausbeutung von Waldgebieten.

Übrige europäische Länder: Dampffährverbindung zwischen Schweden und Deutschland. — Zeitschriften- und Bücherverbot auf den belgischen Eisenbahnen. — Bahnhofbauten bei Brüssel. — Die Pariser Stadtbahn und ihre Angestellten. — Betriebsergebnisse der Pariser Stadtbahn. — Gründung eines Eisenbahnwaisenhauses in Frankreich. — Minen und Befestigungen am Simplontunnel. — Eisenbahn Piräus-Demerli-türkische Grenze.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Entwicklung des Selbstfahrerwesens auf den englischen Eisenbahnen im Jahre 1903.

Die englischen Eisenbahnverwaltungen haben im verflossenen Jahre der Einstellung von Selbstfahrern für die Personenbeförderung auf geeigneten Bahnstrecken große Aufmerksamkeit gewidmet. Den Anfang machte die Nordostbahn, die Versuche zur Einführung eines Selbstfahrerbetriebes zwischen Hartlepool und West Hartlepool anstellen läßt. Auf dieser 5 km langen Strecke wird der Eisenbahn ein scharfer Wettbewerb durch Straßenbahnen gemacht, die häufiger und billiger fahren als die Eisenbahn. Der versuchsweise eingestellte Selbstfahrer ist den Straßenbahnwagen nachgebildet und hat eine Gesamtlänge von 16 m. Man ist hier auf den wohl nicht besonders glücklichen Gedanken verfallen, den Selbstfahrer durch einen elektrischen Strom antreiben zu lassen, der im Wagen durch eine Dynamomaschine hergestellt wird. Die Sache erinnert in dieser Form etwas an die unglückliche Heilmann-Lokomotive in Frankreich, bei deren Herstellung nach ähnlichen Grundsätzen verfahren wurde. Bekanntlich hat in Frankreich die Verfolgung dieses Gedankens dem Erfinder viel Geld gekostet, ohne irgend welche Erfolge zu zeitigen. Der bei der englischen Nordostbahn gebaute Selbstfahrer enthält an einem Ende einen Maschinenraum, am anderen Ende einen Schaffnerraum und dazwischen eine Personenabteilung mit Mittelgang und Quersitzen für 48 Reisende. (Abb. 1 und 2.) Während man zuerst eine Napiersche Petroleummaschine für den Antrieb der Dynamomaschine eingebaut hatte, versucht man es jetzt mit einer Wolseley-Petroleummaschine. Die Wagen haben zwar einzelne Versuchsfahrten gemacht, ein regelmäßiger Selbstfahrerbetrieb konnte aber noch nicht damit eröffnet werden.

Der Nordostbahn sind im Laufe des vergangenen Jahres andere Bahnen in England mit Versuchen zur Einführung des Selbstfahrerbetriebes gefolgt. Zunächst die London- und Südwestbahn und die London, Brighton und Südküstebahn, die auf einer Gemeinschaftsstrecke zwischen Fratton und Southsea zwei Selbstfahrer verkehren lassen. Fratton ist eine Vorstadt der am englischen Kanal liegenden Stadt Portsmouth. Der gewöhnlich als Portsmouth bezeichnete Ort umfaßt vier verschiedene Stadtgemeinden: Portsmouth, Portsea, Landport und Southsea. Außer der Station Fratton hat Portsmouth weiter stadteinwärts an der Bahnstrecke Havant-Fratton-Portsmouth die Stationen Portsmouth Stadt und Portsmouth Hafen. Der Stadtteil Southsea, der im Sommer einen ziemlich bedeutenden Badeverkehr hat, wird durch eine von der Station Fratton abzweigende, lediglich dem Personenverkehr dienende 2 km lange Anschlußlinie bedient. Die Strecke von Havant nach Fratton (Portsmouth) und die Anschlußlinie nach Southsea werden von der London- und Südwestbahn und London, Brighton und Südküstebahn gemeinschaftlich betrieben, die auf der Anschlußlinie Fratton-Southsea den erwähnten Selbstfahrerbetrieb eingerichtet haben.

Der Verkehr auf der Anschlußlinie besteht im wesentlichen aus dem Übergangsverkehr zwischen den Zügen der Hauptstrecke von Fratton nach Havant und darüber hinaus nach Southampton, London, Brighton, Hayling Island; der Ortsverkehr zwischen Fratton und Southsea ist nicht bedeutend. Auf der Anschlußlinie Fratton-Southsea verkehrten bislang im Anschluß an die Züge der Hauptstrecke etwa 20 Züge Wochentags in jeder Richtung, jeder Zug aus Lokomotive und vier bis fünf Wagen bestehend. Die Züge waren meistens nur sehr schwach besetzt, die Verminderung der Zugstärke hätte aber zu wesentlichen Ersparnissen nicht geführt, weil die Begleitmannschaft die gleiche hätte bleiben müssen. Statt dieses Zugverkehres mit durchschnittlich ein bis zwei Zügen stündlich in jeder Richtung ist ein Selbstfahrerbetrieb mit 20 Minuten Zeitabstand in jeder Richtung getreten.

Die eingestellten Selbstfahrer sind vierachsige Drehgestellwagen von 17 m Länge (Abb. 3), die vorn den Maschinenraum mit einem Dampfkessel und einer zweizylindrigen Dampfmaschine, dahinter einen Raum für 1 t Gepäck, dann eine

Plattform, ferner eine für 10 Reisende I. und 32 Reisende III. Klasse berechnete, durch eine Querwand mit Schiebetür nach Klassen abgeteilte Personenabteilung und am Hinterende eine zweite Plattform haben. Die Drehgestelle haben 2,44 m Radstand. Anfangs hatte man einen stehenden Kessel mit senkrechten und wagerechten Feuerröhren aufgestellt, der 0,46 qm Rostfläche und 12 qm Heizfläche hatte. Dieser in Abbildung 3 sichtbare Kessel hat sich nicht bewährt und ist durch einen liegenden Kessel ersetzt worden. Der alte Kessel war offenbar zu klein für den Wagen und gab nicht genug Dampf her; beim

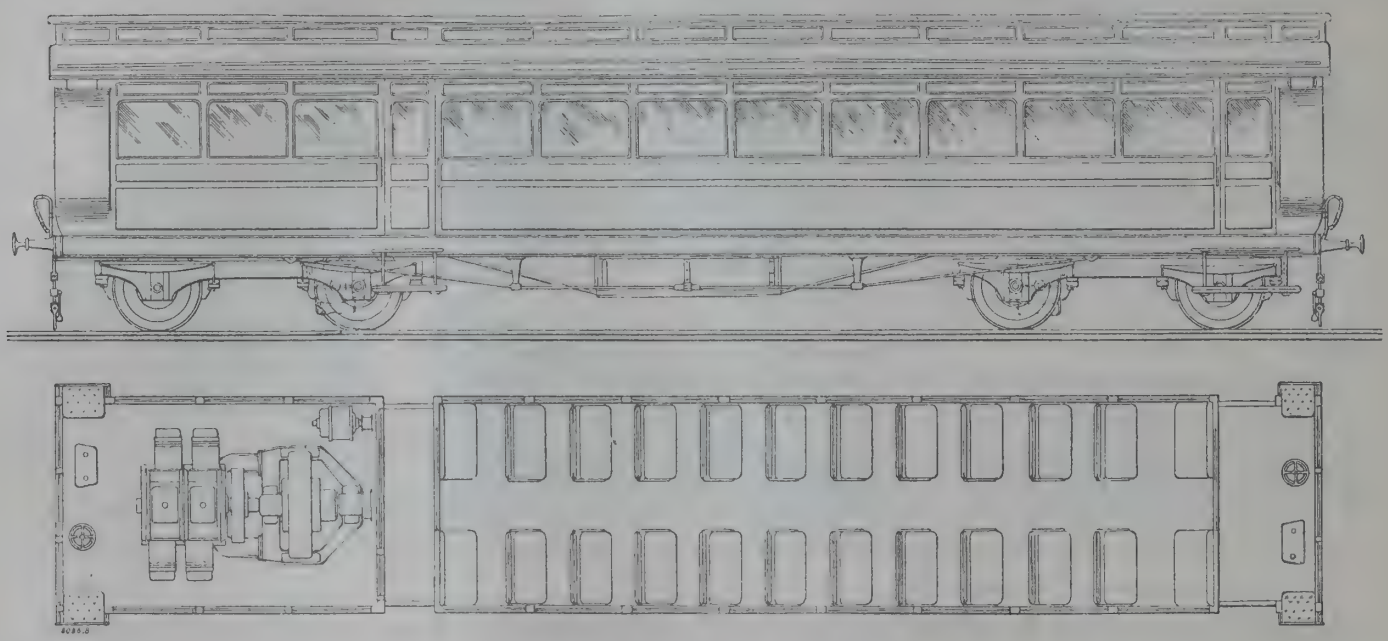


Abb. 1 und 2: Ansicht und Grundriß.

Anfahren erreichte man in 55 Sekunden 40 km/Std. Geschwindigkeit, während man sich als Ziel 48 km/Std. in 30 Sekunden gesetzt hatte. Wegen der Überlastung des alten Kessels kamen zahlreiche Störungen vor. Der neue Kessel sieht wie ein kleiner Lokomotivkessel aus; er hat 1,07 m Durchmesser und enthält im Langkessel 155 Feuerröhren von 0,46 m Länge und

Abb. 3. Selbstfahrer der London- und Südwestbahn.

0,038 m Durchmesser und in der Feuerkiste noch 119 Röhren von 0,044 m Durchmesser. Die gesamte Heizfläche ist 26,85 qm, die Rostfläche 0,62 qm. Beim Anfahren hat man nunmehr eine Geschwindigkeit von 48 km/Std. in annähernd 30 Sekunden erreicht. Die bei den Probefahrten erreichte größte Geschwindigkeit war 65 km/Std. Die jetzigen Dampfzylinder haben 23 cm Durchmesser und 35 cm Kolbenhub statt früher 18 × 25 cm. Die Antriebvorrichtung wirkt unmittelbar auf die erste Achse des vorderen Drehgestells. Die Maschine wird in der Regel unmittelbar durch den im Maschinenraum stehenden Führer bedient, kann aber auch durch den auf der hinteren Plattform stehenden Schaffner angelassen und abgestellt werden, wenn erforderlich; Führer und Schaffner können sich auf elektrischem Wege Zeichen geben. Der Selbstfahrer wird nicht gedreht, fährt also vorwärts oder rückwärts, mit der Maschine vorn oder hinten; er hat zwei Handbremsen, von denen die eine im Maschinenraum, die andere auf der hinteren Plattform bedient wird. Es sind zwei solche Selbstfahrer in den Werkstätten der London- und Südwestbahn zu Nine Elms gebaut worden; einer pendelt zwischen Fratton und Southsea hin und her, der andere steht in Fratton zur Aushilfe bereit. Ein Selbstfahrer wiegt etwa 24 t und hat annähernd 40 000 ℳ gekostet. Wochentäglich werden 35 Fahrten in jeder Richtung gemacht. Die vollen Stunden, 20 und 40 Minuten zwischen 8 Uhr morgens und 7.30 abends sind Abfahrzeiten von Fratton, die mitten dazwischen liegenden Zeiten Abfahrzeiten von Southsea. Da die Fahrt 5 Minuten dauert, wird auf jeder Station 5 Minuten gehalten. Der Fahrpreis für eine Einzelfahrt ist 2 d = 17 ₰ in der I. und 1 d = 8,5 ₰ in der III. Klasse. Anfangs wurden die Fahrkarten auf den Stationen verkauft, jetzt nur noch vom Schaffner im Wagen. Der ganze Betrieb kann daher als eine Art von Straßenbahnbetrieb auf Eisenbahngleisen bezeichnet werden; er wird sich noch mehr dem Straßenbahnbetrieb nähern, wenn — wie beabsichtigt ist — demnächst zweimal an geeigneten Stellen der Strecke gehalten werden wird, um Reisende abzusetzen und aufzunehmen.

Über die wirtschaftlichen Ergebnisse des Selbstfahrerbetriebes auf der Linie Fratton-Southsea liegen, soweit die Ausgaben für den Zug- und Stationsdienst in Frage kommen, schon einige Erfahrungen vor. Jeder Zug von 4—5 Wagen war früher mit einem Lokomotivführer, Heizer und Schaffner besetzt, die täglich zusammen 16 ℳ Lohn erhielten. Täglich wurden mindestens 20 . 2 . 2,0 = 80 Zugkm gefahren; für 1 Zugkm brauchte man durchschnittlich 6,25 kg Kohlen, also täglicher Kohlenverbrauch 80 . 6,25 = 500 kg, die 8,50 ℳ kosteten. Für Schmiere und kleine Ausgaben mußte täglich 1,50 ℳ gerechnet werden, so daß die persönlichen und die hier aufgeführten sachlichen Ausgaben für den Zugdienst täglich 16,00 + 8,50 + 1,50 = 26 ℳ betrugen. Ein Selbstfahrer ist nur mit einem Führer und Schaffner besetzt, die täglich 11 ℳ erhalten. Täglich werden 35 . 2 . 2,0 = 140 Selbstfahrerkm (Wagenkilometer) gemacht; für

1 Selbstfahrerkm braucht man durchschnittlich 1,60 kg Kohlen, also täglicher Kohlenverbrauch 140 . 1,60 = rund 225 kg, die 3,80 ℳ kosten. Für Schmiere und kleine Ausgaben werden täglich 0,50 ℳ gerechnet, daher zu vergleichende Betriebskosten für den Selbstfahrer täglich 11,00 + 3,80 + 0,50 = 15,30 ℳ Sonntagsdienst findet auf der Anschlußlinie Fratton-Southsea nicht statt, ein Jahr hat also nur etwa 310 Betriebstage, die jährliche Ersparnis an den aufgeführten Ausgaben für den Zugdienst ist daher 310 (26,00—15,30) = rund 3300 ℳ. Da kein Güterverkehr in Southsea ist, die Fahrkarten nunmehr vom Schaffner verkauft werden, der Selbstfahrer bei den einfachen Betriebsverhältnissen ohne Signal ein- und ausfahren kann und der Schaffner die Weichen stellt, konnte das Stationspersonal in Southsea erheblich verringert werden. Die Station war früher mit einem Vorsteher, Fahrkartenverkäufer, Bahnsteigschaffner, Weichensteller, Stationsdiener und drei Arbeitern besetzt, während der Dienst jetzt von einem Stationsdiener und einem Arbeiter wahrgenommen wird. Die dadurch erzielte Ersparnis beträgt wöchentlich 140 ℳ, also jährlich 52 . 140 = rund 7300 ℳ. An Kosten für die Unterhaltung und Beleuchtung der in Wegfall gekommenen 14 Signale werden jährlich etwa 1400 ℳ gespart. Die ohne weiteres nachzuweisenden Ersparnisse an Ausgaben für den Zug- und Stationsdienst betragen also jährlich 3300 + 7300 + 1400 = 12 000 ℳ. Dazu kommen jedenfalls noch Ersparnisse an Kosten für die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues, da der Oberbau durch die Selbstfahrer weniger beansprucht wird, als durch Lokomotiven. Sodann wahrscheinlich auch noch Ersparnisse für die Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel, während ein Einfluß auf die Verwaltungskosten und die übrigen Ausgabeposten bei der geringen Ausdehnung des Selbstfahrerbetriebes vorerst nicht eintreten wird.

Über die Zahl der mit einem Selbstfahrer beförderten Reisenden liegen Angaben vor, die keine große Benutzungsziffer ergeben. Ende Juli 1903 wurden in 5 Tagen in einer Richtung 70 Reisende I. und 1200 III. Klasse befördert, daher durchschnittliche Benutzungsziffer bei 35 Fahrten täglich: $\frac{70}{5 \cdot 35}$ = 0,4 Reisende I., $\frac{1200}{5 \cdot 35}$ = 6,8 Reisende III. Kl. Verfügbar waren 10 Plätze I. und 32 III. Klasse, so daß die I. Klasse nur zu 4 %, die III. zu 21 % ausgenutzt worden ist.

Die Strecke ist, wie dies bei dem schwachen Verkehr nicht anders erwartet werden kann, bislang stets mit Verlust betrieben worden. Da durch die Einführung des Selbstfahrerbetriebes eine Zunahme der Zahl der Reisenden nicht hat nachgewiesen werden können, wird man auch fernerhin mit Verlust arbeiten; der Verlust ist aber jedenfalls um die oben nachgewiesenen 12 000 ℳ jährlich verringert worden. Wesentliche Annehmlichkeiten für die Allgemeinheit haben sich aus der Einstellung der Selbstfahrer nicht ergeben, da früher auch reichlich Fahrgelegenheit mit Zügen vorhanden war und außerdem andere Verkehrsmittel benutzt werden können.

Wenn im vorliegenden Falle mit der Einführung des Selbstfahrerbetriebes namentlich wirtschaftliche Vorteile erzielt worden sind, so dürfte dies in erster Linie dem Umstande zuzuschreiben sein, daß die Verhältnisse wegen des gänzlichen Fehlens des Güterverkehrs außerordentlich einfach und günstig liegen; wenn auch nur ein geringer Güterverkehr vorhanden wäre, hätte man weit geringere Ersparnisse an Betriebskosten gemacht. Nach den Äußerungen des Vorsitzenden der letzten Versammlung der Aktionäre der London- und Südwestbahn will die Eisenbahnverwaltung wegen der auf der Linie Fratton-Southsea gewonnenen günstigen Erfahrungen den Selbstfahrerbetrieb auch auf der Basingstoke und Alton-Kleinbahn einführen und erwägt ferner seine Einführung auf anderen Zweiglinien.

Bei der Großen Westbahn wurde die Frage der Einführung des Selbstfahrerbetriebes im letzten Sommer dadurch eine brennende, daß auf einer neben ihrer sogenannten Stroud Valley-Linie bei Swindon herlaufenden Landstraße ein gleisloser elektrischer Omnibusbetrieb eingerichtet werden sollte. Die Große Westbahn ist dem neuen Wettbewerber dadurch zuvorgekommen, daß sie auf ihrer 11,3 km langen Strecke zwischen Chalford und Stonehouse einen Selbstfahrerbetrieb eingerichtet hat. Die Wagen (Abbildungen 4, 5 und 6) haben an einem Ende einen Maschinenraum, dann folgt eine gemeinschaftliche Personenabteilung für 52 Reisende, die in ihrer Mitte mit 16 Quersitzen, im übrigen mit Langsitzen ausgerüstet ist. Da die Abteilung nur von einer hinteren Plattform zugänglich ist, erscheint die Anordnung des schmalen Mittelganges in ihrer Mitte, mit Quersitzen zu beiden Seiten, für einen lebhaften Verkehr wegen des in dem Mittelgang zu befürchtenden Gedränges nicht zweckmäßig. Zuerst wollte man diese Wagen mit einer Petroleummaschine antreiben, hat aber schließlich eine Dampfmaschine mit stehendem Kessel eingebaut. Die Heizfläche ist 64,10 qm, Rostfläche 1,07 qm. Dampfdruck = 12,7 Atm., Zugkraft = 3847 kg. Ein unter dem Wagen liegender Wasserbehälter faßt 2045 l. Ein solcher Wagen hat 50 000 ℳ gekostet. Auch auf dieser Linie wird eine Fahrgeschwindigkeit von 48 km/Std. in 30 Sekunden erreicht. Die Fahrten des Selbstfahrers sind zwischen die gewöhnlichen Zugfahrten in der Weise eingeschaltet, daß zwischen 8 Uhr morgens und abends etwa jede Stunde ein Selbstfahrer läuft. Die 11,3 km lange Strecke wird einschließlich der Aufenthalte in 23 Minuten durchfahren. Der Betrieb zeigt hier eine Neuerung, die einzig in ihrer Art auf den englischen Bahnen ist. Die Aufsichtsbehörde hat nämlich zugestimmt, daß außer auf den Stationen auch an vier auf der Strecke liegenden Überwegen die Reisenden aus- und einsteigen dürfen. Der Schaffner verkauft daher während der Fahrt die Fahrkarten. Es ist möglich, daß die

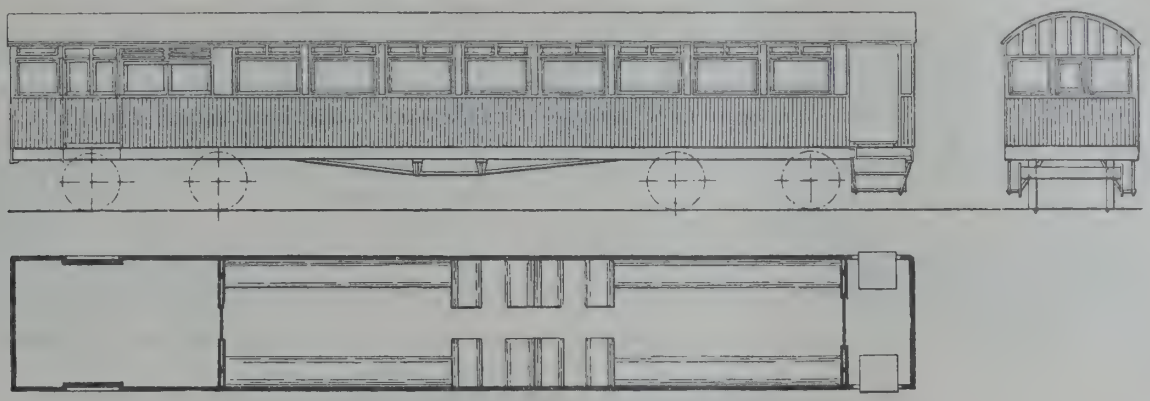


Abb. 4 und 6: Ansicht. Abb. 5: Grundriß.

Große Westbahn demnächst auch auf einigen anderen Linien derartige Selbstfahrerbetriebe einführen wird.

Ähnliche Selbstfahrer werden auch von der Taff Vale-Bahn in Wales auf Strecken mit schwachem Verkehr, wie zwischen Llantrissant und Aberthaw, Cardiff und Penarth versucht. Hier wollte man auch zuerst mit Petroleummaschinen fahren, hat aber schließlich eine Dampfmaschine gewählt, wie auf der London- und Südwestbahn und der Großen Westbahn. Dem Vernehmen nach sind auf der Taff Vale-Bahn die Erfolge so günstig, daß man an eine weitere Ausdehnung des Selbstfahrerbetriebes denkt. Für die Strecke Cardiff-Penarth hat man gefunden, daß die Ausgaben für Kohlen, Wasser, Öl, Reinigen, Auswaschen, Wagenbeleuchtung, Ausbesserung und Erneuerung der Betriebsmittel, Löhne des Zugpersonals für ein Selbstfahrerkilometer 0,30 ℳ, für ein Zugkilometer eines Zuges von Lokomotive und 4 Wagen dagegen 0,75 ℳ betragen. Die Newport- und Alexandra-Dock- und Bahngesellschaft, die ein kleines Bahnnetz in Wales besitzt, läßt gleichfalls einen Selbstfahrer auf der 10,4 km langen Strecke von Caerphilly nach Pontypridd laufen, der 50 Sitzplätze hat. Auch die Große Nordbahn beabsichtigt einen Selbstfahrerbetrieb zu eröffnen und will zunächst Petroleummaschinen versuchen. Der Wagen soll Plätze für 9 Reisende I. und 21 Reisende II. Klasse enthalten und mit einer 40pferdigen Petroleummaschine der Bauart der Roots Oil Motor and Motor Car Co. in London ausgerüstet werden. Man erstrebt hier eine Höchstgeschwindigkeit von 53 km/Std. Endlich planen die Furneßbahn und die Große Nordbahn in Schottland die Einstellung von Selbstfahrern auf einigen Gebirgsstrecken mit schwachem Verkehr. Ein von der Wolseley Tool and Motor Car-Gesellschaft in Birmingham für Eisenbahnzwecke entworfener Selbstfahrer ist in den Abbildungen 7 und 8 dargestellt. Der Wagen soll durch Elektromotoren bewegt werden, die ihren Strom von einer durch eine Petroleummaschine angetriebenen Dynamomaschine erhalten; er hat 14 Sitzplätze I. und 24 Sitzplätze II. Klasse.

Ob und auf welchem Wege die jetzigen Bestrebungen der Eisenbahntechniker dazu führen werden, Selbstfahrer in größerer Zahl auf den englischen Eisenbahnen verkehren zu lassen, läßt sich noch nicht übersehen, da man außer auf der London- und Südwestbahn, Taff Vale- und Großen Westbahn über die Vorversuche kaum hinausgekommen ist. Man darf nicht vergessen, daß die Sache als solche schon alt und zu wiederholten Malen ergebnislos verlaufen ist, indem bereits im Jahre 1848 auf den englischen Bahnen Selbstfahrer fuhren und zwanzig Jahre später der Gedanke nochmals aufgenommen wurde, ohne daß das Selbstfahrerwesen beide Male an Boden gewann. Anscheinend sind die Bestrebungen damals bald wieder ins Stocken geraten, weil der Anreiz des Wettbewerbes mit anderen Verkehrsmitteln fehlte. Auch waren früher weniger geeignete Strecken für derartige Selbstfahrerbetriebe — wie Nebenlinien mit schwachem Verkehr — in England vorhanden. Die Große Westbahn ließ früher auf ihren Breitspurgleisen bei Bristol längere Zeit einige Selbstfahrer regelmäßig verkehren; ein solcher Selbstfahrer aus alter Zeit, eine Vereinigung einer Lokomotive mit einem Personenwagen, soll noch heute in Irland benutzt werden. Anderseits darf nicht übersehen werden, daß außer durch den Bau von Nebenlinien die Verhältnisse sich gegen früher noch in zwei in Betracht kommenden Punkten wesentlich geändert haben: Den Eisenbahnen sind namentlich im Vorortverkehr und im Nahverkehr zwischen benachbarten Städten sehr gefährliche Mitbewerber in den elektrischen Straßenbahnen entstanden, und das Selbstfahrerwesen im allgemeinen hat sich ungemein entwickelt. Tatsache ist, daß die elektrischen Straßenbahnen den Eisenbahnen in England einen bedeutenden Verkehr entzogen haben und noch fortwährend entziehen dadurch, daß sie häufiger und billiger fahren als die Eisenbahnen. Gibt doch eine Eisenbahnverwaltung den ihr durch eine Londoner Straßenbahn entzogenen Verkehr auf einer Vorortlinie zu Zweidrittel des bisherigen Verkehrs an. Die englischen Eisenbahnverwaltungen sind aber der Ansicht, daß ein zweckmäßig eingerichteter Vorortverkehr sich trotz der niedrigen Fahrpreise ganz gut bezahlt macht, und wollen den Vorortverkehr daher nicht gern missen. Wenn dem so ist, werden sie in dem Kampfe mit den Straßenverkehrsmitteln doch wohl zu wirksameren Gegenmaßregeln als Selbstfahrerbetriebe greifen müssen, zu denen in erster Linie die Einführung des elektrischen Betriebes gehören dürfte. Aber abgesehen davon, daß man in England noch nicht alle Fragen des elektrischen Betriebes auf Hauptbahnen für hinreichend geklärt hält, scheuen die Eisenbahnverwaltungen sich auch sehr, das zur Einführung des elektrischen Betriebes erforderliche neue Anlagekapital aufzunehmen. Wo, wie in England, wenige natürliche Kraftquellen zur Verfügung stehen, hält man es auch keineswegs für erwiesen, daß durch den elektrischen Betrieb dem Dampfbetriebe gegenüber an Betriebskosten gespart werden kann.

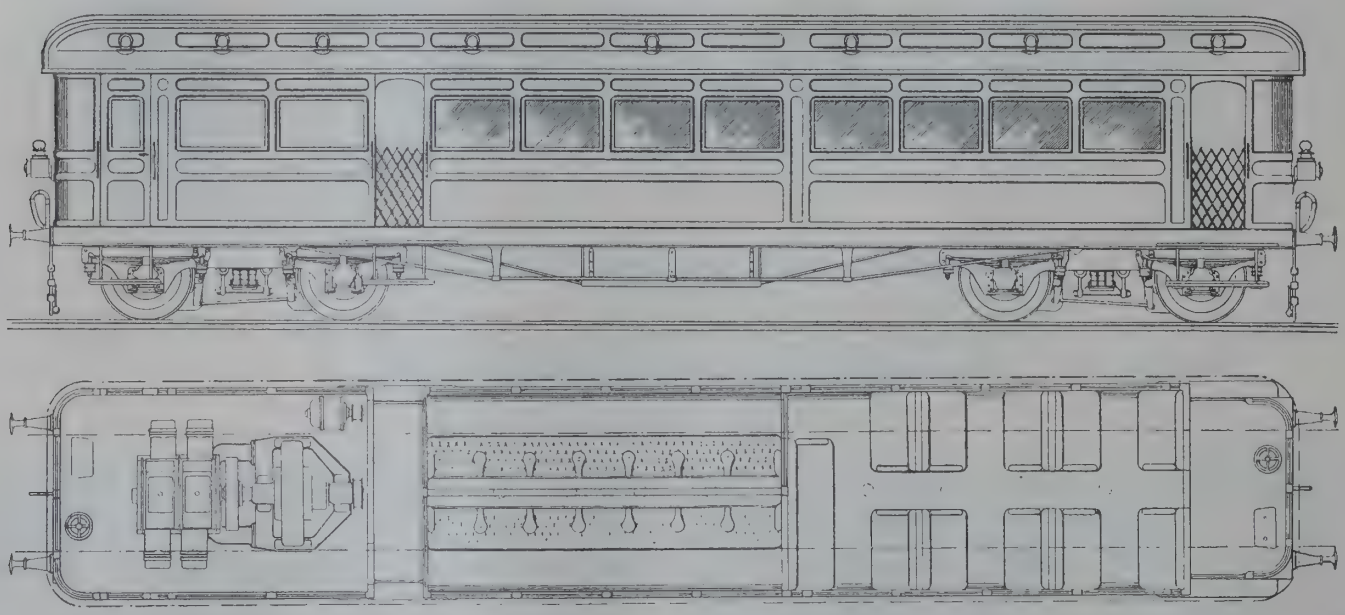


Abb. 7 und 8: Ansicht und Grundriß.

Die für die Einrichtung von Selbstfahrerbetrieben größeren Umfanges in England noch zu überwindenden Schwierigkeiten liegen einmal in der Wahl passender Abmessungen, Bauarten und Antriebvorrichtungen (Dampf-, Petroleum- oder vielleicht Benzinmaschinen), von denen die Dampfmaschinen am meisten Aussicht haben dürften, und sodann in der Ausbildung der Betriebsweisen. Wo es sich darum handelt, die Selbstfahrer auf Hauptlinien zwischen Züge einzuschieben, tauchen sofort verschiedene Fragen der Fahrplanaufstellung, Tarifbildung, Bahnunterhaltung, des Sicherungswesens und des Betriebsdienstes auf, die alle sorgfältig erwogen werden müssen und für deren Lösung teilweise ein wohlwollendes Entgegenkommen der Aufsichtsbehörde Vorbedingung ist. Schon die Unterbringung der Selbstfahrer machte Sorgen, wenn sie in großer Zahl vorhanden wären; denn ein Lokomotivschuppen mit seinem Rauch und Ruß erscheint wenig geeignet zur Unterbringung der Selbstfahrer. Man müßte wahrscheinlich eine neue Gebäudeklasse einführen. Wenn Maschine und Wagen zusammengebaut sind, wie bei einem Selbstfahrer, wird durch Beschädigung der Maschine auch der Wagen unbrauchbar, im Gegensatz zur Lokomotive mit angehängtem Wagen, was unter Umständen sehr störend sein kann. Ob ferner durch Petroleummaschinen keine Betriebsgefahren entstehen, ist auch noch keineswegs ausgemacht. Sollte es indessen gelingen, überall den richtigen Ausweg aus den vorhandenen Schwierigkeiten zu finden, so werden sich allerdings durch die Ausgestaltung des Selbstfahrerwesens manche Annehmlichkeiten für die Allgemeinheit, in geeigneten Fällen auch Ersparnisse an Betriebskosten für die Eisenbahnverwaltungen ergeben. Nach der ganzen Art des bisherigen Vorgehens zu urteilen, beabsichtigen die englischen Eisenbahnverwaltungen offenbar, auf Linien folgender Art gegebenenfalls Selbstfahrerbetriebe einzurichten:

1. Linien, die unter dem Mitbewerb anderer Verkehrsmittel, wie Straßenbahnen, gleislose Bahnen, Selbstfahrer-Omnibusse, zu leiden haben. Dieser Wettbewerb wird immer fühlbarer werden, weil nach dem letzten das Selbstfahrerwesen regelnden Gesetz die Selbstfahrer mit 32 km/Std. auf Straßen fahren dürfen. Hier handelt es sich für die Eisenbahnverwaltungen in erster Linie darum, häufigere Fahrgelegenheiten zu geben, ohne die Betriebskosten wesentlich zu steigern;

2. Linien, auf denen der Verkehr während der verschiedenen Tageszeiten stark schwankt, wie auf den Vorortbahnen größerer Städte. Hier drängt sich wegen der in England streng durchgeführten Einteilung der Arbeitszeit der Verkehr in den Morgen- und Abendstunden zusammen, während er dazwischen so stark abnimmt, daß er in manchen Fällen tatsächlich durch einzelne Selbstfahrer bewältigt werden könnte;

3. Linien mit schwachem Verkehr überhaupt, der einen Betrieb mit gewöhnlichen Zügen nicht lohnt.

Schließlich möchte an dieser Stelle noch zu erwähnen sein, daß einige Eisenbahngesellschaften, wie die Große Westbahn, die Nordostbahn und die Große Ostbahn, angefangen haben, Selbstfahrer-Omnibusse auf den Landstraßen ländlicher Bezirke laufen zu lassen, um Reisende zwischen ihren Wohnstätten und den Eisenbahnstationen zu befördern. Hierbei handelt es sich darum, neuen Verkehr heranzuziehen oder benachbarten Bahnverwaltungen Reisende abspenstig zu machen. Die Große Westbahn läßt zwei solche Selbstfahrer-Omnibusse für 22 Personen mit Petroleummaschinen von 16 PS zwischen Helston und The Lizard in Cornwall fahren und hat noch drei weitere für den Dienst zwischen der Station Penzance und den Ortschaften Newlyn und Marazion beschafft. Die Omnibusse legen die 16 km zwischen Helston und The Lizard einschließlich der Aufenthalte in $^3/_4$ Stunde zurück. Die Fahrt kostet 1,50 ℳ. Zwischen Penzance, Newlyn und Marazion fährt während des Tages alle $1\frac{1}{2}$ Stunden ein Omnibus in jeder Richtung. Im Bezirk der Nordostbahn verkehren Omnibusse für 16 Reisende zwischen den 24 km voneinander entfernten Ortschaften Beverley und North Frodingham; sie haben Petroleummaschinen von 24 PS. Ähnliche Omnibusse, wie die Große Westbahn zwischen Helston und The Lizard, hat die Große Ostbahn für den Verkehr zwischen Lowestoft und Southwold eingestellt. Auch die Große Nordbahn plant derartige Omnibusbetriebe.

London. Frahm.

Vom Umbau des Bahnhofs Jannowitzbrücke in Berlin.

Wer jetzt die Ferngleise der Berliner Stadtbahn zwischen Alexanderplatz und dem Schlesischen Bahnhof befährt, dem wird aufgefallen sein, daß die Züge dort plötzlich langsam fahren und zwar in der Richtung nach Osten noch langsamer als nach Westen. Wie bereits in Nr 95 S. 1426 fgd. Jahrg. 1903 d. Ztg. mitgeteilt, sind seit Anfang Oktober 1903 die Arbeiten zur Verbreiterung und Verlängerung des Bahnsteigs der Haltestelle Jannowitzbrücke im Gange, welche eine Unterklotzung des äußeren Schienenstranges im südlichen Ferngleis bedingten, um das alte Mauerwerk abbrechen und die neuen Auflagersteine versetzen zu können.

Die durch den Frost eingetretene Verzögerung im Fortgang der Arbeiten ist bereits wieder vollständig eingeholt worden, so daß zu hoffen steht, die angesetzte Vollendungsfrist, d. i. Ende März, bestimmt einzuhalten. Zur Zeit sind vor allen 11 Pfeilern die Leitpfähle, welche das Anstreifen hochbeladener Spreekähne an die Kragträger verhüten sollen, geschlagen; das untere Mauerwerk an den Pfeilern ist in Granit erneuert, die Auflagersteine für die Kragträger sind versetzt, desgl. die für Anker, Querträger und Bremsträger. Alle Auflagersteine bestehen aus Granit.

Da auch unter dem nördlichen Stadtgleis Auflager für die Ankersplinte geschaffen werden mußten, so wurde besonders auch mit Rücksicht auf die Sicherheit der bei der Enge der Baustelle häufig zum Überschreiten der Gleise gezwungenen Arbeiter und Aufsichtsbeamten angeordnet, daß alle Züge langsam fahren mußten und zwar mit einer stündlichen Geschwindigkeit von 15 km bezw. 8 km (im südlichen Ferngleis). Selbstredend steht dauernd ein Bläser dort, der Hornsignal gibt, sobald sich ein Zug nähert. Die Stadtzüge fahren bereits wieder mit der vorgeschriebenen Geschwindigkeit, weil die Arbeiten auf der Nordseite beendet sind.

Alles abgebrochene Mauerwerk und sonstiger Bauschutt konnte nur nachts abgefahren und ebenso mußten sämtliche neuen Baustoffe nachts auf Arbeitszügen herangeschafft werden. Zur ausgiebigen Beleuchtung der Baustelle wurden elektrische Bogenlampen aufgestellt.

Auf den vorher erwähnten Leitwerken und einigen angemieteten Spreekähnen finden die zum Zusammenfügen des Eisenwerks nötigen Gerüste ihren Stützpunkt, während die Rüstung für das Mauerwerk nur ausgekragt wurde. Die Maurerarbeiten sind der Firma Streubel in Berlin, die Eisenarbeiten der Brückenbauanstalt Beuchelt & Cie in Grünberg in Schlesien übertragen. Beide Firmen arbeiten in erfreulicher Weise derart Hand in Hand, daß, falls nicht unvorhergesehene Hindernisse eintreten, die Arbeiten rechtzeitig fertiggestellt sein werden.

Zur Beförderung des Eisenwerks sind der Fabrik dauernd zwei Langholzwagen zur Verfügung gestellt, die fortwährend zwischen Grünberg und Berlin während der Bauzeit laufen; ferner ist dauernd ein fahrbarer Kran mit 5 t Tragfähigkeit in Bereitschaft, der nachts auf der Baustelle arbeitet und bei Tage auf dem Schlesischen Güterbahnhof steht. Es war durchaus nötig, stetig sowohl denselben Kran, wie dieselben Langholzwagen zu verwenden, damit die Höhenlage der Träger zum Kran und zum Baugerüst immer die gleiche blieb, zumal die Hubhöhe des Hebezeugs nur knapp ausreichte. Als sehr praktisch erwies es sich, daß zufällig die eigentlichen Kragträger so geplant waren, daß sie zusammengenietet — allerdings bei geringer Schrägstellung — das zulässige Lademaß und das dem Kran zugemutete Gewicht nicht überschritten. Vor Beginn der Aufstellung wurde der Kran nach Grünberg gesandt, um dort das Aufhängen und Einschwenken der Kragträger auszuproben. Die Aufhängevorrichtung konnte gerade im Schwerpunkt der Kragträger angebracht werden, so daß zur Lageänderung nur die geringe Zapfenreibung des hölzernen Drehzapfens, an dem der Kragträger aufgehängt war, zu überwinden blieb. Dank diesen Proben ging das Heben und Schwenken aller Eisenteile bisher glatt von statten. Die Arbeiten in Schnee und Eis auf knappem Raum erheischten

neben der größten Vorsicht aller Arbeitenden dauernde strenge Aufsicht, denn die Arbeitsstelle glich längere Zeit, wo das Schlabberwasser der Lokomotiven und das Kondensationswasser der Dampfheizung niederfiel und gefror, oft einer Eisbahn. Selbst beständiges Salzstreuen neben Verwendung von Sand konnte die Glätte nicht immer bannen. Bis zum 10. d. M. waren alle Anker und Kragträger sowie die Hauptträger bis auf den letzten eingebaut. Das Zwischennieten der Querträger und Buckelplatten folgt den Hauptträgern unmittelbar; auf mehreren Öffnungen ist bereits die Asphaltierung beendet, die Schwellenstapel unter dem Gleis sind beseitigt und das Kiesbett ist aufgebracht. Das trockne Wetter der letzten Wochen war gerade den letzterwähnten Arbeiten sehr günstig. Die Herstellung in der Fabrik war so vorgeschritten, daß sogar eine frühere Fertigstellung möglich gewesen wäre, wenn die räumliche Beschränktheit der Baustelle und der lebhafte Betrieb eine größere Entfaltung von Arbeitskräften und eine schnellere Zuführung der Baustoffe zugelassen hätten.

Nach Vollendung der Auskragung wird das Ferngleis Friedrichstraße-Schlesischer Bahnhof in einer Nacht verschoben und die Probebelastung vorgenommen werden. Dann folgt in einer anderen Nacht das Heranschieben des zweiten Ferngleises. Inzwischen werden unter dem Stadtgleis Friedrichstraße-Schlesischer Bahnhof die Betongrundschwellen für die Bahnsteigverbreiterung hergestellt. Hierauf kommen dann Betonbänke und -Platten wie bei den übrigen Stadtbahnstationen, jedoch kann deren Aufstellung mit der Verschiebung des Gleises ebenfalls nur in einer kurzen nächtlichen Pause von drei Stunden voraussichtlich in der zweiten Hälfte des April vor sich gehen. Die Verlängerung des Bahnsteigs wird gleichfalls im April bewirkt werden, so daß der Überleitung der Vorortzüge Erkner-Potsdam auf die Stadtgleise zum 1. Mai nichts mehr im Wege steht. Über diesen letzten interessanten Teil der Bauausführungen auf Haltestelle Jannowitzbrücke mit näherem Eingehen auf das Eisenwerk wird weitere Mitteilung vorbehalten. Platt.

Die zweite Lesung des Eisenbahnetats im preußischen Abgeordnetenhause.

(Schluß.)

Die Einnahmetitel des Etats wurden bei Fortsetzung der Verhandlung am 9. d. M. ohne weiteres bewilligt. Zu den Personalausgaben lagen folgende Anträge vor: des Abg. Schmidt-Warburg: die Regierung möge dafür Sorge tragen, daß den in der Eisenbahnverwaltung beschäftigten Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren und Maschineninspektoren eine die Dauer von fünf Jahren überschreitende Zeit der diätarischen Beschäftigung bei der Festsetzung des Besoldungsdienstalters in Anrechnung gebracht werde, und des Abg. Trimborn: die Regierung zu ersuchen, in dem nächstjährigen Etat das Gehalt der Eisenbahn-Betriebssekretäre in einer ihrer Stellung und ihren Leistungen entsprechenden Weise zu erhöhen. Ersterer Antrag wurde der Budgetkommission überwiesen, letzterer sollte nach Abschluß der Etatsberatung besonders behandelt werden.

Der Abgeordnete Schmieding erstattete zunächst Bericht über die Verhandlungen der Budgetkommission, deren wesentlichen Inhalt wir bereits in der Nr 20 mitgeteilt haben. Hieran schlossen sich Befürwortungen der Gehaltserhöhung für einzelne Beamtenklassen und des erweiterten Baues von Dienstwohnungen. Die Gehaltsfragen sollen aber erst später bei der Beratung der vorliegenden 130 Beamtenpetitionen zur ausführlichen Erörterung kommen. Fragen von allgemeinerer Bedeutung berührte der Abg. Goldschmidt (frs. Vergg.), der das Koalitionsrecht der Arbeiter erörterte und das Verfahren des Ministers tadelte, Arbeitern, deren Zugehörigkeit zum sozialdemokratischen Eisenbahnerverbande erwiesen war, zu kündigen. Er wünschte weiter für ständige zuverlässige Arbeiter die Gewährung eines jährlichen etwa einwöchentlichen Urlaubs unter Fortgewährung des Lohnes, die Gewährung von Freifahrtscheinen und Besserung des Stücklohnes für Werkstättenarbeiter. Dann trug er das Budget eines Gleiwitzer Eisenbahnwerkstätten-Arbeiters vor, das mit 824 ℳ Lohn und 3 ℳ Nebeneinnahme abschließt, und dessen Ausgabeposten bei einer Familie von Mann, Frau und drei Kindern u. a. betragen: für Brot 113 ℳ, für Kartoffeln, Gemüse und Obst zusammen 40 ℳ, für Fleisch, Wurst, Speck, Fett und Butter zusammen 180 ℳ, für Zutaten zur Suppe, Kaffee, Schokolade, Milch, Zucker usw. zusammen rund 100 ℳ, für Wohnung 100 ℳ, Heizung und Beleuchtung 65 ℳ, Kleidung und Wäsche 150 ℳ. Für geistige Getränke (Bier) und Zigarren sind nur 18 ℳ ausgegeben. Das Wochenbett der Frau kostete 14 ℳ, der Rest der Ausgaben mit rund 50 ℳ kommt auf Beschaffungen, kirchliche Ausgaben, Bildungsmittel und ähnliches. Fürwahr ein bescheidenes Budget, das einer Aufbesserung wohl bedürftig sei. Im übrigen spendete Redner einer Reihe von Maßnahmen des Ministers, so den sogen. Überraschungskommissionen, seinen Beifall, und empfahl eine Erhöhung der Arbeiterpensionen.

Staatsminister Budde antwortete sofort, um sich nochmals über seine Stellung zur Sozialdemokratie auszusprechen. Diese sei eine ordnungsfeindliche Partei; ein Beamter oder Arbeiter, der diese Partei tatsächlich durch Zahlung von Beiträgen unterstütze, könne nicht im Dienste der Eisenbahnverwaltung stehen, er müsse entlassen werden. Der Minister ging dann auf den von ihm schon im Herrenhause mitgeteilten Vorgang unter Güterbodenarbeitern in Altona (s. Nr 17 S. 262 d. Ztg.) näher ein. Den 27 der Beitragszahlung zum sozialdemokratischen Verband Überführten sei der Lohn auf 14 Tage gezahlt und sie seien dann entlassen. Der Minister fuhr fort: „Die armen Leute tun mir leid; aber ich habe genugsam von dieser und von jeder Stelle aus, wo ich hierzu Gelegenheit hatte, gesagt: ich dulde es nicht, daß einer bei den Sozialdemokraten sich als tätig erweist; er muß entfernt werden. Würde ich die Entlassung verfügt haben, ohne daß die Leute vorher gewarnt wären, dann würde der Herr Vorredner recht haben, daß ich zu hart gewesen wäre. Da sie aber von der Eisenbahnverwaltung wiederholt auf das Verbot aufmerksam gemacht sind, so trifft die Schuld der Entlassung die Verführer. Sie haben die Entlassenen selbst als ‚Verführte' bezeichnet, Herr Abg. Goldschmidt, weil die armen Leute dazu gebracht wurden, daß sie der sozialdemokratischen Partei beigetreten sind. Die Schuld fällt also nicht auf mich. Ich habe, wie gesagt, Mitleid mit den Leuten, aber ich mußte sie entlassen; denn der Eisenbahner muß wissen, woran er ist. Er verlangt von mir, daß ich die Arbeitswilligen schütze, und die Arbeitswilligen sind die guten Beamten und Arbeiter, von denen der Herr Abg. Goldschmidt gesprochen hat."

Der Minister sprach dann weiter von der Macht über die Arbeiter, die die Sozialdemokratie an sich reißen wolle. Man habe ihm vorgehalten, warum er keine Koalition dulde, Koalition sei doch Ordnung; es sei besser, mit den geordneten Arbeitern zu verhandeln, als wenn jeder seinen eigenen Willen habe. „Meine Herren, auf diese Taktik verstehe ich mich nicht. Ich habe noch im Generalstab unter dem alten Moltke gelernt, und der verstand unter Aufmarsch auch Ordnung, war aber der Meinung, daß man in den Aufmarsch hineinstößt, bevor der Feind geordnet ist. Und daß hier ein Feind vorhanden ist, daß hier ein schwerer Kampf besteht, darüber kann kein Zweifel sein. Also die Taktik, die ich gelernt habe, sagt: man stößt in den Feind hinein, ehe er sich geordnet hat, ehe er stark geworden ist. Meine Herren, ich habe gesagt: die Sozialdemokratie will die Macht haben, um sie zu geeigneter Zeit ausüben zu können. Ja, die Führer rufen den Sozialdemokraten zu: ‚Alle Räder stehen still, wenn dein starker Arm es will!' und das wissen sie ganz genau, daß das bei der Eisenbahn leicht durchzuführen ist. Vor mir liegen von den letzten Tagen drei Zeitungsausschnitte; der eine ist aus Budapest, und zwei andere sind aus Buenos-Aires und Rosario. Da ist ausgesprochen: wenn jetzt nicht bald das bewilligt wird, was von den Eisenbahnern verlangt wird, so wird ein Eisenbahnerstreik ausbrechen."

Der Minister ging dann auf die Äußerung des sozialdemokratischen Abg. Legien im Reichstag ein, daß die Arbeiter bei einem Eisenbahnerstreik, der gar nicht so gefährlich wäre, nicht die Schuld haben würden, sondern die Arbeitgeber, die Verwaltung, die es nicht versteht, sich mit den Arbeitern in angemessener Weise zu verständigen. Der Minister meinte, er wolle den Zustand nicht ausmalen, wenn z. B. in Berlin die Eisenbahnen nur einen halben Tag stillständen. Der Eisenbahner müsse sich der heiligen Pflicht bewußt sein, für den öffentlichen Verkehr, für die Gesamtheit des Staates zu sorgen. Weiter ging Redner auf den Zudrang zur Eisenbahnarbeiterschaft ein; für 7 entlassene Arbeiter in Darmstadt hätten sich 70 Ersatzleute gemeldet, in Bromberg seien 8 Arbeiter entlassen, während im Laufe des Jahres 1000 Arbeiter um Annahme gebeten hätten.

„Daß übrigens auch bei der Staatseisenbahnverwaltung tatsächlich gar kein rigoroses System besteht, das kann ich Ihnen durch eine Statistik beweisen, aus der der Herr Vorredner auch ersehen wird, daß allerdings einer großen Anzahl von alten Arbeitern Prämien zufallen. Unter den 50 000 Werkstättenarbeitern, die in der preußischen Staatseisenbahnverwaltung beschäftigt werden, sind 59 % älter als 30 Jahre, 35 % älter als 40, 16 % älter als 50, 5 % älter als 60 und 1 % älter als 70 Jahre,

ein Zeichen, daß auch die alten Arbeiter behalten werden, soweit sie noch irgend eine Verrichtung tun können. Ununterbrochen waren beschäftigt von den Arbeitern 59 % länger als 5 Jahre, 42 % länger als 10 Jahre, 19 % länger als 20 Jahre, 12 % länger als 25 Jahre, 5 % länger als 30 Jahre, 1 % länger als 40 Jahre. Die Beschäftigungsdauer der Werkstättenarbeiter wird, nach der Erfahrung des letzten Jahres zu urteilen, durch einen jährlichen Abgang von etwa 15 % beeinträchtigt. Von diesen 15 % bleiben aber im Dienst der Eisenbahnverwaltung 9 %, in denen sich ihre Verhältnisse verbessern, indem sie in Beamtenstellungen übertreten; weitere 3 % scheiden aus, um ihrer Militärdienstzeit zu genügen, oder durch Invalidität und Tod. Es bleiben also nur noch 3 %, die aus irgend einer anderen Ursache ausscheiden. Meine Herren, das ist doch ein Zeichen dafür, daß der Geist unter den Arbeitern sehr gut ist und daß die Behandlung der Arbeiter human sein muß; denn sonst blieben die Leute nicht so lange. Unter den Werkstättenarbeitern befinden sich 7000, das sind 14 %, die Söhne oder Enkel der schon vorhandenen Arbeiter sind, und unter den 2500 Lehrlingen sind 62 % aus den Familien der Eisenbahner hervorgegangen."

Der Minister schilderte noch weiter die Gefahren der Verbindung der Sozialdemokratie mit dem Ausland zu gemeinsamen Streiks, rühmte die wohltätige Wirksamkeit des Casseler Verbands, verteidigte die vom Abg. Goldschmidt angefochtene Gewährung von Reisebeihilfen an die zur Gründung des genannten Verbandes abgesandten Beamten- und Arbeitervertreter und legte seine Stellung zu den Arbeiterausschüssen dar. Zum Zeichen, wie sich unabhängige Beamtenvereine zu den Verhetzungen der Sozialdemokratie stellten, las er eine Erklärung von 200 Mitgliedern des Lokomotivbeamtenvereins Stephenson in Hagen vor, die diese in der Hagener Zeitung als Antwort auf ein sozialdemokratisches Flugblatt abgegeben haben und in der sie die Fürsorge der Verwaltung und die Mitarbeit der bürgerlichen Parteien an dieser Fürsorge im Gegensatz zur Sozialdemokratie hervorheben und die Unwahrheiten des Flugblattes zurückweisen. Er führte dann noch einige Zahlen aus der Werkstätten-Lohnstatistik an und versicherte, daß die Löhne im Jahre 1903 gestiegen seien und jetzt weiter steigen. Für einen Werkstättenarbeiter wurden im Jahre 1894 im Jahresdurchschnitt 1036 ℳ, jetzt (1904) 1153 ℳ aufgewendet, das ist eine Steigerung in 11 Jahren um 11,3 %. Er schloß unter lebhaftem Beifall mit den Worten, er halte es für seine Pflicht, mit dem hohen Hause zusammen fortgesetzt dahin zu streben, die soziale Lage der Eisenbahner nach Möglichkeit zu verbessern. „Auf diesem Wege sind wir in der Lage, den sozialdemokratischen Bestrebungen mit einer richtigen Sozialpolitik entgegenzutreten. Ich fasse meine Stellung als größter Arbeitgeber dahin auf, daß ich diese Sozialpolitik mit Energie durchführen muß zum Schutze der Arbeitswilligen, zum Schutze des Erwerbslebens, zum Schutze der Gesamtheit des Staates, zum Schutze von allem, was uns bisher wert, teuer und heilig gewesen ist."

Die ferneren Redner des Tages sprachen sich hauptsächlich über die Notwendigkeit von Gehaltsverbesserungen und andere Fragen der sozialen Fürsorge aus. Der Abg. Kopsch (freis.) hielt eine solche nötig namentlich für das Fahrpersonal, die Bahnsteigschaffner, die Eisenbahntelegraphisten und Lademeister, die Bahnmeister und Fahrkartendrucker. Er halte die Aufbesserung der unteren und mittleren Beamten für eine der Lösung bedürftige Kulturaufgabe. Der Abg. v. Savigny (Ztr.) behandelte das Koalitionsrecht und sprach sich dann dafür aus, daß man die ständigen Werkstättenarbeiter nach dem Ablauf einer Anzahl von Dienstjahren zu Beamten aufrücken lasse. Es sei dies die Ausführung eines idealen Gedankens, daß derjenige, der einen großen Teil seiner Lebens- und Arbeitskraft dem Staatseisenbahndienst gewidmet habe, in ihn auch endgültig als Beamter überführt werde. Wenn solche Wünsche, wie es immer von neuem geschehe, in Form von Petitionen dem Abgeordnetenhause vorgetragen würden, so sei das nicht das Erheben einer Beschwerde, sondern es liege darin nur die Absicht, den Abgeordneten und damit der öffentlichen Meinung die Möglichkeit zu geben, sich über die vorliegenden Wünsche zu unterrichten. Der Abgeordnete sprach weiter seine Befriedigung aus, daß eine Erhöhung der Arbeiterpensionen aus der Pensionskasse um 25 % geplant sei, und befürwortete die vom Abg. Goldschmidt schon empfohlene Gewährung kurzen Urlaubs an Arbeiter unter Fortgewähr des Lohnes nach bestimmten Grundsätzen. Weiter tadelte er die vielfach beliebte willkürliche Regelung der Stücklohnsätze in den Werkstätten. Endlich kam er auf den sogen. Trierer Eisenbahnarbeiterverband, der jetzt rund 50 000 Mitglieder zähle, dessen loyale Gesinnung und Haltung bekannt sei und der durch Gründung einer Pensionszuschußkasse auch für die wirtschaftliche Förderung seiner Mitglieder nützliche Einrichtungen getroffen habe. Nun liege die Besorgnis vor, daß durch den jetzt gegründeten Verband der Eisenbahnvereine und dessen Bestrebungen auf Errichtung von allerhand Zuschuß- und Unterstützungskassen dem Trierer Verband ein Wettbewerb entstände. Keinenfalls dürfe auf die diesem Verband angehörigen Arbeiter ein Druck ausgeübt werden zu nochmaligen weiteren Beiträgen. Zum Schluß legte der Abg. Strosser (kons.) ein Wort für die Besserung der Werkführerstellung ein und sprach sich lebhaft für den Standpunkt des Ministers in der Bekämpfung der Sozialdemokratie aus.

Der vorletzte Sitzungstag, 10. März, begann mit dem Vortrag weiterer Wünsche für das Personal. Der Zentrumsabg. Brust sprach für Gehaltserhöhungen insbesondere der Bahnsteigschaffner, Lokomotivheizer, Lokomotivführer, Wagenmeister, Lademeister und äußerte, wie der Abg. v. Savigny tags vorher, die Besorgnis, der Casseler Verband möchte den Trierer Verband in seiner Wirksamkeit beeinträchtigen. Aus den weiteren Reden heben wir die des Abg. Dr Schultz-Bochum über die Notwendigkeit der Vermehrung der Dienstwohnungen für die mittleren und niederen Beamten hervor. Bei der Bergverwaltung hätten von 2909 Beamten 1193 Dienstwohnungen, also 41 %, während nach dem Etat 1904 von den 135 881 etatsmäßigen Eisenbahnbeamten nur 27 359, also nur 20 %, mit Dienstwohnungen bedacht seien. Allerdings geschehe ja in anderer Weise, durch Unterstützung der Baugenossenschaften und die Errichtung staatseigener Bauten, die billig an Beamte vermietet werden, sehr viel für die Befriedigung des Wohnungsbedürfnisses. Aber die Gewährung einer Dienstwohnung habe auch eine ideale Seite: sie sei lediglich für den Königlichen Dienst bestimmt, dessen Träger der Beamte sei. Dadurch werde die soziale Stellung des Bewohners einer Dienstwohnung gehoben; das sei gerade jetzt den die Autorität untergrabenden Mächten gegenüber sehr wichtig. Abg. Freiherr v. Zedlitz (fk.) sprach sich in besonders eindringlicher Weise für die energische Bekämpfung der Sozialdemokratie im Sinne der Darlegungen des Ministers aus: „Nach der Richtung der kräftigen und energischen Abwehr gegen die Sozialdemokratie in Wort und Tat und nach der Richtung, dafür zu sorgen, daß unsere Eisenbahnen im wahren Sinne des Wortes Musterbetriebe für Arbeiter und Angestellte werden, also nach beiden Richtungen wird der Herr Minister stets die Unterstützung meiner Freunde finden."

Zum Schluß nahm Staatsminister Budde nochmals das Wort, um zunächst einer Ausführung des Abg. Brust gegenüber den Nachweis zu führen, daß Warnungen an die Arbeiter, daß Beteiligung an sozialdemokratischen Bestrebungen Entlassung nach sich ziehe, wiederholt und in ausreichendem Umfang erlassen seien. Dies sei u. a. durch Anschlag und Bekanntmachung in allen Werkstätten mitgeteilt worden. Er kam dann auf den Trierer Verband. Er stehe ihm durchaus freundlich gegenüber, er könne ihm aber natürlich für das ganze Gebiet der Staatsbahnen kein Monopol gewähren. Der Casseler Verband verfolge dieselben wirtschaftlichen Zwecke. Die Verbandsmitglieder wollen in Krankheitsfällen oder bei Pensionierungen oder für die hinterlassenen Witwen und Waisen aus selbst begründeten und verwalteten Kassen sich Zuschüsse versichern zu den staatlich gewährten Gebührnissen. Weiter äußerte er sich über die Lage der höheren Techniker: „Es ist schon oft in diesem hohen Hause die Tatsache behandelt worden, daß die höheren Techniker in früheren Jahren zu lange auf Anstellung warten mußten, ich glaube bis zu 13 Jahren. Es ist mir — mit Rücksicht auf die anderen Ressorts — nicht möglich gewesen, die Anrechnung einer bestimmten diätarischen Dienstzeit auf das Besoldungsdienstalter zu erreichen. Dagegen habe ich in Aussicht genommen, diejenigen höheren Techniker, die durch eine zu lange Wartezeit in früheren Jahren erheblich geschädigt sind, in der Weise zu entschädigen, daß ich ihnen angemessene Remunerationen gebe, bis sie in das Höchstgehalt eingerückt sind Das soll keine Beihilfe, keine Unterstützung sein, sondern eine Remuneration, weil diese Beamten in ihrem Amte genau dasselbe leisten, als ob sie schon früher zur Anstellung gekommen wären, und weil die jetzt zur Anstellung kommenden Techniker nur etwa die Hälfte der Zeit warten, wie diejenigen, die 13 Jahre warten mußten."

Über die Konsumvereine äußerte der Minister, er wünsche nicht, daß viele Konsumvereine entstehen, sondern halte die Konsumvereine für eine rein örtliche Frage, die am Orte selbst ausgetragen werden müsse. „Es wird mich freuen, wenn die Eisenbahner keine Konsumvereine gründen; dann entnehme ich daraus, daß am Orte kein wirtschaftlicher Kleinkrieg stattfindet. Wenn aber am Orte ein Kleinkrieg stattfindet, dann kann ich die Eisenbahner nicht abhalten, ihre Interessen in diesem Kleinkriege selbst zu vertreten."

Weiter ging er auf die vom Abg. Dr Schultz erörterte Dienstwohnungsfrage ein und gab folgende Statistik: „Wir haben im Jahre 1896/97: 28 900 Dienstwohnungen gehabt und 1902: 73 480. Im ganzen haben wir auf 100 Eisenbahnbedienstete mit eigenem Haushalt im Jahre 1896/97: 11,43 % Dienstwohnungen gehabt und 1902: 13,1 %. Die Gesamtzahl der Wohnungen, die für Eisenbahner zur Verfügung stehen, seien sie Dienstwohnungen, seien sie Mietwohnungen, ist gewachsen 1896 von 30 331 auf 47 418. Es waren, um auf diese an mich gestellten Fragen zu antworten, an Wohnungen überwiesen: Unterbeamten

22 150, Arbeitern 5030, mittleren Beamten 8180, und davon 2280 an Stationsassistenten. Für 1904 stehen der Eisenbahnverwaltung zum Neubau von Wohnungen bezw. zur Beschaffung von Wohnungen zur Verfügung: im Betriebsetat 2 500 000 ℳ, im Extraordinarium 1 000 000 ℳ und in dem neuen Gesetz betreffend die Bereitstellung von Mitteln zur Beschaffung von Wohnungen für Arbeiter in den staatlichen Betrieben 9 000 000 ℳ, so daß im Jahre 1904: 12 500 000 ℳ für diesen hochwichtigen Zweck aufgewendet werden." Die Aufwendungen seit 1895 hierfür beziffern sich auf 61 066 800 ℳ. Nochmals ging der Minister dann auf die Haltung der Sozialdemokratie und die durch ihr Treiben angerichtete Begriffsverwirrung ein: „Es ist eigentümlich, wie die Begriffe in heutiger Zeit sich so schnell verwirren durch die fortgesetzte Agitationsarbeit der Sozialdemokratie. Wenn man früher von Kontraktbruch sprach, so hielt man den Menschen, der einen Vertrag brach, für einen untreuen Mann. Jetzt erscheint der Kontraktbrecher kaum noch verächtlich, sondern der Streikbrecher; über die Streikbrecher wird gerichtet und sie werden verächtlich behandelt. Der Vertragsbrecher aber sol ein großer Mann sein. Daran haben aber die bürgerlichen Parteien mit Schuld, indem sie nicht der Sache klar auf den Grund gehen, indem sie das Koalitionsmäntelchen, das in Dresden einige Risse bekommen hat, nicht etwas in die Höhe heben und unter den Koalitionsmantel schauen. Wenn das geschehen würde, müßte man sich sagen: was Koalitionsrecht genannt wird, ist nichts anderes als eine einseitige Aufhebung des Kündigungsrechts. Und dagegen muß ich energisch protestieren. Ich glaube deshalb, daß ich in das Koalitionsrecht absolut nicht eingegriffen habe; denn in der Beschränkung, die ich gegeben habe, ist überhaupt gar nicht die Verhinderung enthalten, sich an Verbände anzuschließen, die das Wohl der Arbeiter im Auge haben. Es handelt sich gar nicht um das Verbot einer Vereinigung zwecks Verbesserung der Löhne und Arbeitsbedingungen, sondern vielmehr um das Verbot der Teilnahme an Bestrebungen, die gegen die staatliche Ordnung gerichtet sind ..... Denn die Sozialdemokraten befördern ja gar nicht das Wohl der Arbeiter; das fällt ihnen gar nicht ein; denn sie verhöhnen und machen verächtlich alle Maßnahmen der Staatsregierung, die dazu dienen sollen, die soziale Lage der Eisenbahner zu verbessern."

Der Minister schloß unter lebhaftem Beifall des Hauses mit dem Ausspruch, daß nach seiner Ansicht die schlechtesten Vertreter der Eisenbahner die Sozialdemokraten seien.

Die Besprechung über Titel 1 und 2 wurde nun geschlossen, diese Titel bewilligt und zu den folgenden Titeln übergegangen. Bei Titel 5 (außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen) brachte der Abg. Lattmann einen Artikel des sozialdemokratischen Volksblattes für Hessen und Waldeck zur Sprache, in dem behauptet wurde, daß die Verteilung der Weihnachtsremunerationen im Direktionsbezirk Cassel wieder ungezählte Scharen in die Reihen der Sozialdemokratie treibe, eine solche Verteilung sei noch nie dagewesen. Die Herren Räte mit dem Präsidenten an der Spitze hätten sich jeder mit 1500 ℳ bedacht. Fast alle Unterbeamten mit kleinen Ausnahmen seien leer ausgegangen. Demgegenüber wurde tatsächlich festgestellt, daß die Behauptung bezüglich des Präsidenten und der Direktionsmitglieder überhaupt unwahr sei und daß zur Verteilung von Gratifikationen und Unterstützungen der Direktion zur Verfügung standen: für höhere Beamte 5380 ℳ, für mittlere Beamte 85 874 ℳ und für Unterbeamte 81 100 ℳ, und daß zu Weihnachten allein an Unterbeamte über 40 000 ℳ zur Verteilung gelangt waren. Zu Titel 6 hob der Berichterstatter hervor, daß für Wohlfahrtszwecke 27 147 000 ℳ, d. h. gegen das Vorjahr mehr 1 464 000 ℳ eingesetzt seien und daß sich hierunter 50 000 ℳ für Herstellung von Genesungsheimen neu eingesetzt befänden. Der Abg. v. Savigny brachte den im Direktionsbezirk Elberfeld schwebenden Streit zwischen der Direktion und den Kassenärzten wegen der sogenannten freien Arztwahl zur Sprache. Dies gab dem Regierungskommissar, Ministerialdirektor Wehrmann, Anlaß, den Standpunkt der Regierung in dieser Frage ausführlich darzulegen. Der vorgetragene Fall im Bezirk Elberfeld sei der einzige, in welchem sich die Behörde mit den Ärzten nicht habe verständigen können, während dies überall sonst bei Erhöhung des Arzthonorars gelungen sei. Er setzte auseinander, wie die Verwaltung Wert darauf legen müsse, fest bestellte Ärzte zu haben, die eine genaue Erfahrung im Eisenbahndienst haben und wissen, welche körperliche Eigenschaften dazu gehören. Es könne daher nicht jeder Arzt angenommen werden, der in der betreffenden Stadt wohne. „Die Düsseldorfer Ärzte haben sich auf den Standpunkt gestellt, daß jeder Arzt zugelassen werden müßte, der dem dortigen Ärzteverein angehört; sie haben die sogenannte unbedingte freie Arztwahl verlangt, bei welcher es den Kranken überlassen bleibt, zu jeder Krankheit den Arzt von neuem selber zu wählen. Bei dieser Methode ist es natürlich nicht möglich, daß der Arzt die Kranken gründlich kennen lernt, und ebenso wenig ist die Sicherheit dafür gegeben, daß, wenn ein Kranker an einem entfernten Punkte mal den Arzt ruft, dann dieser auch sofort zur Stelle ist. Diese Forderung hat abgelehnt werden müssen. Die Ärzte haben darauf die Kassenstellen gekündigt. Selbstverständlich mußte die Eisenbahnverwaltung ihnen nun auch die Bahnarztstellen kündigen. Es kann nicht als zulässig angesehen werden, daß ein Arzt eine Vertrauensstellung im Eisenbahndienst in Anspruch nimmt, wenn er die Einrichtungen der Eisenbahnverwaltung auf ärztlichem Gebiet zugleich auf das schärfste bekämpft. Wir können nicht mit der Pflege der Beamten im Eisenbahndienst einen Arzt beauftragen, der mit dem Kassenarzt in Feindschaft steht, den wir selbst für Hilfsbeamte und Arbeiter bestellen. Die Folge des Zwistes war die, daß die Düsseldorfer Ärzte erklärten, sie würden in Zukunft keinen Bahnbeamten mehr behandeln, selbst nicht für die Taxgebühr. Die Eisenbahnverwaltung war also genötigt, andere Ärzte zu engagieren, und sie hat tüchtige Ärzte bekommen, die auch vollständig ausreichend sind für die Versorgung der Kranken in Düsseldorf."

„In Elberfeld haben sich nicht alle Ärzte auf denselben Standpunkt gestellt; ein Teil der Ärzte, ebenso auch in Barmen, ist der Verwaltung treu geblieben. Es sind deshalb nur, weil diese Ärzte nicht vollständig ausreichend waren für die Versorgung der Kranken, noch einige Ärzte dazu engagiert. In Elberfeld ist allerdings auch der Vorschlag gemacht worden, die freie Arztwahl für die Beamten und Arbeiter fallen zu lassen, dagegen aber die freie Arztwahl für die Angehörigen zuzulassen. Diesen Antrag hat der Herr Minister ablehnen müssen. Die ärztliche Behandlung der Angehörigen, die im Krankenversicherungsgesetz nicht vorgeschrieben worden ist, ist von der Verwaltung sowohl für die Beamten wie für die Arbeiter nur deshalb angeordnet, weil wir den Beamten nicht von seiner Familie trennen können; wenn wir sicher sein wollen, daß der Beamte und Arbeiter im Dienst erscheint, müssen wir auch dafür sorgen, daß in seiner Familie der Krankheit begegnet wird. Es ist also auch für die Sicherheit des Betriebes wichtig, daß die Angehörigen der im Außendienst verwendeten Beamten und der Arbeiter zuverlässige Krankenbehandlung finden. Aus denselben Gründen wie für die Beamten hat deshalb die freie Arztwahl für die Angehörigen abgelehnt werden müssen, wozu noch hinzukommt, daß unmöglich der Streit zwischen einem Arzt, den die Verwaltung bestellt, und einem Arzt, welchen die Familie nach ganz anderen Grundsätzen frei wählt, in die einzelne kleine Häuslichkeit getragen werden kann; das geht nicht." Redner betonte zum Schluß die Notwendigkeit, daß die Verwaltung ihre wohlerwogenen, seit Jahren bestehenden Einrichtungen, die sie für die Sicherheit des Betriebes erforderlich halte, nicht zu gunsten eines von den Ärzten eingenommenen Standpunktes aufgeben könne, dessen Gründe den Eisenbahnverhältnissen fern lägen.

Diesen Ausführungen gegenüber sprach der Abg. v. Savigny den Wunsch aus, daß der Düsseldorfer Vorschlag schließlich Annahme finde, wonach die Bahnärzte für die Beamten von der Verwaltung bestellt würden, für die Arbeiter und ihre Angehörigen aber freie Arztwahl gewährt werde. Auf dieser von der Eisenbahndirektion vorgeschlagenen Grundlage werde die Herstellung des Friedens wenigstens für den wichtigen Düsseldorfer Bezirk möglich sein.

Nachdem von verschiedenen Abgeordneten noch einige andere Wünsche in Wohlfahrtsfragen vorgebracht waren — u. a. wurde günstigere Berechnung des Nachtdienstes nach Art der Post, besserer Schutz der Bahnsteigschaffner gegen Zug gefordert —, wandte sich die Beratung den sachlichen Ausgaben zu, die ohne weiteres bewilligt wurden, und gelangte dann zum sogen. Extraordinarium. Der Berichterstatter wies darauf hin, daß dieses mit 101 320 350 ℳ eine bisher nicht dagewesene Höhe erreicht habe. Es handle sich namentlich um Bahnhofsumbauten, Legung dritter und vierter Gleise, Sicherheitsanlagen, Vermehrung der Betriebsmittel und Ähnliches. Mindestens $^2/_3$ dieser Anlagen und Anschaffungen dienten zur dauernden Vermehrung des werbenden Eisenbahnvermögens und das Geschäftsgebaren der Eisenbahnverwaltung sei daher als äußerst solide zu bezeichnen.

Es entwickelte sich nun der auch noch am letzten Sitzungstage, dem 11. März, fortgesetzte Vortrag eines sehr umfangreichen Wunschzettels durch eine große Anzahl von Abgeordneten. Gegenstand der Wünsche waren fast überall weitere Bahnhofsumbauten oder -Verbesserungen und Beseitigung von Schienenübergängen. Wir erwähnen namentlich den Wunsch auf Erbauung eines zweiten Gleises auf der Strecke Rendsburg-Vamdrup, die Klagen über die Schutzlosigkeit der Reisenden auf Bahnhof Neumünster gegen die Unbilden der Witterung, die Bitte um Errichtung eines Fernbahnhofs für den Berliner Stadtteil Moabit mit seinen 275 000 Einwohnern, Klagen über Unzulänglichkeit der Bahnhöfe in Paderborn, Remscheid und Solingen, Mülheim a/Rhein, Hamm, Herne, Mülheim a/Ruhr, Wetzlar, des Ostbahnhofs in Frankfurt am Main. Für die Notwendigkeit von Bahnhofsneubauten in Remscheid und Solingen traten die Abgg. Eickhoff und Dr Fried-

berg besonders lebhaft ein; des ersteren Behauptung, daß die Eisenbahndirektion Elberfeld beide Städte jahrelang schlecht behandelt habe, trat der Abg. v. Eynern lebhaft entgegen, indem er insbesondere den ausgeschiedenen Direktionspräsidenten Dieck gegen solchen Vorwurf in Schutz nahm. Der neue Präsident sei in eine günstigere Ära gekommen. Unter der Ära Miquel sei der Sparsamkeitstrieb vorherrschend und keine Möglichkeit gewesen, aus ihm etwas herauszukriegen für Bauten in den geradezu notleidenden, abseits von den großen Verkehrslinien liegenden Kreisen.

In dem Extraordinarium bildet einen sehr wichtigen Posten die Forderung für den Umbau des Bahnhofs Hannover mit den Umgehungslinien zwischen Lehrte und Wunstorf. Diese Bauten sollen insgesamt 52 000 000 ℳ kosten, von denen jetzt als erste Rate 1 500 000 ℳ gefordert werden. Die Abgg. v. Woyna und Dr Röchling statteten dem Minister lebhaften Dank der Bevölkerung dafür ab, daß durch das große Umleitungsprojekt den unhaltbaren Zuständen des Bahnhofs Hannover ein Ende gemacht werde.

Zum Bauberichte bemerkte der Berichterstatter, daß von den seit 1888 bis jetzt bewilligten rund 1739 Millionen Mark 1136 Millionen bis 1. Oktober 1902 verausgabt seien, von da bis 1. Oktober 1903 weitere 145 000 000 ℳ. In der Kommission sei der Wunsch ausgesprochen worden, die Bautätigkeit noch über diese Summe hinaus zu steigern. Zum Schluß der Beratung nahm Staatsminister Budde noch einmal das Wort, um sich über den ihm in den Mund gelegten Ausdruck „Menschenfalle“ zu äußern, während er gerade im Gegenteil diesen von einem Vertreter der Presse ihm gegenüber in bezug auf gewisse Bahnhöfe gebrauchten Ausdruck als widerwärtig zurückgewiesen habe. Der Minister sprach dann für die vielen Anregungen, die er bekommen habe, und für die Anerkennung, die die ihm nachgeordneten Eisenbahner, Beamte und Arbeiter, gefunden hätten, seinen Dank aus. Sie werde ein neuer Ansporn sein, daß die Eisenbahner in bewährter Pflichttreue ihre Kräfte voll dem Dienste widmeten, um den Betrieb in einer dem Verkehrsbedürfnis entsprechenden Weise geordnet und sicher durchzuführen. Der Minister schloß mit der Erklärung, daß er sich durch die Unmöglichkeit der rechtzeitigen Fertigstellung des Etats zum 1. April in einer Zwangslage befinde. Er halte sich für verpflichtet, von diesem Tage ab mit der Ausführung des Etats nach den vorliegenden Beschlüssen insoweit vorzugehen, wie er es zur Aufrechthaltung eines gesicherten Betriebes und einer geordneten Verwaltung für nötig halte. Das Haus stimmte diesen Ausführungen beifällig zu, und damit war die wichtige zweite Beratung des Eisenbahnetats beendet.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Staatsminister Budde in Saarbrücken.** Über den Aufenthalt des Ministers im Bezirk Saarbrücken erfährt die Köln. Ztg. folgendes: Der Minister besuchte am 24. d. M. vormittags die Eisenbahn-Hauptwerkstätte. In seiner Begleitung befanden sich u. a. Geheimrat Hoff und Eisenbahndirektionspräsident Schwering. Zunächst nahm man eine Probe-Alarmierung der Werkstättenfeuerwehr vor. Nach der Besichtigung der Werkstätte fand im Werkstättenbureau eine Konferenz statt, zu der auch der Arbeiterausschuß hinzugezogen wurde, um dem Minister die Wünsche und Beschwerden der Arbeiter über die Regelung der Löhne und der Pensionsverhältnisse vorzutragen. Der Minister versprach, die vom Ausschuß zur Sprache gebrachten Einzelfälle über Lohnkürzungen durch die Direktion untersuchen zu lassen und, wo es sich als nötig erweisen sollte, Abhilfe zu schaffen. Der Zuschlag von 50 % Akkord zu dem Tagesverdienst müsse aber bestehen bleiben, da dieser Satz im ganzen Staat Anwendung fände. Früher hatten die Arbeiter hier bis zu 70 % Zuschlag. Der Minister erklärte, daß die Werkstättenarbeiter in Saarbrücken im Vergleiche zu anderen Bezirken gute Löhne erhielten; allerdings sei nicht zu verkennen, daß Saarbrücken zu den teuersten Orten des Reiches gehöre. Was in seinen Kräften stehe, die vor zwei Jahren eingetretene Lohnkürzung auszugleichen, wolle er tun. Auch in bezug auf die Pensionierung der Eisenbahnarbeiter erklärte der Minister, sein mögliches dahin tun zu wollen, daß die Frage eine im beiderseitigen Interesse liegende Lösung finde. Es folgte dann eine Besichtigung des Steinkohlenbergwerks Friedrichsthal und des dortigen Grubenbahnhofs. Am Nachmittag fand beim Eisenbahndirektionspräsidenten Schwering zu Ehren des Ministers Tafel statt. Am Abend reiste der Minister nach Wiesbaden weiter.

— **Stellung der Drahtzugschranken.** Nachdem die Mehrzahl der Königlich preußischen Eisenbahndirektionen sich dagegen ausgesprochen hat, die Zugschranken an den Überwegen allgemein soweit zurückzusetzen, daß zwischen Gleis und Schranke noch genügend Platz für ein Fuhrwerk vorhanden ist, diese die Anordnung vielmehr nur unter besonderen örtlichen Verhältnissen und nur dort für zulässig halten, wo die Übersichtlichkeit durch diese Maßregel nicht beeinträchtigt wird, hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnet, daß bei der Aufstellung von Drahtzugschranken in jedem Einzelfalle besonders geprüft werde, welche Stellung den Schranken nach Lage der Verhältnisse am zweckmäßigsten zu geben ist.

— **Änderungen bei den Eisenbahn-Betriebs-, Maschinen-, Werkstätten- und Verkehrsinspektionen.** Am 1. April d. J. treten in bezug auf die Einrichtung und den Sitz der Inspektionen nachstehende Änderungen ein:

A. Betriebsinspektionen: Neu errichtet wird im Direktionsbezirk Frankfurt a/M. eine Betriebsinspektion in Hanau, im Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken eine Betriebsinspektion in Simmern; verlegt wird im Direktionsbezirk Danzig die Betriebsinspektion Thorn 2 von Thorn nach Deutsch-Eylau sowie die Betriebsinspektion Danzig 2 von Danzig nach Deutsch-Eylau, und zwar erhält die erstere Inspektion die Bezeichnung Deutsch-Eylau 1, die letztere die Bezeichnung Deutsch-Eylau 2, im Direktionsbezirk Erfurt die Betriebsinspektion Gotha 1 von Gotha nach Eisenach; es geht über aus dem Direktionsbezirk Frankfurt a/M. an den Direktionsbezirk Mainz die seitherige Betriebsinspektion Wiesbaden 2 unter Beilegung der Bezeichnung Wiesbaden 1; die im Direktionsbezirk Frankfurt a/M. verbleibende Betriebsinspektion Wiesbaden erhält die Bezeichnung Wiesbaden 2.

B. Maschineninspektionen: Neu errichtet wird im Direktionsbezirk Danzig eine Maschineninspektion in Dirschau mit der Bezeichnung Dirschau 2; die in Dirschau bereits befindliche Maschineninspektion erhält die Bezeichnung Dirschau 1, im Direktionsbezirk Kattowitz eine Maschineninspektion in Beuthen O/S.; es geht über aus dem Direktionsbezirk Frankfurt a/M. an den Direktionsbezirk Mainz die Maschineninspektion Wiesbaden.

C. Werkstätteninspektionen: Neu errichtet wird im Direktionsbezirk Kattowitz eine Werkstätteninspektion in Gleiwitz.

D. Verkehrsinspektionen: Neu errichtet wird im Direktionsbezirk Mainz eine Verkehrsinspektion in Wiesbaden; verlegt wird im Direktionsbezirk Danzig die Verkehrsinspektion Dirschau von Dirschau nach Konitz, im Direktionsbezirk Frankfurt a/M. die Verkehrsinspektion Wiesbaden von Wiesbaden nach Limburg a. d. L.

— **Annahme und Beförderung von Expreßgut.** Nach einer Mitteilung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin bleibt neben den in Nr 21 S. 326 d. Ztg. angekündigten neuen Bestimmungen die bisher zugelassene Abfertigung von Gütern aller Art auf Gepäckschein ohne Lösung von Fahrkarten auch nach dem 1. April vorläufig bestehen. Es bleibt demnach den Versendern bis auf weiteres überlassen, ob sie die Expreßgutsendungen nach dem neuen Verfahren mit einer Eisenbahn-Paketadresse oder, wie bisher, ohne eine solche aufgeben wollen.

— **Abschluß der Untersuchung wegen des Eisenbahnunfalls bei Teltow** (vergl. Nr 64 S. 977 Jahrg. 1903 d. Ztg.). Die Voruntersuchung wegen des schweren Eisenbahnunfalls bei Teltow am 15. August 1903, welche gegen die Lokomotivführer Karl Schuppe in Halle a. S. und Franz Griesch zu Schöneberg geführt wurde, hat, wie die „Berl. N. N.“ melden, zu dem Ergebnis geführt, daß die Angeschuldigten außer Verfolgung gesetzt wurden. Auf Antrag der beiden Verteidiger, Rechtsanwälte Dr Herbert Fränkel und Dr Halle, waren außer dem von der Eisenbahnverwaltung vorgeschlagenen Sachverständigen noch zwei andere Sachverständige gutachtlich gehört worden. Nachdem durch die Aussagen sich herausgestellt hatte, daß früher als rechtzeitig das Brems- und das Notsignal gegeben, daß aber an der Leitung zwischen der ersten und zweiten Lokomotive des Münchener D-Zuges ein Fehler vorgefunden wurde, vermochten alle drei Sachverständigen den beiden Angeschuldigten irgend welches Verschulden nicht zur Last zu legen. Die Strafkammer V des Landgerichts II zu Berlin hat daher jetzt den Beschluß gefaßt, beide Angeschuldigte mangels jeglichen Beweises außer Verfolgung zu setzen und der Staatskasse die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen. Es wurde gerichtsseitig angenommen, daß infolge des erwähnten Fehlers die Westinghouse-Bremse versagt hat.

— **Dampf-Schnellfahrten.** Auf der Militärbahnstrecke Marienfelde-Zossen, auf welcher gegenwärtig die Schnellfahrversuche mit Dampflokomotiven stattfinden, ist in den letzten

Tagen auch die sogen. „Heißdampf-Lokomotive“ in Wettbewerb getreten, welche, mit dem „Überhitzer“ (Patent Schmidt) versehen, von dem Geheimen Baurat Garbe, Mitglied der Eisenbahndirektion Berlin, entworfen und von der Borsigschen Maschinenfabrik erbaut worden ist. Diese zweizylindrige, ohne Tender 50 t wiegende Maschine wird schon seit längerer Zeit im Schnellzugbetriebe einiger Direktionsbezirke mit Erfolg angewendet. Die Heißdampf-Lokomotive beförderte den kleineren, aus drei Wagen bestehenden Versuchszug mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 135 km in der Stunde, den längeren, aus sechs Wagen zusammengesetzten Zug mit einer Geschwindigkeit von 128 km.

— **Berliner Hoch- und Untergrundbahn.** Die Entwürfe für die Fortführung der Untergrundbahn vom Potsdamer Platz nach dem Spittelmarkt sind soweit gediehen, daß die Strecke bis zum Hausvoigteiplatz als feststehend anzusehen ist. Ihre Bearbeitung ist im Einvernehmen mit den Behörden erfolgt. Die Haltestelle „Potsdamer Platz“ wird zugleich Durchgangsstation und Zwischenkopfstation. Diejenigen Fahrgäste, welche von Osten nach Westen und umgekehrt fahren wollen und nicht die ost-westlichen Durchgangszüge benutzen, erhalten hier die Gelegenheit, umzusteigen. Die Station erhält einen Mittelbahnsteig, der sich von den jetzigen Eingängen am Potsdamer Bahnhof bis zur Mitte des Leipziger Platzes erstrecken wird. Der eine Zugang wird sich an der Königgrätzer Straße mitten zwischen den beiden jetzigen Bahnhofstreppen befinden, also an der Südseite der Häuserreihe bleiben, die die Königgrätzer Straße vom Leipziger Platz trennt. Der andere Eingang wird sich dagegen auf dem Leipziger Platz nahe beim Standbild des Grafen Wrangel befinden. Da der Mittelsteig ein Auseinanderziehen der Gleise erforderlich macht, so gewinnt man an den Enden des Bahnhofes Raum für Rangiergleise. Bei den bisherigen Hochbahnstationen liegen die Bahnsteige bekanntlich außerhalb der Gleise, so daß immer rechts ausgestiegen werden muß; auf dem Leipziger Platz wird man links aussteigen müssen. Hinter der Haltestelle unterfährt die Bahn die Grundstücke des Warenhauses von Wertheim und des Reichsmarineamtes, welch letzteres nur an der Ecke angeschnitten wird, und gelangt in die Voßstraße und nach dem Wilhelmsplatz. Hier ist eine Haltestelle geplant, deren Treppen sich in den Parkanlagen befinden. Das Projekt schließt sich dem vom Königlichen Gartendirektor Geitner aufgestellten Plane der Umgestaltung des Wilhelmsplatzes an, der die Durchführung der Mohrenstraße quer über den Platz zur Voßstraße vorsieht. Auf diese Weise wird das üble Verkehrshindernis, das der Wilhelmsplatz in seiner jetzigen Gestaltung bietet, beseitigt sein. Im weiteren Verlauf durch die Mohrenstraße wird die Unterpflasterbahn in eine Haltestelle einmünden, die sich von der Charlotten- bis zur Markgrafenstraße erstreckt. Ihr Haupteingang ist an der Charlottenstraße geplant, ein zweiter liegt an der Markgrafenstraße, wo die Bahn die städtischerseits geplante Nord-Südlinie kreuzt. Der Magistrat hat von der Gesellschaft verlangt, daß die künftige Kreuzung der Nord-Südbahn berücksichtigt werde, wie ja auch am Potsdamer Bahnhof die noch weit im Felde liegende städtische Ringlinie unter schweren Opfern hat berücksichtigt werden müssen. Wie die Dinge heute liegen, ist zweifellos das Zweckmäßigste und ist auch in Aussicht genommen, die Untergrundbahn zunächst nur bis zum Hausvoigteiplatz auszubauen, bis über die Frage, in welcher Weise die Untergrundbahn weitergeführt werden kann, eine Übereinstimmung in den städtischen Behörden erzielt sein wird. Das Tunnelstück zwischen Gendarmenmarkt und Hausvoigteiplatz würde dann einstweilen Ausziehgleise aufnehmen, auf denen die Hochbahnzüge umrangiert werden können.

— **Verwendung von 10 t-Wagen für den Kohlenversand.** Die Handelskammer zu Altenburg hatte an das Ältestenkollegium der Berliner Kaufmannschaft die Anfrage gerichtet, ob es sich an einer gemeinsamen Eingabe an den Minister der öffentlichen Arbeiten beteiligen wolle, in welcher die Notwendigkeit der Weiterverwendung von 10 t-Wagen für den Kohlenversand an Stelle der seit einiger Zeit hierfür fast ausschließlich benutzten 15 t-Wagen dargelegt werden soll. Die Ältesten entsprachen nach Anhörung ihrer ständigen Deputation für den Kohlen- und Briketthandel dem Gesuche der Altenburger Handelskammer.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. M. in 6 Arbeitstagen 116 937 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 19 490 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 104 388 und auf den Arbeitstag 17 390 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. M. auf den Arbeitstag 2100 und im ganzen 12 599 Doppelwagen oder 12,1 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte entfiel auf den 18. d. M. und betrug 19 464 Wagen gegen 17 426 am 21. März im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 25 542 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 30 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 21 748 offene Wagen gegen 19 255 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 2493 oder 12,9 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Bezüge des Tagelohnpersonals bei Einberufungen zu militärischen Übungen.** Das bayerische Verkehrsministerium hat die Ermächtigung erteilt, dem im ständigen Dienstverhältnis der Staatsbahnverwaltung gegen Tagelohn beschäftigten Personal (Gehilfen) bei Einberufung zu militärischen Übungen einen besonderen Zuschuß an Stelle des während der Übungen entfallenden Tagelohnbezuges zu bewilligen, insoweit die Angehörigen dieses Personals Unterstützungen auf Grund des Reichsgesetzes vom 10. Mai 1892, betreffend die Unterstützung von Familien der zu den Friedensübungen einberufenen Mannschaften, beziehen. Dieser Zuschuß ist auf die Dauer der Übung, jedoch nicht über einen Zeitraum von 14 Tagen hinaus zu gewähren und derart zu bemessen, daß er dem Unterschiede zwischen der reichsgesetzlichen Familienunterstützung und dem regelmäßigen Tagelohne des Einberufenen gleichkommt. Gehilfen ohne unterstützungsberechtigte Angehörige, Aushelfern und Bauarbeitern werden bei Einberufungen zu militärischen Übungen Lohnvergütungen nicht gewährt.

— **Zur Umleitung des Güterverkehrs.** Der Staatsanzeiger für Württemberg berichtet über den am 25. d. M. stattgefundenen Empfang des bayerischen Verkehrsministers Ritter v. Frauendorfer durch den König und seinen Besuch bei dem Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten Freiherrn v. Soden und bemerkt dazu: „Zwischen den beiden Herren Verkehrsministern fand eine Aussprache über die schwebenden wichtigeren Angelegenheiten statt. Nach den von dem bayerischen Herrn Minister abgegebenen Erklärungen steht zu erwarten, daß die württembergischen Interessen bei ihm eine in jeder Beziehung entgegenkommende Würdigung finden und daß er insbesondere zur Beseitigung der Württemberg bekanntlich in besonderem Maße schädigenden Umleitungen die Hand zu bieten bereit ist.“

— **Präsident Lüdicke †.** Am 26. d. M. ist der Wirkliche Geheime Oberregierungsrat, Eisenbahndirektionspräsident a. D. Max Lüdicke im 65. Lebensjahre plötzlich am Herzschlage verstorben. Er war am 1. September 1903 aus seiner dienstlichen Stellung in Münster geschieden und nach Berlin übergesiedelt, wo er sich bis wenige Stunden vor seinem Tode des ungetrübtesten Wohlseins erfreute. Die Nachricht wird in allen Eisenbahnkreisen die schmerzlichste Teilnahme erwecken; der Verstorbene gehörte zu den tüchtigsten und besten Männern der preußischen Eisenbahnwelt. Wir beschränken uns heute auf diese kurze Mitteilung und behalten uns vor, ihm einen ausführlicheren Nachruf zu widmen. Im Anzeigenteil dieser Nummer widmen Präsident, Mitglieder und Oberbeamte der Königlichen Eisenbahndirektion Münster dem Dahingeschiedenen warme Worte verehrungsvollen Gedenkens.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind zu Regierungsbaumeistern ernannt: die Regierungsbauführer Johann Görs aus Berlin (Eisenbahnbaufach), Hermann Müsken aus Elberfeld und Rudolf Zinkeisen aus Weißenfels a/S. (Maschinenbaufach). — Der Regierungs- und Baurat Brennecke, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 3 in Saarbrücken, ist gestorben.

Dem Oberbahnsekretär, tit. Inspektor Fischötter bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen wurde die Bahnhofinspektorstelle in Ravensburg, dem Regierungsbaumeister Mühlmann eine Maschineningenieurstelle bei dem maschinentechnischen Bureau der Generaldirektion der Staatseisenbahnen übertragen.

Österreich.

— **Die Eisenbahnfragen in den Handelsvertragsverhandlungen.** Die österreichisch-ungarische Zoll- und Handelskonferenz hält seit einiger Zeit eingehende Beratungen ab, in denen die Weisungen für die Unterhändler bezw. die Entwürfe der zu

treffenden handelspolitischen Vereinbarungen mit Deutschland und Italien zur Feststellung gelangen sollen. Diese Beratungen sind schon weit fortgeschritten und in Ansehung der Eisenbahnfragen, welche bekanntlich namentlich in dem Handelsvertrage mit Deutschland eine wichtige Rolle spielen, zur Erledigung gelangt. Diese Fragen beziehen sich insbesondere auf die Regelung von neuen Anschlüssen, auf den Übergangsverkehr, auf das Tarifwesen und die Zollabfertigung. In dieser werden von Österreich-Ungarn die tunlichsten Erleichterungen für das reisende Publikum angestrebt.

— **Anschluß der Lokalbahn Friedland-Reichsgrenze an das preußische Eisenbahnnetz.** Nachdem der Bau der auf preußischem Gebiete gelegenen Eisenbahnlinie von Friedland am Queis nach der Reichsgrenze zum Anschlusse an die bereits im Betriebe stehende österreichische Eisenbahnlinie Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf sichergestellt ist, so daß die unverweilte Inangriffnahme des Baues zu erwarten steht, ist die Aktiengesellschaft der Friedlander Bezirksbahnen aufgefordert worden, die aus Anlaß des Anschlusses der preußischen Fortsetzungsbahn in der Station Heinersdorf notwendigen Herstellungen sowie die in der Strecke von Heinersdorf zur Reichsgrenze erforderlichen Ergänzungsanlagen baldigst durchzuführen.

— **Bosrucktunnel.** Auf der Nordseite dieses Tunnels hat ein am 12. d. M. erfolgter Wassereinbruch eine neuerliche Störung der Bauarbeiten herbeigeführt, und mußte der Vortrieb des Sohlstollens eingestellt werden. Es ist indessen bald gelungen, dem Wasser einen Abfluß zu verschaffen, und ist der Sohlstollenvortrieb nach nicht viel länger als einwöchentlicher Einstellung wieder aufgenommen worden. Die kurze Störung dürfte den Vollendungstermin nicht beeinflussen.

— **Tauernbahn.** In mehreren Zeitungen war die Meldung enthalten, daß infolge des Hochwassers im September 1903 eine Verzögerung der Fertigstellung der Strecke Schwarzach-Bad-Gastein zu gewärtigen sei. Demgegenüber ist zu bemerken, daß die Hochwasserschäden keinerlei länger andauernde Störungen im Bau der Strecke zur Folge gehabt haben. Man rechnet vielmehr an maßgebender Stelle damit, daß die Teilstrecke Schwarzach-Bad-Gastein programmäßig bis 1. Juli 1905 dem Verkehre wird übergeben werden können.

— **Verstärkter Oberbau.** Die Erfahrungen, welche man mit der seit einigen Jahren auf mehreren Linien der österreichischen Staatsbahnen in Erprobung stehenden Stuhlschiene gemacht hat, sind sehr günstige. Diese Schiene entspricht allen an sie gestellten Anforderungen in vollem Maße. Sie hat den Hauptvorzug, daß sie dem namentlich in den Tunneln zerstörend auftretenden Roste erfolgreich widersteht. Sie hat sich überdies auf der Strecke Eichgraben-St. Pölten bei einer bis zu 110 km in der Stunde gesteigerten Geschwindigkeit vollkommen bewährt gezeigt und haben die angestellten Berechnungen ergeben, daß die Mehrkosten der Anschaffung gegenüber der gegenwärtigen Schienenform durch die erheblich verringerte Abnutzung sowie durch die wesentlich niedrigeren Erhaltungskosten ausgeglichen werden Es dürfte sich daher die Eisenbahnbaudirektion aller Voraussicht nach für die Verwendung der Stuhlschiene in den großen Alpentunneln entscheiden, und wird wohl auch bezüglich des bereits im Betriebe stehenden Staatsbahnnetzes die Verwendung der Stuhlschiene in den großen Tunneln in Betracht kommen. Über das in den offenen Strecken der neuen Alpenbahnen zu wählende Schienensystem steht die Schlußfassung noch aus.

— **Wiener Lokomotivfabrik.** Kürzlich wurde in Wien die ordentliche Generalversammlung der Wiener Lokomotivfabriks-Aktiengesellschaft abgehalten. Nach dem Geschäftsbericht für das abgelaufene Jahr haben sich die Betriebsverhältnisse noch ungünstiger gestaltet als die des Vorjahres. Es gelangten nur 38 Lokomotiven, 27 Tender, ein Lokomotivgußkran und verschiedene Lokomotivbestandteile zur Ablieferung. Der gesamte Rechnungswert beträgt 3 252 000 Kr. Für das laufende Jahr hat die Gesellschaft nur eine sehr geringe Anzahl von Lokomotiven und Tendern in Bestellung, und wenn nicht sehr bald eine Wendung zum Besseren eintritt, so müßte eine noch weitere Betriebseinschränkung vorgenommen werden.

Durch äußerste Sparsamkeit in allen Betriebszweigen war es möglich, für das Jahr 1903 einen Reingewinn von 366 722 Kr. zu erreichen, so daß zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre 374 217 Kr. zur Verfügung der Generalversammlung stehen. An die Aktionäre werden 28 Kr. für die Aktie als Dividende verteilt.

— **Der erste Spar- und Bauverein von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen,** welcher im Jahre 1899 gegründet worden ist, hielt am 13. d. M. seine 5. ordentliche Generalversammlung ab. Der Verein zählte mit Schluß des abgelaufenen Jahres 607 Mitglieder. Er hat bisher eine Anzahl von Wohnhäusern in Hütteldorf und Heiligenstadt, die sämtlich von Bahnbediensteten bewohnt sind, hergestellt und wird in nächster Zeit wieder einige Häuser in Hütteldorf bauen. Die Wohnungen sind vom Bahnpersonal sehr gesucht und werden allgemein als gesund und billig bezeichnet. Das Reinerträgnis für das Jahr 1903 belief sich auf 3570 Kr., wovon 1198 Kr. dem Reservefonds zugewendet und 2372 Kr. als 4,5 prozentige Verzinsung der Anteilseinlagen zur Verteilung gelangen.

Ungarn.

— **Ungarische Investitionsvorlage.** Der ungarische Finanzminister überreichte in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. d. M. den bereits seit längerer Zeit angekündigten Gesetzentwurf über die in den nächsten Jahren durchzuführenden Eisenbahnbauten sowie über sonstige Investitionen. Der Gesetzentwurf stellt sich als eine wesentliche Erweiterung der ähnlichen Gesetzvorlage dar, welche seinerzeit unter dem Ministerium Szell dem Abgeordnetenhause vorgelegt und von der jetzigen Regierung zurückgezogen wurde. Durch den nunmehrigen Gesetzentwurf beansprucht die Regierung für im Laufe von fünf Jahren auszuführende Investitionen einen Höchstbetrag von 328 893 000 Kr. Von diesem Betrag wird für die Zeit bis Ende des Jahres 1904 ein Bedarf von 76 015 000 Kr. zu decken sein. Gleichzeitig spricht die Regierung die Ermächtigung aus, daß die von ihr bisher erfolgten Aufwendungen genehmigt werden. Der erste Abschnitt des Entwurfs behandelt die Erweiterung des ungarischen Staatseisenbahnnetzes und andere Investitionen für Eisenbahnzwecke und ermächtigt die Regierung zum Ausbau folgender Eisenbahnlinien: 1. Von der Station Nagyberezna der Ungtalbahn bis zur Landesgrenze bei Uzsok; 2. der noch nicht fertiggestellten Linie Szászrégen-Déda-Gyergyószentmiklós-Mádéfalva der Székler Bahnen; 3. von Ersekujvár bis Komárom mit Donaubrücke; 4. von Baja bis Báttaszék mit Donaubrücke; ferner 5. zum Umbau der Linie Gombos-Erdöd und Bau einer neuen Donaubrücke statt des bestehenden Trajektes. Die unter 1. und 2. erwähnten Linien sind nach dem Normale der Hauptbahnen zweiten Ranges, die anderen und die Donaubrücken nach dem Normale der Hauptbahnen ersten Ranges auszuführen. Sodann erhält die Regierung die Vollmacht, die Ungtaler Lokalbahn zu verstaatlichen bezw. bezüglich deren Übernahme in Staatsbahnbetrieb mit der Gesellschaft einen Vertrag abzuschließen, ferner die Marosvásárhely-Szászrégener Lokalbahn zu verstaatlichen. Die Regierung wird beauftragt: Verfügung zu treffen, daß 1. die Ungtalbahn zu einer Hauptbahn zweiten Ranges auf Staatskosten ausgestaltet werde, oder aber bezüglich dieser Umgestaltung und der Beschaffung der erforderlichen Kosten im Vertrage betreffend die Betriebsübernahme dieser Bahn geeignete Vereinbarungen zustande kommen; 2. die Marosvásárhely-Szaszrégener Lokalbahn zu einer Hauptbahn zweiten Ranges aus Staatsmitteln umgestaltet werde; 3. mit den unter 1 und 2 erwähnten Umbauten zugleich die Linien Csap-Ungvár und Kocsárd-Marosvásárhely der ungarischen Staatseisenbahnen zu Hauptbahnen zweiter Klasse umgestaltet werden. Die Ergänzungsbauten, welche zur Hebung der Leistungsfähigkeit der Linie Csap-Nyiregyháza und der Erweiterung der Station Mádéfalva notwendig erscheinen, sind vorzusorgen. Weiter wird die Regierung ermächtigt: hinsichtlich des Anschlusses der Nagyberezna-Uzsoker Linie an die auf österreichischem Gebiete fortsetzungsweise bis Lemberg auszubauende Linie entsprechende Vereinbarungen zu schließen; ferner die Pläne der von der Station Ogulin der ungarischen Staatseisenbahnen bis zur bosnischen Grenze in der Richtung von Bihács zu führenden Lokomotiveisenbahn auf Staatskosten anfertigen zu lassen und den Bau dieser Linie sicherzustellen. Für die erwähnten Bauten, Umgestaltungen und Erweiterungen werden insgesamt 153 040 000 Kr. bewilligt, und zwar:

1.	für den Bau und die Ausrüstung der Nagyberezna-Uzsoker Linie, den Umbau der Csap-Ungvárer Linie und die Hebung der Leistungsfähigkeit der Linie Csap-Nyiregyháza	25 300 000 Kr.
2.	für den Ausbau der Linien Szászrégen-Déda, Déda Gyergyószentmiklós und Gyergyószentmiklós-Mádéfalva der Székler Bahnen, die Erweiterung der Station Mádéfalva, als auch für den Umbau der Lokalbahnlinie Marosvásárhely-Szászregen und der Staatsbahnlinie Kocsárd-Marosvásárhely auf Hauptbahnen zweiten Ranges	32 840 000 „
3.	für den Bau der Hauptlinie ersten Ranges der ungarischen Staatsbahnen: Ersekujvár-Komárom und der Donaubrücke	13 400 000 „
4.	für den Bau der Hauptlinie ersten Ranges der ungarischen Staatsbahnen: Baja-Báttaszék und der Donaubrücke	8 000 000 „
	Zu übertragen	79 540 000 Kr.

	Übertrag	79 540 000 Kr.
5.	für den Umbau der Linie Gombos-Erdöd und Bau einer Donaubrücke statt des Trajektes	7 000 000 „
6.	für die Legung des zweiten Gleises auf der Staatsbahnlinie Galánta-Zsolna	18 000 000 „
7.	für die Ergänzung der Fiumaner Hafenanlagen mit Eisenbahneinrichtungen . . .	5 200 000 „
8.	für die Förderung der Leistungsfähigkeit einzelner Stationen	5 000 000 „
9.	für Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln . .	7 000 000 „
10.	für die Beendigung und Nutzbarmachung der mit Gesetzartikel XXX vom Jahre 1897 bewilligten Staatsbahninvestitionen, als auch für die Ausführung einzelner ausgebliebener dringender Arbeiten	21 300 000 „
11.	für die Vorarbeiten und den Ausbau der von Ogulin bis zur Landesgrenze in der Richtung von Bihács zu führenden Eisenbahnlinie	10 000 000 „
	insgesamt	153 040 000 Kr.

Überdies können noch für die Verstaatlichung der Ungtalbahn 4 030 000 Kr. und für deren Umgestaltung auf eine Hauptbahn zweiten Ranges 2 440 000 Kr., ebenso für die Verstaatlichung der Marosvásárhely-Szászrégener Lokalbahn 1 460 000 Kr. verwendet werden, falls die Notwendigkeit einer solchen Lösung eintritt.

Es sei noch erwähnt, daß für den Ausbau des Munizipal-Landstraßennetzes 43 000 000 Kr. veranschlagt sind, von welchem Betrage in den Jahren 1905—1909 zusammen 14 201 300 Kr. zur Ablösung von Lokalbahn-Stammaktien, welche noch keinen Ertrag abwerfenden Aktien sich im Besitze des Landstraßenfonds der Munizipalbehörden befinden, verwendet werden sollen.

Schließlich sei bemerkt, daß im Rahmen des Voranschlages des ungarischen Handelsministeriums noch folgende Kredite aufgenommen sind: a) für den Bau und den Umbau von Brücken auf Staatsstraßen 7 500 000 Kr., b) für die Erweiterung der Hafenanlagen in Fiume und Einrichtung eines neuen schwimmenden Docks 6 750 000 Kr., c) für die Stärkung des Gewerbefonds 15 750 000 Kr.

Sämtliche Kredite werden auf mehrere Jahre verteilt in Anspruch zu nehmen sein, und bestimmt das auf die hier besprochenen Kredite bezügliche Programm der ungarische Handelsminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister von Jahr zu Jahr. Zur Deckung des Geldbedarfes sind von Fall zu Fall steuerfreie Rentenobligationen mit einer höchstens 4prozentigen Verzinsung zu begeben.

— **Bau von Industriebahnen zur Ausbeutung von Waldgebieten.** Der ungarische Ackerbauminister hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister den Bau einer Anzahl von Industriebahnen angeordnet, durch welche große schlagbare Waldgebiete mit dem Eisenbahnnetz verbunden werden sollen, und zwar: a) einer im Bereiche des Komitats Arva in einer Länge von 21 km bis zur Station Fenyőháza der Kaschau-Oderberger Eisenbahn führenden Waldbahn mit elektrischem Betriebe; b) einer 41 km langen, aus dem Bereiche der Maros-Tordaer Waldschläge bis zu einem geeigneten Punkte der im Bau begriffenen Linie Szászrégen-Görgény-Szent Imre der Székler Bahnen führenden Linie; c) einer aus den Waldrevieren des Garamtales bis zu einem geeigneten Punkte der Linie Párkány-Nána-Leva-Garam-Berzencze führenden, 13 km langen Linie; d) einer die Prohoczkaer Waldreviere (Komitat Bars) mit der Station Zsarnócza-fürészmalom der Linie Párkány-Nána-Léva-Zsarnócza-fürészmalom-Garam-Berzencze verbindenden Industriebahn.

Diese zum Teil bereits im Bau begriffenen Linien sind teils im Jahre 1904, teils innerhalb der ersten Hälfte des Jahres 1905 dem Betriebe zu übergeben.

Übrige europäische Länder.

— **Dampffährverbindung zwischen Schweden und Deutschland.** Der Vorschlag zu einer Dampffährverbindung zwischen Schweden und Deutschland, den wir in Nr 8 S. 118 d. Ztg. näher besprochen haben, wird jetzt in der Stettiner Ostseezeitung einer eingehenden Erörterung unterzogen. Wir hatten bereits am Schlusse unserer früheren Ausführungen hervorgehoben, daß eine Dampffähre Saßnitz-Trelleborg sich schwerlich von Anfang an als unmittelbar lohnend erweisen werde, und in gleichem Sinne spricht sich auch die Ostseezeitung, welche hierin die Anschauungen der Stettiner Reederkreise vertreten dürfte, sehr nachdrücklich aus. „Eine Dampffähre", so führt der betreffende Aufsatz an, „die 18 Güterwagen aufzunehmen, d. h. also die winzige Gütermenge von rund 200 t zu befördern vermag, kostet — ohne die dazu nötigen Hafenbauten! — rund 1 000 000 ℳ. Sie braucht bei 24stündiger Fahrt mit etwa 1800 PS etwa 35 t Kohlen, erfordert ein Maschinen- und Mannschaftspersonal von etwa 25 Mann und müßte unter normalen Verhältnissen, zu mindestens 1000 t vermessen, diesem Raumgehalt entsprechende Abgaben entrichten. Ein Dampfer, der dieselbe winzige Gütermenge zu befördern vermöchte, würde herzustellen etwa 75 000 ℳ kosten, also nur 7,5 ‰ der Baukosten eines solchen Fährboots; er würde gleichzeitig nur etwa 4 t Kohlen täglich verbrauchen und mit einer Besatzung von 10 Mann auskommen. . . . . Diesen ungeheuren Mehrkosten der Güterbeförderung auf einer Fähre stehen Ersparnisse an Lösch- und Ladekosten von etwa ½ bis zu höchstens einer Mark auf die Tonne gegenüber, was doch wahrlich nicht ins Gewicht fällt." Wir wollen uns auf die Prüfung der Richtigkeit dieser Angaben nicht einlassen. Die vielfach erprobte Nützlichkeit von Dampffähren kann durch solche Rechnungen nicht erschüttert werden. Wenn dann gar weiter gesagt wird: „Auch die größere Promptheit, die der Fähre nachgerühmt wird, bestreiten wir, behaupten vielmehr, daß Güter von Berlin nach Kopenhagen ihren Weg mindestens ebenso schnell über Stettin, wie über Warnemünde-Gjedser nehmen, in der Regel sogar wesentlich schneller" — so schießt der Gewährsmann der Ostseeztg. damit u. E. über das Ziel hinaus. Fälle, daß eine Beförderung, die eine Verladung von der Bahn zum Schiff und vom Schiff zur Bahn erforderlich macht, schneller vor sich geht, als eine unmittelbare Beförderung mit der Bahn, kommen ja gewiß manchmal vor, aber sie können doch immer nur Ausnahmen sein. Gerade die große Überlegenheit des Eisenbahnverkehrs in Schnelligkeit und Sicherheit ist es, die der Dampffähre Warnemünde-Gjedser ihre hohe Bedeutung für den ganzen deutsch-nordischen Verkehr verleiht, und wenn sich Schweden und Preußen entschließen würden, eine solche Verbindung zwischen ihren Ländern zu schaffen, so würde ein solches Unternehmen gewiß für die beiderseitigen Handelsbeziehungen gute Früchte tragen, auch wenn auf eine unmittelbare Rente der entstehenden Ausgaben einstweilen nicht zu rechnen sein mag.

— **Zeitschriften- und Bücherverbot auf den belgischen Eisenbahnen.** Bei den jetzigen langen Eisenbahnerörterungen im Parlament zu Brüssel wurde u. a. wieder vielfach Klage geführt, daß das Verbot von Zeitungen und Zeitschriften auf den Bahnhöfen viel zu streng und weitgehend gehandhabt würde. In keinem anderen Lande, behauptete man, sei der Verkauf von so viel Zeitungen verboten. Die Regierung verfahre allzu prüde und parteiisch. Belgien sei das einzige Land, wo man kein Buch auf der Reise kaufen könne.

— **Bahnhofbauten bei Brüssel.** Außer den Änderungen, welche im Fahrplan der Züge während der Umbauten auf dem Nordbahnhof getroffen werden, soll der ganze Verkehr der Luxemburglinie, mit Ausnahme des internationalen Dienstes, im Quartier Leopold und in Schaerbeek anhalten. Die „Omnibus"-Züge der Gürtelbahn werden die Station Schaerbeek als Endpunkt haben und zwei dieser Züge werden fortfallen. Nach der „Chronique des travaux publics" sind die von der Staatsbahnverwaltung gepflogenen Verhandlungen betreffs Herstellung von Viadukten über die Eisenbahn, wegen der Errichtung eines neues Rathauses in Laeken, beendigt. Nur eine Schwierigkeit ergab sich, indem die Neuerungen die für den Rathausbau vorgesehene Anleihe von 8 000 000 Fr. stark beeinflussen und eine neue Anleihe beschlossen werden muß.

— **Die Pariser Stadtbahn und ihre Angestellten.** Die Pariser Stadtbahngesellschaft hat eine Klage auf 100 000 Fr. Entschädigung gegen das Syndikat ihrer Arbeiter und Beamten angestrengt. Sie beschuldigt 12 Mitglieder dieses Syndikats, daß sie an den Mauern von Paris, namentlich bei den Eingängen zu den Stationen, beleidigende und verleumderische Plakate anheften ließen, welche „nur bezwecken, Verwirrung in den Geist der Kundschaft dieses Beförderungsmittels zu werfen, die Pariser furchtsam zu machen und die konzessionierte Gesellschaft durch Diskreditierung zu ruinieren". Auch die Druckerei, welche die Plakate angefertigt hat, ist solidarisch mitverklagt worden.

— **Die Betriebsergebnisse der Pariser Stadtbahn.** Auf der Pariser Stadtbahn sind im Jahre 1903: 100 107 631 Personen oder 37 984 903 Personen mehr als im Vorjahre befördert worden. Es sind zur Ausgabe gelangt 18 094 141 Rückfahrkarten, 12 505 450 Karten I., 69 499 099 Karten II. Klasse und 8941 Sammelkarten (billets collectifs). Die größte Zunahme ist bei der II. Klasse zu verzeichnen; es sind in ihr 26 209 653 Personen mehr als im Jahre 1902 befördert worden. Die Roheinnahmen, die sich im Vorjahre auf 10 761 677 Fr. beliefen, haben sich im Jahre 1903 auf 17 290 839 Fr. erhoben, und die Summe, die der Gesellschaft nach Abzug der der Stadt Paris zu zahlenden Vorausvergütung (restant à la Comp. après le prélèvement au profit de la ville de Paris) verblieb, betrug 11 597 185 Fr. gegen 7 183 841 Fr. im Jahre 1902. Die größten Einnahmen des Jahres 1903 fanden im Monat April statt, nämlich 1 727 694 Fr.; darauf folgt der Mai

mit einer Einnahme von 1 713 162 Fr. und der Dezember mit einer Einnahme von 1 602 513 Fr. Man sieht, daß das August-Unglück in seinen Wirkungen auf den Verkehr im Dezember ziemlich überwunden war. Die Ziffern von August bis November werden von unserer französischen Quelle nicht mitgeteilt, stehen aber wahrscheinlich sehr stark unter dem Einfluß des in der Pariser Bevölkerung durch das Unglück verbreiteten Schreckens.

— **Die Gründung eines Eisenbahn-Waisenhauses in Frankreich.** Durch Beschlußfassung der französischen Kammer soll die Regierung aufgefordert werden, das „nationale Syndikat der französischen Eisenbahnarbeiter von Frankreich und den Kolonien“ zur Veranstaltung einer Lotterie von 4 000 000 Fr. zu ermächtigen, deren Ertrag zur Einrichtung und zum Betrieb eines Waisenhauses für Kinder von verstorbenen Eisenbahnbediensteten und eines Sanatoriums bestimmt sein soll.

— **Minen und Befestigungen am Simplontunnel.** Nachdem soeben der schweizerische Bundesrat seine Kreditforderung wegen Minenanlagen im Tunnel zwecks Sprengung im Kriegsfalle bekannt gegeben, berichten sofort italienische Blätter, daß Italien mit den Grenzbefestigungen am Simplon baldigst beginne. Die Pläne seien bereits vollständig ausgearbeitet. Zu Varzo, Iselle und Crevola d'Ossola sollen mit gedeckten Batterien und Kasematten ausgestattete Forts errichtet werden. — Der Vortrieb im Tunnel an der Nordseite, der seit vier Monaten (seit 22. November) in der Hauptgalerie unterbrochen war, ist am 22. März wieder aufgenommen worden.

— **Eisenbahn Piräus-Demerli-türkische Grenze.** Am 18. d. M. wurde der erste Teil dieser Bahn, die Strecke Piräus-Schismatari an der Hauptlinie und von da nach Chalkis feierlich eröffnet. Die Strecke hat zunächst nur örtlichen Wert, sie bringt Chalkis der Hauptlinie näher. Es wird aber auch eine schnellere Verbindung mit Salonik hergestellt. Man fährt heute von Piräus bis Chalkis mit dem Schiff 13 Stunden, bis Volo 36 Stunden und von dort nach Salonik weitere 24 Stunden, im ganzen also 60 Stunden. Die neue Bahn fährt in drei Stunden nach Chalkis, erspart also zehn Stunden.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die Betriebseröffnung der Neubaustrecke Dankmarshausen-Heringen (Werra) findet nicht am 1. April, sondern bereits am 30. März d. J. statt. (Vergl. Nr 25 S. 402 d. Ztg. unter „Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung“.)

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Am 1. Mai d. J. wird der neu eingerichtete, an der Bahnstrecke Heide-Karolinenkoog zwischen den Haltestellen Hemme und Karolinenkoog gelegene Haltepunkt Hemmerwurth für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen: zwischen Hemmerwurth und Hemme 2,20 km, zwischen Hemmerwurth und Karolinenkoog 2,49 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Die Haltestellen Niederlinxweiler, Saarhölzbach und Serrig, welche bisher außer dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr nur der Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken dienten, werden am 1. April d. J. für den gesamten Tierverkehr eröffnet.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 104 vom 23. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend das Verzeichnis der ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 28. März d. J.).

Nr I 111 vom 24. März d. J. an sämtliche Mitglieder des Unterausschusses für die Neubearbeitung der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften, betreffend Vorlagen für die am 7. April d. J. in Stuttgart stattfindende Unterausschußsitzung (abgesandt am 26. März d. J.).

Nr II 105 vom 21. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr 77 des Ausschusses für technische Angelegenheiten — Riva, den 9.—11. März d. J. — (abgesandt am 23. März d. J.). (Die nächste Sitzung soll am 16. Juni d. J. in Trier stattfinden.)

Nr III 225 vom 22. März d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung und die Königliche Eisenbahndirektion Berlin, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 28. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 26. d. M. verschied in Berlin, wohin er sich zurückgezogen hatte, als er vor noch nicht Jahresfrist in den Ruhestand trat

der Eisenbahndirektionspräsident a. D.
Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrat

Max Lüdicke

im 65. Jahre seines Lebens.

Vielseitiges Wissen und reiche Erfahrungen auf allen Gebieten des Verkehrswesens haben dem Verstorbenen, der über 8 Jahre an der Spitze der hiesigen Königlichen Eisenbahndirektion gestanden, die Achtung und Anerkennung weitester Kreise erworben; sein liebenswürdiges, leutseliges Wesen und seine große Herzensgüte sicherten ihm die Liebe und dankbare Verehrung seiner Mitarbeiter sowie der ihm unterstellten Beamten und Arbeiter.

Sein Andenken wird allezeit bei uns in hohen Ehren bleiben!

Münster, den 26. März 1904. (826)

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion sowie die Vorstände der Inspektionen.

2. Eröffnung von Strecken.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Die Butzbach-Licher Eisenbahn mit den Stationen: Butzbach-Staatsbahnhof, Butzbach-Ost, Griedel-Rockenberg, Gambach in Hessen, Oberhörgern-Eberstadt, Münzenberg, Trais-Münzenberg, Muschenheim, Hof- und Dorf-Gill, Lich wird am 28. März d. J. für den Personen-, Güter- und Tierverkehr eröffnet.

Der Tarif für den Binnenverkehr und der Fahrplan treten an diesem Tage in Kraft. Station Butzbach-Ost ist für den Güterverkehr vorläufig noch nicht eingerichtet.

Auskunft in Tarif- und Fahrplanangelegenheiten erteilen die Stationen.

Die im Tarif enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung unter I 3 genehmigt worden.

Butzbach, den 25. März 1904. (827)

Der Vorstand:
Joutz.

3. Betriebsüberlassungen.

Am 1. April d. J. geht die Feldabahn — Strecke Salzungen-Kaltennordheim mit der Zweiglinie Dorndorf-Vacha — in den Besitz und die Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung über. Die Strecken sind der Betriebsinspektion Eisenach, der Verkehrsinspektion Erfurt und der Maschinen- und Werkstätteninspektion Meiningen zugeteilt worden.

Erfurt, den 26. März 1904. (828)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Staatsbahn-Tiertarif und Privatbahn-Staatsbahn-Tiertarif.

Die Haltestellen Niederlinxweiler, Saarhölzbach und Serrig, welche bisher außer dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr nur der Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken dienten, werden am 1. April d. J. für den gesamten Tierverkehr eröffnet werden. (829)

St. Johann-Saarbrücken, 23. März 1904.

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Beschleunigtes Eilgut.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. sind die „besonderen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung“ in den Binnen-Gütertarifen der preußisch-hessischen Staatsbahnen, der Oldenburgischen Staatsbahn und der Militär-Eisenbahn sowie in den Gütertarifen für den Verkehr dieser Bahnen untereinander wie folgt zu ergänzen:

Zu § 51.

Inhalt des Frachtbriefs.

„Über die zur Beförderung von beschleunigtem Eilgut freigegebenen Züge geben die Dienststellen auf den Stationen Auskunft.“

Zu § 63.

Lieferfrist.

„Wegen Bekanntgabe der für beschleunigtes Eilgut frei gegebenen Züge vergl. bes. Bestg. zu § 51.“

Berlin, den 29. März 1904. (830)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. tritt der Ausnahmetarif für Superphosphat (sauren phosphorsauren Kalk) in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von den nachbenannten belgischen Stationen nach Lindau (Stadt- und Rangierbahnhof) in Kraft:

Aiseau, Auvelais, Blandain (frontière), Charleroy (Ouest), Erquelines, Flénu-Central (Phophates et engrais chimiques de Ciply), Hemixem, Leuze-Longchamps, Lommel, Louvain (Loewen) (Bassin), Mouscron (frontière), Moustier (Mornimont), Overpelt-Usines (Société „Unitas“ Compagnie des métaux et produits chimiques), Quiévrain (frontière), Schaerbeek, Vedrin (Produits chimiques de Vedrin).

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direktion.

Cöln, den 24. März 1904. (830a)

Namens der Verbandsverwaltungen:

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. treten die Nachträge XI zu den Heften D 1 bis 3 und X zum Heft D 4 vom 1. April 1895 in Kraft. Durch dieselben werden unter Aufhebung der bezüglichen Entfernungen und Frachtsätze des Gütertarifs vom 1. Juli 1896 für den niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr nebst Nachträgen Frachtsätze für die Stationen Ahaus, Coesfeld, Dülmen Ost, Epe i. Westf. und Legden des Direktionsbezirks Münster, Bocketal, Bornholte, Höste, Kaunitz, Sundern, Varensell und Verl der Teutoburger Wald-Eisenbahn eingeführt. Die Nachträge enthalten ferner anderweitige, durchweg ermäßigte Frachtsätze für die Stationen Appelhülsen, Buldern, Dülmen, Haltern i. Westf., Hervest-Dorsten, Peddenberg, Reken, Schermbeck und Wulfen i. Westf. des Direktionsbezirks Münster, anderweitige, teilweise erhöhte Frachtsätze für die Stationen Blerick, Boxmeer, Cuyk und Venray der niederländischen Staatsbahn, Frachtsätze für die Station Enschede Süd der Holländischen Eisenbahn, Ergänzungen der Ausnahmetarife 7 für Heringe und 11 für Eisen usw. sowie sonstige Änderungen.

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Kraft.

Abdrücke der Nachträge sind durch die Güterabfertigungsstellen des Direktionsbezirks Münster, und zwar Nachtrag XI zum Heft D 1 zu 40 ₰, Nachtrag XI zu den Heften D 2 und D 3 je 50 ₰ und Nachtrag X zum Heft D 4 zu 20 ₰ zu beziehen.

Elberfeld, den 24. März 1904. (831)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für den Übergangsverkehr von und nach der Kleinbahn Philippsheim-Binsfeld.

Vom 1. April 1904 ab werden die Frachtsätze der Staatsbahnstationen Philippsheim für Massenartikel der Spezial- und Ausnahmetarife in vollen Wagenladungen im Verkehr zwischen den Stationen der genannten Kleinbahn und den Stationen der Direktionsbezirke St. Johann-Saarbrücken, Cöln, Mainz, Frankfurt a/M., der pfälzischen Eisenbahnen und der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (832)

St. Johann-Saarbrücken, 23. März 1904.

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Am 1. k. M. werden die Stationen Mülheim-Eppinghofen des Direktionsbezirks Essen und Parchim der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 24. März 1904. (833)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Am 1. April d. J. gelangt zum Gütertarif der Nachtrag II zur Einführung. Außer den im Bekanntmachungswege bereits durchgeführten Neuerungen enthält er hauptsächlich Bestimmungen nebst Entfernungen und Frachtsätzen für den Verkehr mit den neuaufgenommenen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel und Erfurt, der Greußen-Ebeleben-Keulaer und der Südharz-Eisenbahn sowie zwischen Zeitz, preuß. Stsb., einerseits und Leipzig II (Dresdener Bhf.) anderseits.

Die auf Seite 4 des Nachtrages unter Ziffer 2 enthaltene zusätzliche Bestimmung zu § 63 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bleibt vorläufig außer Geltung. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens derselben wird noch besonders veröffentlicht werden.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen, bei denen auch Abdrücke des Nachtrages käuflich zu erlangen sind.

Erfurt, den 26. März 1904. (834)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif 7 für Getreide usw. des russisch-ostpreußischen Güterverkehrs über Grajewo.

Am 19. März a./1. April n. St. 1904 tritt zum Tarif der V. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält neue und geänderte Frachtsätze von russischen Stationen sowie Berichtigungen und Ergänzungen. Die Frachterhöhungen von Bjalystok nach Königsberg, Pillau, Memel gelten erst vom 1./14. Mai d. J. Druckstücke des Nachtrages sind zum Stückpreise von 0,20 ℳ von der hiesigen Auskunftsstelle Ostbahnhof käuflich zu beziehen.

Königsberg, den 22. März 1904. (835)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. wird die Station Probstzella der bayerischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer einbezogen.

Cöln, den 23. März 1904. (836)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April 1904 kommt der Nachtrag I zum Heft 3 und der Nachtrag II zum Heft 20 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn zur Einführung.

Unsere Drucksachenverwaltung gibt den ersteren zum Preise von 10 ₰, den letzteren zum Preise von 15 ₰ ab.

Straßburg, den 23. März 1904. (837)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Am 1. April d. J. tritt zum Verbandsgütertarif der Nachtrag 11 in Kraft, durch den die Kontrollvorschriften für die Ausfuhr über See ergänzt, Tarifentfernungen für den Verkehr mit den Stationen der Brandenburgischen Städtebahn eingeführt, ein Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen in Geltung gesetzt und Berichtigungen vorgenommen werden. Gleichzeitig werden die Stationen der Brandenburgischen Städtebahn in den Nord-Ostsee-Viehtarif aufgenommen. Soweit Erhöhungen eintreten, sind sie vom 15. Mai d. J. ab gültig. Der Nachtrag ist von den Abfertigungsstellen zu beziehen.

Altona, den 24. März 1904. (838)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Die in den Transittarifen für Güter belgischer oder holländischer Herkunft ab Mannheim und Ludwigshafen vom

20. Mai 1890 sowie im Ausnahmetarif 27 des badischen Binnengütertarifs enthaltenen Frachtsätze nach Leopoldshöhe für die Beförderung von Reis, rohem und geschältem (auch Bruchreis), werden mit Gültigkeit vom 1. April d. J. auch im Verkehr nach der Station Haltingen eingeführt.

Karlsruhe, den 25. März 1904. (839)
Gr. Generaldirektion.

Am 1. April 1904 wird die lediglich für die Abfertigung von Pferdesendungen eingerichtete Station Karlshorst des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin in den Berlin-Stettin-sächsischen Tiertarif einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, am 26. März 1904. (840)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Am 1. April d. J. erscheint zum vorbezeichneten Kohlentarife der Nachtrag II, der außer bereits durch besondere Bekanntmachungen eingeführten — für gewisse Verkehrsbeziehungen neue Frachtsätze sowie Berichtigungen, Änderungen und Ergänzungen enthält.

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze bis zum 14. Mai d. J. in Geltung.

Der Nachtrag bringt insbesondere neue, vom Tage der Betriebseröffnung geltende Frachtsätze nach der Brandenburgischen Städtebahn, ferner teilweise geänderte Frachtsätze von Karsten-Zentrumgrube und neue Frachtsätze von Paulusgrube Schaffgotschschacht, Paulusgrube, Gotthardschacht (unter Aufhebung der bisherigen Sätze von Paulusgrube), Castellengogrube, Preußengrube, Boerschächte und Schachtanlage Bielschowitz.

Der Nachtrag ist durch die beteiligten Dienststellen zum Preise von 0,45 ℳ zu beziehen.

Kattowitz, den 24. März 1904. (841)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Wirksamkeit vom 1. April l. J. gelangen bis auf weiteres für die Beförderung von Steinkohlen und Steinkohlenkoks von gewissen niederschlesischen Kohlenstationen nach Kufstein Übergang ermäßigte Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die beteiligten Verwaltungen oder Stationen Auskunft erteilen.

München, den 23. März 1904. (842)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.

Zum Ausnahmetarif vom 1. September 1900 für die Beförderung von Steinkohlen usw. von rheinisch-westfälischen nach belgischen Stationen tritt am 1. April d. J. der Nachtrag VI in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des letzten Nachtrags eingeführten und bereits veröffentlichten Frachtsätze, ferner neue Frachtsätze für die Stationen Nierenhof (Direktionsbezirk Elberfeld), Sinsen und Stockum (Direktionsbezirk Essen) sowie für Station Antwerpen (Kiel) der belgischen Staatsbahnen, außerdem Berichtigungen des Haupttarifs. Die neuen Frachtsätze für Station Sinsen sind erst gültig vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr.

Preis des Nachtrags 0,10 ℳ.

Essen, den 23. März 1904. (843)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897. (Klassengüterverkehr Österreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 15 April l. J. gelangen für die Beförderung von Holzzellstoff der Position H—31 Ziffer a) 2 des Tarifteiles I, Abteilung B von Frantschach St. Gertraud nach Ansbach, Augsburg und Nürnberg Z. B. direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 23. März 1904. (844)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Heft C, Abschnitt I A, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1903.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 ab gelangt zum Tarife für den inneren Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I A für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1903 Nachtrag I zur Einführung.

München, den 23. März 1904. (845)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-hessischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. wird die Station Pankow-Schönhausen als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 a für Gießerei-Roheisen aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Frankfurt a/M., den 17. März 1904. (846)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 1. April 1904 wird die Station Ahlen des Direktionsbezirks Hannover in den im Tarifheft 1 und 2 vorgesehenen Ausnahmetarif 11, Abteilung a und b für Eisen und Stahl etc. der Spezialtarife I und II einbezogen. Nähere Auskunft über die Höhe und Gültigkeit der bezüglichen Ausnahmesätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 23. März 1904. (847)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif II, Wechseltarife mit der Gruppe II, sowie oberschlesischer und niederschlesischer Steinkohlenverkehr der Gruppe II.

Der am 15. Mai 1901 für eine Anzahl Artikel zur Einführung gelangte Ausnahmetarif für den Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Polkwitz-Raudten wird mit Gültigkeit vom 1. April 1904 ab aufgehoben. An seine Stelle tritt von dem gleichen Zeitpunkte ab ein neuer Ausnahmetarif mit der Maßgabe, daß für den gesamten Übergangsverkehr in Wagenladungen mit den Stationen der Kleinbahn Raudten-Polkwitz die Frachtsätze der Staatsbahnstation Raudten um 2 ₰ für 100 kg gekürzt werden.

Breslau, den 23. März 1904. (848)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gruppentarif VI und Gruppenwechseltarife IV/VI und V/VI.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif für den Übergangsverkehr mit der Grifte-Gudensberger Kleinbahn auch auf den Artikel „gebrannte Steine" ausgedehnt.

Cassel, den 18. März 1904. (849)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft 2 vom 1. August 1900.

Am 10. April 1904 treten im obenbezeichneten Tarifheft für Holz des Ausnahmetarifs Nr 3 A unter den in demselben enthaltenen Bedingungen folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Von \ Nach	Berlin Anh.-Dresd. Bhf.	Berlin Hamb.-Lehrter Bhf.	Berlin Nordbhf.	Berlin Ostbhf.	Berlin Potsd. Bhf.	Frankfurter Allee (Berlin)	Groß-Lichterfelde-Ost	Grunewald **	Halensee	Lichtenberg-Friedrichsfelde	Moabit	Rixdorf	Wilmersdorf-Friedenau
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen												
Rajnochowitz K. F. N. B.*)	204	207	206	205	205	203	204	206	205	203	206	202	204

*) Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender.
**) Gültig nur für Sendungen, die für die Hauptwerkstätte, die Bahnmeisterei, die Betriebswerkmeisterei oder die Fettgasanstalt in Grunewald bestimmt sind.

Breslau, den 28. März 1904. (850)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 15. April d. J. treten im Tarifheft 3 nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 53 (Butter in jeder Menge bei Beförderung als Eilgut) in Kraft:

Von \ Nach	Braunschweig (Hauptbhf.) K. E. D. M.	Erfurt K. E. D. E.	Halle a/S. K. E. D. Ha	Hannover (Nordbhf.) K. E. D. H.	Magdeburg (Hauptbhf., Neustadt, Sudenburg) K. E. D. M.
	Pfennig für 100 kg				
Arad U. St. E./M. A. V.	1100	1073	1020	1134	1048

Breslau, den 28. März 1904. (851)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Zu dem Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn, Heft 11, kommen am 1. April 1904 Frachtsätze für den Verkehr mit Station Pößneck Saalb. zur Einführung.

Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau.

Straßburg, den 24. März 1904. (852)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen preußischen und den Großherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, Militärbahn - Staatsbahntarif, thüringisch-hessisch-sächsischer, thüringisch-hessisch-bayerischer und niederdeutscher Verbandsgütertarif, mitteldeutscher Privatbahngütertarif, Heft 3, ostdeutscher Privatbahngütertarif, Heft 1 und 3, westdeutscher Privatbahngütertarif, Heft 1 und 4, süddeutscher Privatbahngütertarif, Heft 1, Reichsbahn-Staatsbahngütertarif, rheinisch - westfälisch - mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlentarif, Saarkohlentarif Nr 17, Staatsbahn- und Privatbahn-Staatsbahn-Tiertarif.

Die Neubaustrecke Dankmarshausen-Heringen wird bereits am 30. März d. J. dem Betriebe übergeben. Die gemäß Bekanntmachung vom 19. Februar d. J. im Verkehre von und nach der Haltestelle Heringen (Werra) anzuwendenden Frachtsätze gelten demnach bereits vom 30. März d. J. ab.

Erfurt, den 28. März 1904. (853)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Generalversammlungen.

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrat gibt sich die Ehre, die Aktionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft zu der am Montag, den 18. April 1904, um 10 Uhr vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architektenvereins in Wien (I. Eschenbachgasse 9) stattfindenden

48. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrats über die Geschäftsführung im Jahre 1903.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluß pro 1903.
3. Antrag des Verwaltungsrats über die Verwendung des Reinerträgnisses.
4. Wahl des Revisionsausschusses.
5. Erneuerung des Verwaltungsrats.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maßgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 9. April 1904 in Wien bei der k. k. privilegierten österreichischen Länderbank, in Prag bei der Filiale dieser Bank, in Graz bei der Wechselstube der Steiermärkischen Eskomptebank und der Firma E. C. Mayer & Co., in Lemberg bei der Galizischen Aktien-Hypothekenbank, in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen dieser Bank, in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank, der Nationalbank für Deutschland oder der Firma Robert Warschauer & Co., in Frankfurt a/M. bei der Deutschen Vereinsbank, in Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank, in Paris bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in London bei der Anglo-Austrianbank und der k. k. priv. österreichischen Länderbank mittels doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blankette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 26. März 1904. (854)

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

7. Verdingungen.

Die Lieferung von eichenen und kiefernen Brückenhölzern und Bohlen soll öffentlich verdungen werden.

Das Massen- und Preisverzeichnis und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststraße 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 1,00 ℳ (durch Postanweisung) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin Donnerstag, den 7. April l. J., vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., den 20. März 1904. (855J)

Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Verdingung von 230 000 kg Holzkohlen in 4 Losen für die Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 13. April 1904, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 9. April 1904 an die Werkstätteninspektion Berlin 1 am Markgrafendamm — Station Berlin Schles. Bhf. — einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 10. Mai 1904.

Berlin, den 24. März 1904. (856)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von Metallwaren:

Gruppe I:

Stab- und Formeisen in Schweiß- und Flußeisen, Eisenbleche.

Gruppe II:

Schrauben, geschmiedete und gepreßte, eiserne und messingene, Schrauben mit Ringen, Nieten, Schließen, Drahtstifte, Sattlernägel, Drahtgewebe, Drahtgitter, eiserne Röhren, Siederöhren, Roststäbe, Bremsklötze, Feuerschutzringe, Weißbleche, Drahtkordel, Schneeschaufeln, Tenderschaufeln.

Gruppe III:

Kupferblech, Stangenkupfer, Kupferröhren, kupferne Feuerbuchsplatten, Messingblech, Messingdraht, Antimon, Blockzink, Zinkblech, Bleiplomben, Schlaglot und isolierter Kupferdraht.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verdingung 12. April 1904“

versehen spätestens

Dienstag, den 12. April 1904, vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf.

Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 24. März 1904. (857)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

An Kohlen und Koks sind vom 1. Juni 1904 bis 31. Mai 1905 zu liefern: rund 550 500 t für Lokomotivheizung, 71 680 t für Werkstättenzwecke und zur Lokalheizung sowie für Gasanstalten und das Elektrizitätswerk in Dresden. Angebote hierauf ersuchen wir bis zum 14. April 1904 bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist bis 9. Mai 1904. Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten ausschließlich zu benutzenden Vordrucke können vom Betriebs-Maschinenbureau in Dresden oder von der Werkstätteninspektion Chemnitz oder Maschineninspektion Zwickau bezogen werden.

Dresden, den 25. März 1904. (858)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Verdingung von 1085 Stück Kokosvelourdecken in 6 Losen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 19. April 1904, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 15. April 1904 an die Werkstätteninspektion Grunewald einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 18. Mai 1904.

Berlin, den 25. März 1904. (859)

Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Direktionsbezirke Erfurt angesammelten alten unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Weichenteilen, Eisen-, Guß- und Stahlschrott sollen öffentlich verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 21. April d. J., vormittags 10 Uhr bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen können in unserem Zentralbureau eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) vom Vorstand des genannten Bureaus bezogen werden. Zuschlagsfrist 10 Tage.

Erfurt, den 22. März 1904. (860)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 27. 2. April 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Das Verfügungsrecht des Absenders in der Praxis.

Eisenbahnkarten in den Zügen.

Baubericht der preußischen Staatsbahnverwaltung.

Nachrichten:

Deutschland: Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Ermäßigung der Eisenbahn-Gütertarife. — Nachbehandlung der aus den Heilstätten Entlassenen. — Eröffnung von Eisenbahnstrecken. — Anderweite Abgrenzung der Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt am Main-St. Johann-Saarbrücken und Mainz. — Teltower Kanalbahn. — Neubeschaffungen und Erweiterungsbauten bei den oldenburg. Staatsbahnen. — Einführung direkter Frachttarife zwischen deutschen und südafrikanischen Eisenbahnstationen und Ausdehnung der nach Ostafrika bestehenden Tarife. — Wohlfahrtseinrichtungen der Großen Berliner Straßenbahn. — Verein mittlerer Beamten der preuß.-hess. Staatsbahnverwaltung. — Präsident a. D. Lüdicke †. — Personalnachrichten.

Österreich: Lokalbahn Lambach-Gmunden. — Österr.-bayer. Lokalbahnanschlüsse. — Triester Eisenbahnfragen. — Klub österr. Eisenbahnbeamten. — Erweiterung der Hafenanlagen in Triest.

Ungarn: Ungar. Vizinalbahnen. — Personenverkehr in Budapest im Jahre 1903.

Übrige europäische Länder: Observatorium in Nizza u. die Straßenbahnen des Küstenstrichs. — Lokalverkehr u. III. Wagenklasse in der Schweiz. — Elektr. Betrieb auf Vollbahnen. — Einnahmen der schweizer. Eisenbahnen. — Berner Alpendurchstich. — Säntisbahn. — Einführung elektr. Betriebs auf der Bahnstrecke Liverpool-Southport. — Einrichtung einer Dampferverbindung zwischen England u. Irland durch die Midland-E.-G. — Bau von Nebenbahnen in Serbien. — Eisenbahntarife zwischen russischen und österr.-ungar. Bahnen. — Bessere Ausnutzung des Wagenparks der russ. Bahnen. — Panzerzüge.

Fremde Weltteile: Der Betrieb der Schantungbahn. — Spurweite der Bahn Dar-es-Salaam-Mrogoro. — Eisenbahnen in Australien.

Allgemeines: Zur Frage der Stoßfangschiene. — Heizung der Lokomotivkessel mittels Elektrizität. — Berechnung der virtuellen Länge der Eisenbahnen. — Anschließvorrichtung für Eisenbahnfahrzeuge.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer dieser Zeitung erst am 9. d. M.

Das Verfügungsrecht des Absenders in der Praxis.

Durch § 64 der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist das Verfügungsrecht des Absenders festgelegt, und zwar besagt Abs. 1 dieses Paragraphen:

„Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, daß das Gut auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsort oder auf einer Zwischenstation oder auf einer über die Bestimmungsstation hinaus oder seitwärts gelegenen Station abgeliefert werde. . . . . Nachträgliche Verfügungen . . . . anderen als des angegebenen Inhalts sind unzulässig."

In § 46 der Kundmachung 1 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes ist sodann das bei den verschiedenen Anweisungen des Absenders einzuhaltende Verfahren für die Dienststellen im einzelnen bestimmt. Sowohl in der Verkehrsordnung als in Kundmachung 1 ist jedoch nichts darüber gesagt, ob ein Absender auch das Recht hat, ein Frachtgut unterwegs anhalten und als Eilgut an denselben Adressaten weiterbefördern zu lassen. Dieser Fall kommt aber in der Praxis mehrfach vor. Ein Fabrikant liefert beispielsweise eine Sendung als Frachtgut auf. Kaum hat die Sendung die Station verlassen, trifft ein Ersuchen des Bestellers ein, die Ware sofort als Eilgut abzusenden. Der Absender stellt deshalb das Ansinnen an die Absendestation, das Gut auf der nächsten geeigneten Station anhalten und als Eilgut weiterleiten zu lassen. Ist nun einem derartigen Antrage stattzugeben? Wir glauben diese Frage trotz des Schlußsatzes des § 64 der Verkehrsordnung bejahen zu müssen.

Es steht wohl außer Zweifel, daß ein Absender das Recht hat, ein Gut unterwegs anhalten zu lassen und nach einem beliebigen Zeitpunkte die Weiterleitung an den ursprünglichen Adressaten zu verfügen. Fraglich bleibt dagegen, ob der Absender eines als Frachtgut aufgegebenen Gutes auch das Recht hat, die Weiterbeförderung als Eilgut zu verlangen. Bestimmungen der Verkehrsordnung stehen unseres Wissens dem nicht entgegen. Man kann aber einwenden, daß der mit dem Absender auf Grund eines gewöhnlichen Frachtbriefes abgeschlossene Frachtvertrag nur auf die Beförderung als Frachtgut laute. Demgegenüber sind wir der Ansicht, daß der erste Frachtvertrag durch eine derartige Verfügung des Absenders überhaupt sein Ende erreicht und die Weiterbeförderung von einer Unterwegsstation aus als neuer Frachtvertrag anzusehen ist und demgemäß beispielsweise auch die Lieferfristberechnung zu erfolgen hat. Ist aber die Weiterbeförderung von der Unterwegsstation aus den Interessenten gegenüber als neuer Frachtvertrag anzusehen, so muß dem Absender auch die Wahl zwischen Fracht- und Eilgut bleiben. Vom Standpunkt der Praxis stehen keine ernstliche Bedenken entgegen, derartigen Verfügungen stattzugeben, denn der Umstand, daß auf den großen Stationen die Abfertigungsstellen für Eil- und Frachtgut getrennt sind, fällt nicht so ins Gewicht, daß dies als unüberwindliches Hindernis anzusehen wäre. Für etwaige bare Auslagen (Ladekosten usw.) kann die Eisenbahn Ersatz beanspruchen, für ihre Mühewaltung aber findet sie durch die doppelte Expeditionsgebühr Entschädigung.

In Baden und Württemberg wird solchen Verfügungen zumeist ohne Bedenken Folge gegeben. Die nächstgeeignete Station hält das Gut an, ändert die Frachtkarte ab und sendet das Gut mit Eilfrachtkarte an seinen Bestimmungsort weiter. Es besteht auch keine Vorschrift, die ein derartiges Verfahren als unzulässig bezeichnen würde. Bei den preußischen Staatsbahnen sind dagegen nach den Ausführungsvorschriften zu den Abfertigungsvorschriften nachträgliche Anweisungen des Absenders, eine als Frachtgut aufgegebene Sendung von einer Unterwegsstation als Eilgut weiter- oder nach der Versandstation zurückzusenden, unzulässig.

Dieses verschiedenartige Verfahren führt zu unliebsamen Vorkommnissen; so ist dem Schreiber dieser Zeilen in der Praxis folgender Fall vorgekommen: Eine größere Fabrik ersuchte, eine Sendung unterwegs anzuhalten und eilgutmäßig weiterzuleiten. Diese Anweisung wurde telegraphisch der nächsten geeigneten badischen Umladestation mitgeteilt und von dieser ohne Bedenken befolgt. Kurze Zeit nachher trat der gleiche Fall wieder ein. Diesmal wurde das telegraphische Ersuchen an eine preußische Umladestation gerichtet; diese hat aber unter Berufung auf die angeführten Vorschriften der Verfügung keine Folge gegeben.

Es dürfte hier nicht der Ort sein, die Meinung des betreffenden Absenders hierüber zu wiederholen, wir möchten aber doch nachdrücklich hervorheben, daß das Ansehen der deutschen Eisenbahnverwaltungen darunter leidet, wenn bei so grundlegenden Bestimmungen, wie es das Verfügungsrecht des Absenders ist, so grundsätzliche Verschiedenheiten bei der Ausführung bestehen. Einheitlichkeit in diesem Punkte ist dringend erforderlich. Glaubt man dem Absender ein solches Verfügungsrecht nicht einräumen zu sollen, so mögen die preußischen Ausführungsvorschriften in die Kundmachung 1 aufgenommen oder wenigstens von allen deutschen Eisenbahnverwaltungen die gleichen Ausführungsvorschriften erlassen werden. Glaubt man aber dem Absender ein derartiges Recht zugestehen zu können, so wäre auch einheitlich danach zu verfahren, um innerhalb des Geltungsbereichs der Verkehrsordnung nicht nur theoretisch, sondern auch in Wirklichkeit ein gleiches Verfügungsrecht des Absenders zu haben. R.

Eisenbahnkarten in den Zügen.

Für das reisende Publikum bieten die in den einzelnen Abteilen oder noch besser in den etwa vorhandenen Seitengängen der Wagen aufgehängten Eisenbahnkarten eine erwünschte Übersicht der durchfahrenen Strecken und ihrer Anschlüsse. Wir finden solche Kartenskizzen des Bahnnetzes in den Wagen der sächsischen, der süddeutschen und anderer Bahnverwaltungen. In Preußen sind sie kaum vorhanden, mit Ausnahme etwa der Berliner Stadt- und Ringbahn und der Vorortlinien. Wohl wäre es im höchsten Grade wünschenswert, sie allgemein auch für die preußische Staatsbahnverwaltung einzuführen. Aber angesichts des gewaltigen Verkehrsnetzes treten sofort auch die großen Schwierigkeiten in die Augen, die sich der Lösung dieser Frage entgegenstellen. Zunächst sind es solche, die in den Platzverhältnissen der verschiedenen Wagenabteile begründet sind. Denn auch bei Beschränkung auf Teile des Gesamtnetzes wird das Kartenformat eine ziemliche Größe erhalten müssen. Nimmt doch die Übersichtskarte der sämtlichen preußischen Eisenbahndirektionen im Maßstabe 1:600 000 eine Fläche von mindestens 2 m Länge und 1,3 m Breite in Anspruch. Wählt man auch ein kleineres Format für einzelne Teile, so bleiben immer noch Schwierigkeiten für die praktische Benutzung solcher Teilkarten. Bei besetzten Abteilen und besonders bei Beleuchtung mit künstlichem Licht wird es den einzelnen Reisenden schwer, erstens einmal zu der Wandkarte hinzugelangen und dann sich auf ihr zurecht zu finden. Diese unangenehme Erfahrung hat wohl jeder bereits gemacht, der auf seinen Reisen Gelegenheit hatte, solche Karten zu sehen und zu studieren. Jeder Reisende muß in der Lage sein, ohne Belästigung der übrigen Mitreisenden die Karte in die Hand zu nehmen und sie auch bei künstlichem Licht zu lesen. Eine weitere Schwierigkeit und vielleicht die größte besteht darin, dieses ungeheure Kartenmaterial, das für die Wagen der ganzen Monarchie erforderlich wird, stets auf dem Laufenden zu erhalten, die Reisenden vor Schaden und die Verwaltung vor Ersatzansprüchen bei Vorhandensein etwaiger Unrichtigkeiten zu schützen. Einen weiteren Übelstand wollen wir nur andeuten, ohne ihm jedoch ausschlaggebende Bedeutung beizumessen. Bei Wagen, die auf weiten Strecken durchgehen, z. B. von Berlin nach Basel oder München u. a. m., würde die Teil- oder Einzelkarte versagen.

Alle diese Schwierigkeiten und vor allem auch die sehr wichtige Kostenfrage lassen sich u. E. sehr einfach lösen, wenn man sich entschließt, schon vorhandene Kartenskizzen zu dem betreffenden Zwecke zu verwenden. Wir haben die Eisenbahnkarten der amtlichen Aushängefahrpläne der verschiedenen preußischen Eisenbahndirektionen, wie sie sich an den Wänden der Vorhallen fast auf allen Stationsgebäuden vorfinden, im Auge. Ihre Größe bewegt sich, wie wir aus dem uns gerade zur Verfügung stehenden Material feststellen konnten, etwa zwischen einer Länge von 25 bis 41 cm und einer Höhe von 19 bis 38 cm. Sie nehmen also eine Fläche von verhältnismäßig geringer Ausdehnung ein. Meist sind sogar die Strecken von zwei Direktionsbezirken auf einer einzigen Karte vereinigt, die in der Regel noch einen größeren Teil der angrenzenden Direktionsbezirke umfaßt. So nimmt der Plan der vereinigten Direktionsbezirke Cassel und Hannover eine Fläche von nur 38 auf 34 cm, derjenige der Direktionen Berlin und Stettin zusammen 25 auf 26 cm, derjenige von Halle und Erfurt 41 auf 21 cm, das Netz der sächsischen Staatsbahnen eine Fläche von 41 auf 27 cm in Anspruch. Man kann diese Eisenbahnkarten fest an den Wänden der Wagenabteile oder der Seitengänge befestigen. Aber wenn man den beabsichtigten Zweck ihrer allgemeinen Benutzbarkeit erreichen will, erscheint ein anderes Mittel praktischer: Man klebe sie auf Kartons, bei denen man außer der Vorderseite auch die Rückseite, z. B. für weitfahrende Züge, die mehrere Direktionsbezirke berühren, zum Aufkleben einer zweiten Kartenskizze benutzen kann, und hänge sie herabnehmbar in den einzelnen Wagen auf. Etwaige Beschädigungen lassen sich durch Aufkleben einer neuen Karte ohne weitere Kosten leicht beseitigen. Fehler sind fast ganz ausgeschlossen, da man diese Kartenskizzen bei jedem Fahrplanwechsel erneuern, d. h. neu aufkleben wird. Ein weiterer Vorteil ist, daß man auch die Grenzen der einzelnen Direktionsbezirke sofort erkennt und daß man, worauf wir jedoch kein besonderes Gewicht legen wollen, wenn man den Zug verläßt, an den eingeschriebenen Nummern in dem auf den Stationen ausgehängten Fahrplan sofort die betreffende Zugverbindung findet. Der preußische Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. März d. J. zunächst in den Schnellzügen die Anbringung von Kartenskizzen in Aussicht gestellt, „die etwa 1/4 des Bahnnetzes des preußischen Staats wiedergeben, so daß der Reisende unterwegs den Weg verfolgen kann, den er fährt“. Diese dankenswerte Absicht ließe sich nicht nur für Schnellzüge, sondern fast ganz allgemein und mit einem Schlage durchführen, wenn, wie von uns vorgeschlagen, das sehr geeignete, vorhandene Kartenmaterial der Aushängefahrpläne hierzu benutzt würde. Ml.—

Baubericht der preußischen Staatseisenbahnverwaltung.

Dem preußischen Abgeordnetenhause ist der Baubericht der Eisenbahnverwaltung für den Zeitraum vom 1. Oktober 1902 bis dahin 1903 mit Schreiben des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 15. Januar zugegangen. Danach haben gegenwärtig alle älteren, bis zum Jahre 1888 erlassenen Gesetze über bewilligte Eisenbahnbaukredite ihre Erledigung gefunden. Von einer Mitteilung über die Bauten der infolge des Gesetzes vom 18. Mai 1903 auf den Staat übergegangenen Privatbahnen ist noch abgesehen worden, weil die Ermittlungen über den derzeitigen Stand der Bauausführungen und die für ihre Weiter-

führung und Fertigstellung erforderlichen Beträge noch zu keinem vollständigen Abschlusse gelangt sind.

Über den Stand der zur Zeit noch im Zuge begriffenen wichtigeren Bauausführungen ergibt der Bericht folgendes: 1. Durch das Gesetz vom 11. Mai 1888 wurden für die Erweiterung der Brücken bei Dirschau und Marienwerder aus Mitteln des preußischen Staats 6 000 000 ℳ bewilligt, während der erforderliche Restbetrag aus Reichsmitteln zur Verfügung gestellt wurde. Die neue Brücke bei Dirschau ist am 28. Oktober 1891, die bei Marienwerder am 25. Oktober 1890 dem Verkehr übergeben. Gleichwohl sind auch jetzt noch einzelne Vervollständigungsarbeiten an diesen Brücken und auf Bahnhof Dirschau rückständig, für welche jedoch die noch vorhandenen Mittel im Betrage von rund 663 000 ℳ ausreichen werden. 2. Für die Erweiterung der Bahnhofsanlagen in und bei Hamburg und Altona sind durch das Gesetz vom 8. April 1889 Baukosten in Höhe von 15 900 000 ℳ bewilligt, welche jetzt bis auf 331 000 ℳ verausgabt sind. Diese Bauten sind im wesentlichen vollendet. In der Ausführung begriffen sind insbesondere noch solche Arbeiten, die mit der ferneren Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg — Neubau eines Hauptbahnhofs, siehe unten Nr 24 — zusammenhängen. Aus der Veräußerung solcher Grundstücke, die infolge Verlegung des Personenbahnhofs in Altona freigeworden sind, wurden bis Ende September 1903 im ganzen 1 503 058,60 ℳ für Rechnung der Generalstaatskasse vereinnahmt.

3. Durch das Gesetz vom 10. Mai 1890 wurden für den Bau einer Bahn von Rogasen nach Dratzig 7 000 000 ℳ, für den Bau einer Bahn von Callies nach Wulkow und nach Arnswalde 8 150 000 ℳ bewilligt. Von ersterem Betrage sind 1 737 000 ℳ noch nicht verwendet, doch wird dieser Bestand für die Restausgaben, wozu auch anteilige Kosten für die Erweiterung vorhandener Werkstattsanlagen gehören, voraussichtlich ausreichen. Die umfangreichen Restarbeiten für den Bau der Strecken Callies-Wulkow und Callies-Arnswalde, für welche noch 1 633 000 ℳ zur Verfügung stehen, sind nach Möglichkeit gefördert worden; ihre völlige Beendigung wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen. 4. Der durch das gleiche Gesetz für die Vereinigung der Bahnhöfe zu Beuthen O/S. und Herstellung einer Bahnverbindung Chorzow-Kattowitz bewilligte Betrag von 5 400 000 ℳ ist bis auf einen Rest von rund 700 000 ℳ verausgabt, nachdem die betreffenden Bauten in der Hauptsache vollendet sind. Die Hauptbahn Chorzow-Kattowitz ist auf der Strecke Königshütte-Kattowitz am 1. Mai 1902, auf der Reststrecke Königshütte-Chorzow am 1. Mai 1903 dem Verkehr übergeben worden. Verschiedene kleinere Arbeiten sind noch auszuführen, auch steht die endgültige Regelung des Grunderwerbs noch aus. 5. Bei Breslau ist die Vervollständigung des Rangierbahnhofs Brockau im Berichtsjahre fortgesetzt worden, in einzelnen Teilen wird sie noch vorbereitet. Von den zur Anlage der viergleisigen Güterzugumleitungsbahn gehörigen Anschlußstrecken sind die Personenzugstrecke Mariahöfchen - Hauptbahnhof und das Personenzuggleis Gräbschener Straße-Viehweidenweiche erheblich gefördert worden. Von den für diese Bauausführungen bewilligten 19 950 000 ℳ sind noch rund 2 500 000 ℳ verfügbar. Die weiteren Arbeiten gelangen gleichzeitig mit dem Umbau des Hauptbahnhofs — s. unten bei Nr 29 — zur Ausführung. 6. Auf der Strecke Fordon-Schönsee, für welche zusammen aus Reichs- und preußischen Staatsmitteln bislang 15 280 000 ℳ verausgabt sind, stehen aus dem Gesetze vom 20. Mai 1891 noch 2 111 000 ℳ zur Verfügung. Die Restarbeiten auf den Bahnhöfen und der Strecke nahmen im Berichtsjahre wesentlichen Fortgang; ihre Fertigstellung wird, da sie erheblich sind, noch weitere Zeit in Anspruch nehmen. 7. Für den Ausbau des zweiten Gleises auf der Strecke Thorn-Korschen sind bislang zusammen aus Reichs- und preußischen Staatsmitteln 8 840 000 ℳ verausgabt. Aus dem durch das Gesetz vom 6. Juni 1892 bewilligten preußischen Anteil von 4 800 000 ℳ sind zur Zeit noch 1 280 000 ℳ verfügbar. Das Gleis ist im Betriebe. Es bedarf aber noch verschiedener Restbauten, die teils im Gange sind, teils vorbereitet werden. 8. Für den Bau einer Eisenbahn von Rothfließ nach Rudczanny sind durch das Gesetz vom 3. Juli 1893: 6 700 000 ℳ bewilligt, die bis auf 2 100 000 ℳ verausgabt sind. Die umfangreichen Restarbeiten dieses Bahnbaues machten im Berichtsjahre weitere Fortschritte; ihre vollständige Fertigstellung wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen. 9. Ein ähnlicher Sachverhalt liegt bei der durch Gesetz vom 29. April 1894 mit einem Baufonds von 7 800 000 ℳ ausgestatteten Bahn von Rothfließ nach Zinten vor. Die noch rückständigen Arbeiten werden den noch verfügbaren Betrag von 700 000 ℳ voraussichtlich nicht ganz in Anspruch nehmen.

10. Die Bahn von Buchholz nach Bremervörde, für welche das Gesetz vom 8. April 1895 den Betrag von 4 600 000 ℳ bewilligt, ist jetzt bis auf wenige Nacharbeiten vollendet. 11. Der Bau der Bahn von Trompet nach Cleve, der als Generalunternehmung vergeben worden ist, dessen Inangriffnahme aber durch die Grunderwerbsverhandlungen lange verzögert wurde, hat im Berichtsjahre tatkräftige Förderung erfahren. Die Teilstrecke Trompet-Mörs ist am 23. Dezember 1903 in Betrieb genommen worden. Die Fertigstellung der Reststrecke ist bis zum Sommer 1904 zu erwarten. Die noch verfügbaren Mittel, welche rund 3 000 000 ℳ betragen, reichen voraussichtlich aus. 12. Der für den Bau einer Bahn von Bütow nach Leba durch das Gesetz vom 3. Juni 1896 bewilligte Betrag von 7 100 000 ℳ ist bis auf restliche 1 400 000 ℳ verausgabt worden, die für die noch ausstehenden umfangreichen Arbeiten voraussichtlich ausreichen werden. 13. Der Baufonds für die bereits seit 1. Oktober 1902 in vollem Betriebe stehende Bahn Paderborn-Brackwede wurde durch das Gesetz vom 18. Mai 1903 um den Betrag von 480 000 ℳ erhöht und somit im ganzen auf 3 700 000 ℳ gebracht, von welchem zur Zeit noch 1 100 000 ℳ im Bestande geblieben sind. Die noch rückständigen Bauten und Verhandlungen werden tunlichst gefördert. 14. Für den Bau einer Bahn von Schweidnitz nach Charlottenbrunn, für welche das Gesetz vom 8. Juni 1897 den Betrag von 4 150 000 ℳ aussetzt, konnten die Arbeiten während des Berichtsjahres mit bestem Erfolge gefördert werden. Der Unterbau der Bahn ist nahezu fertig, auch die übrigen Arbeiten, insbesondere die größeren Brückenbauten, sind soweit gediehen, daß die Strecke voraussichtlich im Herbst d. J. wird in Betrieb genommen werden können. 15. Für den Bau der Bahn von Münster nach Coesfeld sind die gesetzlichen Bedingungen auch jetzt noch nicht erfüllt. Dagegen konnte mit dem Bau der anschließenden Strecke Coesfeld - Borken i/W. im Berichtsjahre begonnen werden. Insbesondere sind die Erdarbeiten und die Arbeiten zur Herstellung der Streckenbauwerke im Gange. Auch die Hochbauten sind in Angriff genommen. 16. Der Bau der Eisenbahn von Kirchberg i/Hunsrück nach Hermeskeil hat eine Nachbewilligung von 815 000 ℳ erforderlich gemacht, durch welche der betreffende Fonds auf 7 850 000 ℳ erhöht wurde. Nachdem die Teilstrecke Kirchberg-Morbach am 15. Dezember 1902 in Betrieb genommen, wurde die Reststrecke Morbach - Hermeskeil am 1. Oktober 1903 für den Wagenladungsverkehr und am 1. November 1903 für den Gesamtverkehr eröffnet. Die Fertigstellung der Restarbeiten, für welche noch 1 270 000 ℳ verfügbar sind, ist im Gange. 17. Der durch Gesetz vom 20. Mai 1898 genehmigte Bau einer Bahn von Schmiedeberg i/R. nach Landeshut i/Schl. ist im Berichtsjahre mit Nachdruck gefördert worden. Der Unterbau der freien Strecke ist zum größten Teil fertiggestellt, insbesondere ist auch der Eglitzviadukt vollendet. Die Arbeiten an der Tunnelanlage sind soweit gediehen, daß der Durchschlag bevorsteht. Mit dem Verlegen des Oberbaues wird im nächsten Sommer begonnen. 18. Der Ausbau der Bahn von Nauen nach Treuenbrietzen, von welcher die Teilstrecke Nauen-Wildpark bereits am 1. September 1902 dem Verkehr übergeben wurde, ist während des Berichtsjahres mit Nachdruck gefördert worden. Auf der Teilstrecke Treuenbrietzen-Beelitz ist die Bauausführung im vollen Gange, auch auf der Teilstrecke Beelitz-Caputh-Geltow steht die Inangriffnahme der Bauarbeiten bevor. Die Erweiterung des Bahnhofes Treuenbrietzen ist zum größten Teil fertiggestellt, im übrigen aber in der Ausführung begriffen. Zugleich ist auch die Anschlußstrecke Treuenbrietzen-Jüterbog als zweigleisige Hauptbahn bis auf geringe Restarbeiten fertiggestellt.

19. Die Hauptbahn von Hamm i/W. nach Osterfeld, welche eine Entlastung des rheinisch-westfälischen Kohlenreviers bezweckt und für welche das Gesetz vom 25. Mai 1900 einen Betrag von 18 200 000 ℳ und das Gesetz vom 18. Mai 1903 einen ferneren Betrag von 4 300 000 ℳ zur Verfügung stellt, ist ebenfalls rasch vorangeschritten. Der Grunderwerb ist in der Hauptsache durchgeführt. Die Erdarbeiten sind nahezu beendet, die Streckenbauwerke zum größten Teil fertiggestellt und die Hochbauten auf den Bahnhöfen in der Ausführung begriffen. Auf den Teilstrecken Osterfeld Süd-Gladbeck und Pelkum-Hamm ist der Oberbau verlegt.

20. Die Bahn von Rückers über Reinerz zur Reichsgrenze bei Nachod, welche eine neue Verbindung zwischen der Grafschaft Glatz und Böhmen schaffen wird, ist bis Reinerz seit dem 1. Dezember 1902 in Betrieb. Auf der weiteren Teilstrecke Reinerz-Lewin sind die Arbeiten am Bahnkörper und die Tunnelbauten in der Ausführung begriffen. 21. Für die Hauptbahn von Groschowitz nach Brockau bei Breslau, welche auf dem rechten Oderufer entlang geführt werden und die Strecke Breslau-Brieg-Oppeln entlasten soll, ist durch das Gesetz vom 20. Mai 1902 die Summe von 19 917 000 ℳ bewilligt. Die ausführlichen Vorarbeiten sind jetzt fertiggestellt und unterliegen der landespolizeilichen Prüfung. 22. Durch das gleiche Gesetz wurden für die seit dem 20. Oktober 1902 in Betrieb befindliche Bahn von Petersdorf i/R. nach Ober-Polaun (Grünthal) in Böhmen zu den ursprünglich bewilligten 6 800 000 ℳ noch 2 600 000 ℳ nachbewilligt. Im Berichtsjahre wurden die Restbauten erheblich gefördert; ihre Fertigstellung beansprucht, da sie umfangreich sind, noch weitere Zeit. 23. Der Bau einer Hauptbahn von Saarbrücken nach Bous ist durch das Gesetz vom 18. Mai 1903 mit einem Fonds von 13 877 000 ℳ ausgestattet. Die ausführlichen Vorarbeiten für diese Bahn sind jetzt soweit gediehen, daß ihr Abschluß in kurzem bevorsteht.

Von größeren Bauten, für welche die Gelder nicht durch besondere Gesetze, sondern im Extraordinarium der alljährlichen Etatsgesetze bewilligt wurden, sind sodann noch folgende zu erwähnen. 24. Für die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg sind die Gesamtkosten auf 36 533 000 ℳ veranschlagt. Auf diesen Betrag sind in einzelnen Raten bis zum Jahre 1903 im ganzen 23 500 000 ℳ bewilligt und bis auf restlich verbliebene 5 000 000 ℳ verausgabt worden. Die Bauausführung wurde auch im Berichtsjahre kräftig weiter gefördert. Die Straßen Unter- und -Überführungen, Brücken und Viadukte sind zum größten Teil vollendet. Auch ein Teil der Hochbauten ist fertiggestellt und bereits in Benutzung genommen, insbesondere die neuen Empfangsgebäude auf den Bahnhöfen Dammtor und Sternschanze. Der alte Berliner Bahnhof in Hamburg ist für den Personenverkehr geschlossen worden. Der Bau der viergleisigen Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Oberhafen zwischen dem Hauptbahnhofe und dem Haltepunkt Hamburg H. geht der Vollendung entgegen. 25. Die im Jahre 1895 in Angriff genommene Erweiterung des Stettiner Bahnhofs in Berlin, welche einen Aufwand von 8 850 000 ℳ erforderlich gemacht hat, ist abgeschlossen. Nur schwebt aus dem Grunderwerb noch ein Prozeß. 26. Der Ausbau der an den Schlesischen Bahnhof in Berlin anschließenden Strecken der Ostbahn und der schlesischen Bahn wurde wesentlich gefördert. Die Erweiterungsbauten auf den Stationen Stralau-Rummelsburg, Kaulsdorf und Lichtenberg-Friedrichsfelde sind im wesentlichen beendet. Die noch rückständigen Bauten, insbesondere die Arbeiten zur Einführung der Vorortgleise in die Stadtbahngleise des Schlesischen Bahnhofs in Berlin, sind im Gange. 27. Für die Herstellung besonderer Vorortgleise vom Schlesischen Bahnhof in Berlin bis Erkner wurden im Berichtsjahre rund 800 000 ℳ verwendet. Die zur Vollendung des Baues noch erforderlichen Arbeiten befinden sich in der Ausführung und werden voraussichtlich im nächsten Etatsjahre beendet werden. 28. Der Ausbau der Berlin-Görlitzer Bahn von der Berliner Ringbahn bis Niederschöneweide-Johannisthal und Adlershof-Alt-Glienicke sowie der Ausbau der Anschlußbahn von Rixdorf bis Niederschöneweide-Johannisthal, deren Gesamtkosten auf 10 350 000 ℳ veranschlagt sind, ist im Berichtsjahre planmäßig weiter gefördert worden. Insbesondere ist die Ausführung der Erdarbeiten sowie der Streckenbauwerke im Gange; ein Teil ist bereits fertiggestellt. Mit den Oberbauarbeiten und den Hochbauten ist begonnen.

29. Beim Umbau des Oberschlesischen Bahnhofs und der Stadtverbindungsbahn in Breslau ist der Umbau der südlichen Bahnhofshälfte im Berichtsjahre erheblich vorgeschritten; die Inbetriebnahme der neuen Anlagen auf dieser Seite des Bahnhofs steht bis zum Juli 1904 in Aussicht. Dagegen wird die Fertigstellung der nördlichen Hälfte noch längere Zeit in Anspruch nehmen. 30. Bei der mit einem veranschlagten Kostenaufwande von 7 500 000 ℳ im Jahre 1897 in Angriff genommenen Erweiterung des Bahnhofes zu Crefeld wurde die vorläufige Verlegung der Rheydter Linie in Betrieb genommen. Die Bauarbeiten am neuen Personenbahnhofe sind planmäßig fortgeschritten. 31. Auf dem Bahnhofe zu Neuß, dessen Erweiterung und Umgestaltung voraussichtlich einen Kostenaufwand von 10 500 000 ℳ erforderlich machen wird, sind die Erd- und Maurerarbeiten zur Hochlegung der Gleise jetzt völlig beendet. Das Verlegen des Oberbaues wurde fortgesetzt. Der Güterschuppen und das Abfertigungsgebäude sind fertiggestellt. Der Grunderwerb ist bis auf wenige Grundflächen erledigt. 32. Die Erweiterung des Bahnhofs Rheydt einschließlich der Herstellung von Verbindungen mit den Linien nach Odenkirchen und Viersen, deren Kosten auf 7 600 000 ℳ veranschlagt sind, ist seit 1899 im Bau. Die verschwenkten Gleise der Linie Rheydt-Dalheim wurden am 1. Mai 1902 dem Betriebe übergeben. Die Erdarbeiten am Rangierbahnhofe sind zu $^4/_5$ und an der Verbindungsbahn Odenkirchen-Rheydt zu $^1/_4$ ausgeführt, auch die zugehörigen Bauwerke sind fertig. 33. Die Herstellung eines Rangierbahnhofs zu Kalk-Nord bei Cöln, für welchen die Grunderwerbskosten teilweise auf den außeretatsmäßigen Dispositionsfonds übernommen sind, wird voraussichtlich Baukosten in Höhe von 8 800 000 ℳ verursachen. Die Ausschreibung der Erdarbeiten ist eingeleitet. 34 Die auf 9 500 000 ℳ veranschlagte Erweiterung des Bahnhofs Vohwinkel ist seit 1901 im Bau. Ein Teil der erforderlichen Grundstücke ist freihändig erworben, im übrigen schwebt das Enteignungsverfahren. Auf der Südseite des Bahnhofs sind die Erd- und Maurerarbeiten in der Ausführung begriffen. Die Arbeiten auf der Nordseite sind ausgeschrieben. 35. Die Erweiterung des Hauptbahnhofs in Essen (früher Essen B. M.) ist bis auf einige Vervollständigungen, die in Vorbereitung sind, vollendet. Die bewilligten Mittel im Gesamtbetrage von 6 080 000 ℳ reichen aus. 36. Die wegen Erweiterung des Bahnhofs Dortmund (C. M. und B. M.) schwebenden Verhandlungen sind jetzt zum Abschluß gelangt. Der neue Entwurf für die Umgestaltung des Personenbahnhofs ist nach dem Übergange der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn auf den Staat den dadurch veränderten Verhältnissen entsprechend umgearbeitet worden. Die Gesamtkosten der Erweiterung betragen nunmehr 14 980 000 ℳ. Die Erweiterung des Rangierbahnhofs ist inzwischen in der Hauptsache fertiggestellt. 37. In Wiesbaden sind die Bauten für die Erweiterung des Bahnhofs nach dem neuen Entwurfe, welcher einen Kostenbetrag von 17 140 000 ℳ erforderlich machen wird, im Gange. Auf der Diezer Linie sind sämtliche Bauwerke bis auf eine Überführung fertig; da auch die Verlegung des Oberbaues in Angriff genommen ist, steht die betriebsfähige Fertigstellung dieser Linie im kommenden Frühjahr zu erwarten. 38. Für die Herstellung eines Hauptbahnhofs in Leipzig, einer Verbindungsbahn von Wahren nach Schönefeld und Heiterblick sowie für die Erweiterung des Bahnhofs Plagwitz-Lindenau war die erste Rate der auf 35 350 000 ℳ veranschlagten Gesamtkosten mit 2 500 000 ℳ in den Etat für 1903 eingestellt. Die Bauausführungen sind in Angriff genommen. In der Herstellung begriffen sind hauptsächlich Durchlässe, Brücken, Flußverlegungen und vorläufige Anlagen. 39. Auf Bahnhof Kattowitz sind die Erweiterungsbauten mit Nachdruck gefördert worden. Auf dem Güterbahnhof sind die Arbeiten im wesentlichen beendet bis auf die Stellwerksanlagen. Für den Personenbahnhof ist der Grunderwerb noch im Gange.

40. Die seit 1878 planmäßig betriebene Zusammenfassung der Weichen und Signale, für welche seitdem 24 800 000 ℳ in einzelnen Raten bewilligt wurden, hat auch im Berichtsjahre erhebliche Fortschritte gemacht. Die für diese Zwecke verausgabten Beträge stellten sich auf 3 024 000 ℳ. Die betreffende Einrichtung wurde auf 80 Stationen weitergeführt und eingeleitet. Fertiggestellt wurde sie auf 72 Stationen. 41. Für die Einrichtung von Dienst- und Mietwohngebäuden für untere Eisenbahnbeamte in den östlichen Grenzprovinzen sind in die Etats von 1900 bis 1903 im ganzen 6 000 000 ℳ eingestellt worden. Hiervon sind bislang 4 800 000 ℳ verausgabt und damit der Bau von rund 1300 Wohnungen teils fertiggestellt, teils in Angriff genommen.

Hagena.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Änderung des § 21 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Auf Grund des Artikel 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrat beschlossen, den § 21 der Eisenbahn-Verkehrsordnung wie folgt zu fassen:

§ 21.

1. unverändert.

„2. Ein Reisender ohne gültige Fahrkarte hat für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke und, wenn die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 6 ℳ zu entrichten. Wer jedoch unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, daß er wegen Verspätung keine Fahrkarte habe lösen können, hat nur den gewöhnlichen Fahrpreis mit einem Zuschlage von 1 ℳ, keinesfalls jedoch mehr als den doppelten Fahrpreis zu zahlen.

3. Der Reisende, der die sofortige Zahlung verweigert, kann ausgesetzt werden.

4. Wer ohne gültige Fahrkarte in einem zur Abfahrt bereit stehenden Zuge Platz nimmt, hat den Betrag von 6 ℳ zu entrichten.

5. In allen Fällen ist eine Zuschlagskarte oder sonstige Bescheinigung zu verabfolgen.

6. Den Eisenbahnverwaltungen bleibt überlassen, die Fälle, in denen von der Erhebung der in den Abs. 2 und 4 bezeichneten Beträge aus Billigkeitsrücksichten abzusehen ist, oder geringere als die in diesen Absätzen bezeichneten Beträge erhoben werden sollen, mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden nach Zustimmung des Reichseisenbahnamts durch den Tarif einheitlich zu regeln.

7. Auf Stationen mit Bahnsteigsperre ist die Bahnsteigkarte beim Betreten des Bahnsteigs vorzuzeigen und bei dessen Verlassen abzugeben. Wer unbefugterweise die abgesperrten Teile eines Bahnhofs betritt, hat den Betrag von 1 ℳ zu bezahlen."

Die Änderungen sind am 1. d. M. in Kraft getreten.

— **Ermäßigung der Eisenbahn-Gütertarife.** Zu dem Antrage der Abgeordneten Dr Friedberg - Frhr. v. Zedlitz-Neukirch im preußischen Abgeordnetenhause auf planmäßige Herabsetzung der Eisenbahntarife im Interesse der heimischen Gütererzeugung nahm eine am 26. März d. J. in Berlin abgehaltene

Versammlung von Vertretern preußischer und deutscher Handelskammern Stellung. Nach einem eingehenden Berichte des Dr Stein aus Duisburg wurde folgende Resolution angenommen: „Die Ermäßigung der Frachtkosten liegt im dringenden Interesse der deutschen Gütererzeugung. Diesem Ziele müssen die natürlichen Vorzüge aller Verkehrswege durch organisches Zusammenwirken ihrer Kräfte dienstbar gemacht werden. Deshalb sind Eisenbahntarif und Wasserfrachten miteinander in Verbindung zu bringen, um auf eine planmäßige Minderung der gesamten Beförderungskosten hinzuwirken. Eine derartige systematische Ausbildung unseres gesamten Verkehrswesens verspricht eine günstige Entwicklung des allgemeinen Wirtschaftslebens. Als ein Mittel zur Erreichung dieses Zweckes halten wir es für geboten, daß in den Bezirks-Eisenbahnräten eine verstärkte Vertretung der Binnenschiffahrt gesichert wird."

— **Nachbehandlung der aus den Heilstätten Entlassenen.** Um den Erfolg der Behandlung in Heilstätten nach Möglichkeit zu sichern und zu einem dauernden zu gestalten, ist es vielfach erforderlich, daß die aus den Heilstätten Entlassenen nicht sofort ihre frühere Tätigkeit in vollem Umfange aufnehmen, sondern noch eine Zeitlang geschont werden. Wie der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten in einem an die Königlichen Eisenbahndirektionen und den Vorstand der Arbeiterpensionskasse gerichteten Erlasse mitteilt, werden in einem von der Eisenbahndirektion in Berlin für den Bereich der Staatsbahnverwaltung herzustellenden Nachtrage zu der Dienstanweisung für die Dienstvorsteher und zu der Geschäftsanweisung für die Bezirksausschüsse, betreffend die Arbeiterpensionskasse, hierüber nähere Vorschriften ergehen.

Die Eisenbahndirektionen werden gleichzeitig beauftragt, alsbald die Inspektionsvorstände und Dienstvorsteher anzuweisen, nach Eingang der Nachträge diese Vorschriften genau zu beachten und in einzelnen Fällen, soweit erforderlich, selbst die geeigneten Maßnahmen zu treffen. So wird z. B. unter Umständen mit Zustimmung des Arbeiters seine Versetzung in eine waldreiche oder sonst der völligen Genesung förderliche Gegend in Frage kommen. Soweit die Arbeiter noch nicht in vollem Umfange zur Arbeit herangezogen werden dürfen, findet der Herr Minister nichts dagegen zu erinnern, daß ihnen der volle Lohn gezahlt wird. Auch wünscht er, daß ihnen durch Gewährung von Unterstützungen zu Hilfe gekommen werde.

— **Eröffnung von Bahnstrecken.** Außer den in Nr 5 und 22 d. Ztg. mitgeteilten Strecken sind inzwischen die folgenden dem Betriebe übergeben worden, und zwar:

a) am 20. Januar d. J. die der Stadt Cöln gehörige Kleinbahn Cöln-Rath-Heumar für den Personen- und Stückgutverkehr. Die Bahn zweigt an der Kapelle in Kalk von der Kalker Straßenbahnlinie ab, die ihre Wagen bis dorthin vom Domplatz in Cöln an mitbenutzen, und führt durch die Gemeinden Kalk, Bingst und Merheim bis zum Bahnhof Rath-Heumar, von dem aus sie im Laufe dieses Sommers voraussichtlich bis zum Königsforst weitergeführt werden wird. Sie hat den Zweck, die nähere Umgebung von Cöln und Kalk in innigere Berührung mit diesen Städten zu bringen, durch die Belebung der beiderseitigen Beziehungen Handel und Wandel zu fördern und in der Wohnungsfrage einen heilsamen Einfluß auszuüben, endlich auch den von der Natur besonders stiefmütterlich behandelten Städten Cöln und Kalk ein waldreiches Nachbargebiet zu erschließen, das zwar vom Cölner Dom nicht weiter als 11 km entfernt liegt, bisher aber von den Bewohnern der Stadt Cöln infolge der mangelhaften Verbindungen fast gar nicht aufgesucht worden ist;

b) am 1. März d. J. 1. die 4,796 km lange Neubaustrecke Deutsch-Oth Berg - Deutsch-Oth als Schlußteil der Linie Fentsch-Deutsch-Oth ohne Zwischenstationen für den Gesamtverkehr. Die neue Linie schließt in Deutsch-Oth Berg an die bisherige Linie Fentsch-Deutsch-Oth Berg und in Deutsch-Oth an die Linie Esch-Deutsch-Oth-Redingen in Lothringen an; 2. die 2,33 km lange verlegte Strecke von Deusch-Oth bis zur Wiedereinmündung in die alte Strecke nach Redingen. Die zu 1 genannte Linie befindet sich im Eigentume des Deutschen Reichs, die zu 2 genannte ist der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft konzessioniert, aber vom Deutschen Reich auf die Dauer der Konzession gepachtet; beide sind vollspurig und stehen im Betriebe der Reichsbahnen;

c) am 25. März d. J. die 125,58 km lange Brandenburgische Städtebahn (vollspurige Nebenbahn von Treuenbrietzen über Belzig, Brandenburg und Rathenow nach Neustadt a. d. Dosse) für den Gesamtverkehr mit den Stationen Treuenbrietzen, Haseloff-Nieder-Werbig, Niemegk, Dahnsdorf, Belzig, Fredersdorf (Kreis Zauch-Belzig), Lütte, Dippmannsdorf-Ragösen, Golzow (Kreis Zauch-Belzig), Krahne, Reckahn, Göttin, Brandenburg-Neustadt, Brandenburg-Altstadt, Görden, Fohrde, Pritzerbe, Döberitz, Premnitz, Mögelin, Rathenow, Hohennauen, Spaatz, Rhinow, Friedrichdorf (Kreis Ruppin), Sieversdorf, Hohenofen und Neustadt a. d. Dosse. In Treuenbrietzen, Belzig, Brandenburg-Neustadt und Rathenow schließt die neue Bahn an die preußischen Staatsbahnen und in Neustadt a. d. Dosse an die preußischen Staatsbahnen und die Ruppiner Kreisbahn an und findet auf diesen fünf Stationen direkter Übergang von Güterwagen statt. — Die Betriebsleitung hat ihren Sitz in Brandenburg a/H.;

d) am 30. März d. J. im Bezirk der Eisenbahndirektion Erfurt von der im Bau befindlichen vollspurigen Nebenbahn Gerstungen-Vacha-Hünfeld im Anschluß an die bereits im Betriebe befindliche Strecke Gerstungen - Dankmarshausen die weitere 4,65 km lange vollspurige Teilstrecke Dankmarshausen-Heringen mit den Stationen Widdershausen und Heringen (Werra) für den Gesamtverkehr.

Ferner steht am 1. April d. J. die Eröffnung der folgenden Strecken bevor:

e) die 23 km lange 1 m-spurige Neubaustrecke Hamm-Östinghausen der Ruhr Lippe-Kleinbahnen G. m. b. H. in Soest mit den Stationen Hamm Süd, Mark, Maximilian, Haaren, Untrop, Schmehausen, Vellinghausen, Büninghausen, Lippborg-Heintrop, Hultrop und Österheide. Güter müssen in Soest und Hamm umgeladen werden;

f) die vollspurige 22 km lange Nebenbahn Pogegen-Laugszargen (Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr.) mit den Stationen Powilken, Gudden, Cullmen-Jennen, Kampspowilken, Groeszpelken und Laugszargen für den Gesamtverkehr. Die Nebenbahn schließt in Pogegen an die preußischen Staatsbahnstrecken an.

— **Anderweite Abgrenzung der Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz.** Mit dem 1. d. M. sind durch Austausch mehrerer Eisenbahnstrecken verschiedene Änderungen in der Abgrenzung der Bezirke der vorgenannten drei Eisenbahndirektionen eingetreten, die aus der Bekanntmachung der preußisch-hessischen Eisenbahndirektion zu Mainz auf S. 433 d. Ztg. ersichtlich sind.

— **Teltower Kanalbahn.** An den geschäftsführenden Ausschuß des Verkehrssyndikates zu Teltow und Umgegend ist, wie die Berl. B.-Ztg. meldet, in Sachen des Projektes einer Kanalbahn Groß-Lichterfelde - Seehof - Teltow - Zentralfriedhof-Stahnsdorf-Wannsee ein Bescheid des Ministers der öffentlichen Arbeiten ergangen, worin anerkannt wird, daß ein weiteres Interesse an der Herstellung dieser Eisenbahnverbindung besteht und daß eine weitere Verfolgung dieser Angelegenheit in Aussicht genommen werden soll, sobald die in Aussicht gestellte Bereitwilligkeit der Interessenten zur freien Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens vorliegt. Die beabsichtigte Bahnlinie würde bekanntlich eine Verlängerung der vom Potsdamer Vorortbahnhof in Berlin nach Groß-Lichterfelde-Ost führenden elektrisch betriebenen Eisenbahnstrecke sein.

— **Neubeschaffungen und Erweiterungsbauten bei den oldenburgischen Staatsbahnen.** Für diese hat der nach fünfwöchiger Tagung soeben auseinander gegangene Landtag des Großherzogtums eine Reihe höchst wichtiger Beschlüsse gefaßt. Nachdem erst vor Jahresfrist im (dreijährigen) Voranschlage reichliche Mittel für Verstärkung des Lokomotiv- und Wagenparks ausgeworfen waren, sind jetzt wieder 5 Lokomotiven, 5 vierachsige Personenwagen, 180 Güterwagen und 30 Arbeitswagen bewilligt. Ferner ist im Zusammenhang mit den bevorstehenden Neubauten, bei denen die auszuwechselnden älteren Schienen Verwendung finden sollen, eine außerplanmäßige umfangreiche Verstärkung des Oberbaus beschlossen. Dazu kommen eine Reihe kleinerer Bahnhofsumbauten, eine Erweiterung des namentlich industriellen Zwecken dienenden Wasserwerkes bei Atens, eine Verbesserung der Einfahrt des im Eigentum der Eisenbahnverwaltung stehenden Fischereihafens in Nordenham und einiger anderer geringerer Aufwendungen. Von der größten Bedeutung aber ist der genehmigte Plan der Anlegung eines großen Güterbahnhofs in Bremen-Neustadt am linken Weserufer, womit, allerdings unter großen Geldopfern der Eisenbahnverwaltung (900 000 ℳ), die Neustadt für ihren Güterverkehr eine allen Ansprüchen genügende Anlage erhalten wird, falls Bremischerseits die dazu erforderlichen Zuschüsse geleistet werden. Insgesamt erreichen die vom Landtage bewilligten Ergänzungen den Betrag von 2 400 000 ℳ. Ferner hat der Bau einer Schmalspurbahn vom Dorfe Wangerooge nach dem Ostende der Insel, über den wir in Nr 17 S. 265 d. Ztg. berichteten, die Genehmigung des Landtags erhalten. Gleichzeitig erteilte der Landtag einem von der Großherzoglichen Eisenbahndirektion im Auftrage der Staatsregierung mit dem Norddeutschen Lloyd abgeschlossenen Vertrage seine Zustimmung, nach welchem eine tägliche Dampferverbindung nach Wangerooge sowohl über Bremen-Bremerhaven, als auch über Wilhelmshaven hergestellt werden wird.

— **Einführung direkter Frachttarife zwischen deutschen und südafrikanischen Eisenbahnstationen und Ausdehnung der nach Ostafrika bereits bestehenden Tarife.** Auf eine vom Auswärtigen Amte eingegangene Anfrage, ob sich die Einführung solcher Frachttarife empfehle, beschlossen die Ältesten der Berliner Kaufmannschaft nach Anhörung ihrer Verkehrsdeputation und der namhaftesten in Frage kommenden Ausfuhrhändler, diese Anfrage zu bejahen. Die Einrichtung solcher, Eisenbahn- und Schiffsfracht in einer Ziffer aufweisender Tarife bietet neben anderen Vorzügen dem Verfrachter die Möglichkeit, die Transporte ohne Inanspruchnahme von Vermittlern an Unterwegsplätzen direkt abfertigen zu lassen und die Frachtkosten unabhängig von den Sätzen der einzelnen Beförderungsstrecken selbst zu berechnen. Hierauf ist gerade im Verkehr mit dem Auslande schon aus dem Grunde besonderes Gewicht zu legen, weil die Eisenbahn- und Schiffsfrachten der Teilstrecken oft nur auf Umwegen zu ermitteln sind und selbst wenn dies geschehen, oft mit den Ansätzen sich nicht decken, welche im Augenblicke des Überganges der Sendung auf die Schiffsstrecke bei der Lage des Frachtenmarktes tatsächlich zur Erhebung kommen. Das Bestehen direkter Abfertigungsmöglichkeit gibt zudem dem Verfrachter auch die Garantie, daß vom Hafen aus in jedem Falle Weiterbeförderung stattfindet. Ganz abgesehen hiervon ist die durchgehende Verrechnung gerade im Ausfuhrverkehr auch mit Frachtgewinn insofern verknüpft, als beispielsweise die preußischen Staatsbahnen in die direkten Ausfuhrtarife für außereuropäische Plätze weit niedrigere Streckensätze eingerechnet haben, als sie bei Aufgabe der Sendung mit nur bis zum deutschen Ausfuhrhafen lautenden Frachtbriefe erheben.

— **Wohlfahrtseinrichtungen der Großen Berliner Straßenbahn.** Dem Geschäftsberichte dieser Gesellschaft entnehmen wir über die von dem Unternehmen geübte soziale Fürsorge für seine Beamten und Arbeiter folgende Angaben: Die im Juli 1900 für die Altersversorgung der Angestellten der Großen Berliner Stra enbahn, Westlichen und Südlichen Berliner Vorortbahn errichtete Ruhegehaltskasse umfaßte am Schlusse des Berichtsjahres 5234 (5002) Mitglieder und besaß ein Gesamtvermögen von 2 751 939 (2 160 420) ℳ; die Einnahmen betrugen im Jahre 1903 insgesamt aus Beiträgen der Mitglieder 259 542 ℳ, aus Verwaltungszuschüssen 259 754 ℳ, aus Zinsen 97 850 ℳ. Wie in den früheren Jahren, wurden die auf Verbesserung der wirtschaftlichen Lage gerichteten Bestrebungen des Vereins der Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn, dem jetzt über 6200 Bedienstete als Mitglieder angehören, auch weiter tatkräftig unterstützt. Dem Verein ist es möglich geworden, ohne erhebliche Erhöhung der Vereinsbeiträge eine Hinterbliebenenkasse einzurichten, aus der den Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder ein Unterstützungsbetrag von 300 bis 400 ℳ gezahlt wird, nachdem die Gesellschaft sich bereit erklärt hatte, einen gleichen Beitrag wie die Mitglieder zu dieser Kasse zu leisten. Auch die Baugenossenschaft des Vereins der Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn ist in ihrer Tätigkeit so gefördert worden, daß sie ein Beamtenwohnhaus in Deutsch-Wilmersdorf bereits seit Oktober 1903 in Benutzung genommen hat und ein zweites Wohnhaus am Heckmann-Ufer im Rohbau hergestellt ist; für die Erbauung eines dritten Hauses ist bereits das Bauland in der Eylauer Straße von der Baugenossenschaft erworben worden. Der Beamten-Unterstützungsfonds gewährte im Laufe des Jahres Unterstützungen in Höhe von 45 492 ℳ. Die Krankenkasse zählte am Schlusse des Berichtsjahres 7878 (7254) männliche und 62 (61) weibliche, im ganzen also 7940 (7315) Mitglieder. Zur Krankenkasse standen 22 Ärzte und eine Ärztin in festem vertraglichen Verhältnis, für besondere Fälle leisteten außerdem 17 Spezialärzte den Kassenmitgliedern ärztliche Hilfe. Den eigentlichen Kassenmitgliedern wurden bei 6107 Krankheitsfällen mit 81 356 Krankentagen (gegen 5739 Fälle bezw. 77 589 Tage in 1902) Krankenunterstützung gewährt, so daß sich die Dauer des einzelnen Unterstützungsfalles durchschnittlich auf 13,32 gegen 13,52 Tage in 1902 erstreckte. Hiervon entfallen 5612 Krankentage auf Krankenhausverpflegung. Im Umfange der satzungsmäßigen Bestimmungen werden auch den Familienangehörigen der Kassenmitglieder freie ärztliche Behandlung, freie Arznei und sonstige Heilmittel gewährt. Seit 1. Januar d. J. ist die Anzahl der Kassenärzte auf 48, der Spezialärzte auf 23 und der Ärztinnen auf zwei vermehrt und unter diesen Ärzten eine beschränkte freie Arztwahl eingeführt worden. Die Einnahmen der Krankenkasse betrugen 362 700 ℳ, die Ausgaben stellten sich auf 362 648 ℳ, so daß ein Kassenbestand von 52 ℳ verblieb. Außerdem besitzt die Kasse ein Kapitalvermögen von 293 700 ℳ, das in Wertpapieren bei der Seehandlungssozietät hinterlegt ist.

— **Der Verein mittlerer Beamten der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung** wird, wie wir dem Vereinsblatte „Flügelrad“ entnehmen, seine diesjährige Hauptversammlung am 12., 13. und 14. Mai d. J. in Cöln abhalten.

— **Präsident Lüdicke †.** Mit dem Verstorbenen, dessen Heimgang wir unseren Lesern in voriger Nummer kurz mitteilten, ist wieder einer jener nicht mehr zahlreichen Männer aus dem Leben geschieden, in deren Jugend und beste Lebensjahre die Entwicklung des preußischen Eisenbahnwesens aus einer Menge vereinzelter, unter besonderen Verwaltungen stehender Privat- und Staatsbahnnetze zu einem immer einheitlicher werdenden geschlossenen Ganzen fiel, und deren tüchtige Arbeitskraft von Anfang an dieser Entwicklung gewidmet war. Als Sohn eines angesehenen Berliner Rechtsanwalts widmete sich Max Lüdicke der juristischen Laufbahn; als Gerichtsassessor trat er zur Staatseisenbahnverwaltung über, wurde zu dieser im Jahre 1868 als Regierungsassessor übernommen, schied aber im Jahre 1870 wieder aus dem Staatsdienst und wurde Mitglied der Direktion der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft; in dieser Stellung verblieb er bis zu deren Verstaatlichung im Jahre 1880. In die Jahre seiner Privatbahntätigkeit fällt namentlich Lüdickes lebhafte und höchst erfolgreiche Teilnahme an den heftigen Tarifkämpfen, welche damals die deutschen Eisenbahnen miteinander führten und die der deutschen Eisenbahngeschichte jener Jahre ihr Gepräge verleihen. Die Wettbewerbskämpfe der Tarifverbände beschäftigten damals die tüchtigsten Köpfe. Lüdicke verteidigte als Tarifdezernent der Magdeburg-Halberstädter Direktion, die durch die Linie Berlin-Lehrte in Verbindung mit der Hannoverschen Staatsbahn und Cöln-Minden den Verkehr Berlins mit Westfalen und dem Rhein zu beherrschen strebte, einen besonders wichtigen und durch die Wettbewerbslinie der Berlin-Potsdam-Magdeburger, Braunschweigischen und Bergisch-Märkischen Bahn hart bedrängten Posten und führte den Kampf mit großem Scharfsinn, aber immer in liebenswürdigen, häufig humorvollen Formen. Ein Gegner in diesem Streit, der Finanzrat Rummel von der Braunschweigischen Bahn, war und blieb einer seiner treuesten Freunde. In diesen Kämpfen, zu denen sich noch die um das richtige Tarifsystem geselten, wurde zweifellos viel wirtschaftliche und geistige Kraft aufgerieben, aber sie führten doch auch zu einer genauen Erforschung der innigen Wechselbeziehungen zwischen Verkehr und Gütererzeugung, und durch sie wurde die Tarifwissenschaft eigentlich erst geschaffen. Einen gewissen Abschluß fanden diese Kämpfe schon 1877 in der Begründung des deutschen Reformtarifs, dem dann die großen preußischen Eisenbahnverstaatlichungen bald folgten.

Lüdicke trat nun in den Staatsdienst zurück, blieb noch einige Jahre Tarifdezernent der neuen Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg und wurde 1883 zum Oberregierungsrat und Abteilungsdirigenten bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg befördert. Hier lag ihm die wichtige Leitung des deutsch-russischen Verbandes und die Bearbeitung der internationalen Verkehre ob. Diese Angelegenheiten konnten in keiner geschickteren Hand liegen; hier war ein reiches Feld für die Verwertung der großen Erfahrung, die sich Lüdicke auf diesem Gebiet angeeignet hatte, und für sein oft bewährtes Talent, Gegensätze zu versöhnen, sachliche Schwierigkeiten zu überwinden. Bei der Neuordnung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung wurde er Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion in Münster und dort hat er 8 Jahre erfolgreichen Schaffens auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens verlebt. Wie er sich selbst durch diesen umfassenden Wirkungskreis in hohem Maße befriedigt fühlte, so hatte er auch die Freude, überall Anerkennung, Liebe und Verehrung zu finden. Wie sehr ihm solche von dem großen Personal seiner Verwaltung zuteil wurden, das kam bei den zu seinen Ehren veranstalteten Abschiedsfeiern und ganz besonders in der Rede des Regierungsrats Middendorf zum schönsten Ausdruck, die in Nr 52 S. 809 Jahrg. 1903 d. Ztg. veröffentlicht ist.

Lüdicke schied aus diesem Wirkungskreise in der Vollkraft seines Schaffens; er wollte nicht, daß es von ihm heiße, man habe ihn zum Abschied drängen müssen. Möglich, daß das Gefühl einer Abnahme seiner Körperkräfte mitgewirkt hat, anmerken konnte man ihm davon nichts, die Folgen einer schweren Lungenentzündung, an der er vor 2 Jahren litt, hatte er äußerlich durchaus überwunden; aber es scheint nach ärztlichem Ausspruch, daß der Herzschlag, der seinem Leben ein so plötzliches Ende bereitete, doch mit einer als Folge jener Erkrankung eingetretenen Verkalkung der Herzarterie in Zusammenhang steht. Nicht lange hat er sich des otium cum dignitate hier in Berlin erfreuen können; aber es bleibt ein Trost, daß er sich hier durchaus wohl fühlte in einem glücklichen Familienkreise, der an dem Verewigten mit innigster Liebe hing, und dem er sich in hingebendster Weise widmete; reichen Genuß bot ihm das Musikleben der Hauptstadt, für das er das feinste Verständnis hatte; war er doch selbst ein trefflicher Klavierspieler. Auch an einem Kreise von Freunden fehlte es ihm nicht, in dem er der heiterste und liebenswürdigste Gesellschafter war und die ihn aufs schmerzlichste vermissen.

Zu der Beisetzungsfeier für den Verewigten, die am 29. März auf dem Jerusalemer Kirchhofe stattfand, hatte sich eine zahlreiche Trauerversammlung eingefunden. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten war in Abwesenheit des Ministers durch den Unterstaatssekretär Fleck, die vier Direktoren der Eisenbahnabteilungen und eine Anzahl von vortragenden Räten vertreten. Die Eisenbahndirektion Münster hatte einen wundervollen Kranz gesandt. In der Trauerrede gab P. Kirmß ein erhebendes Bild von der harmonischen friedvollen Persönlichkeit des Entschlafenen, in dem sich bedeutendes Wissen, scharfsinniges Denken, lebhaftes Pflichtgefühl mit einem reichen Gemüt und einem menschenfreundlichen Herzen vereinigten. In dem Beileidsbrief eines hohen Staatsbeamten in Münster an die Angehörigen heißt es: „Niemand war hier in so hohem Maße von der allgemeinen Verehrung und herzlichen Sympathie getragen, als er. Einen Feind hatte er nicht.“ In der Tat war dies einer der hervorragendsten Züge in Lüdickes Wesen, daß er, streng sachlich und gerecht in seinem Urteil, doch in seiner anspruchslosen Weise niemand wehe tat, sondern immer versöhnlich wirkte. Kopf und Herz saßen bei ihm auf dem rechten Fleck.

Lüdicke war seit vielen Jahren verwitwet, der Verlust seiner Frau war der größte Schmerz seines Lebens. Er hinterläßt eine Tochter und fünf Söhne, von denen der älteste als Regierungsassessor und Vorstand der Verkehrsinspektion Essen der preußischen Eisenbahnverwaltung angehört. Mit ihnen trauern um den viel zu früh Dahingeschiedenen zahlreiche Verwandte und Freunde. Alle, die ihm näher standen, werden dem lieben trefflichen Manne ein dankbares, treues Andenken bewahren! v. Mühlenfels.

— **Personalnachrichten.** Dem Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat Kraefft, vortragenden Rat im Reichseisenbahnamt und ständigen Vertreter des Präsidenten, ist beim Übertritt in den Ruhestand der Charakter als Wirklicher Geheimer Rat mit dem Prädikat „Exzellenz“ verliehen worden.

Österreich.

— **Lokalbahn Lambach-Gmunden.** Anläßlich der Herstellung der vollspurigen Lokalbahn Lambach-Vorchdorf ist bekanntlich von der Staatseisenbahnverwaltung der Entschluß gefaßt worden, auch die schmalspurige Staatsbahnlinie Lambach-Gmunden, an welche die genannte Lokalbahn anschließt, auf Vollspur umzuwandeln. Die Durchführung dieses Umbaues im Vorjahre verursachte dem Staate einen Kostenaufwand von 230 000 Kr. Wie gemeldet wird, ist das finanzielle Ergebnis des Umbaues ein glänzendes, denn es ergibt sich aus dem Betriebe eine rund 18prozentige Verzinsung des in dem Umbau der genannten Linie angelegten Kapitals.

— **Österreichisch-bayerische Lokalbahnanschlüsse.** Die bayerische Regierung hat in den letzten Tagen der Abgeordnetenkammer eine Eisenbahnvorlage unterbreitet, welche 30 neue Lokalbahnen umfaßt und einen Aufwand von 39 000 000 Mark erfordert. Von den in der Vorlage enthaltenen Bahnen sind zwei auch für Österreich von Interesse, weil bei ihnen der Anschluß an das österreichische Eisenbahnnetz in Betracht kommt. Es ist dies die Lokalbahn Waldkirchen-Landesgrenze bei Haidmühle, deren Anschluß an die Verlängerung der Böhmerwaldbahn von Wallern zur Landesgrenze bei Brandhäuser vorgesehen ist, sodann die Linie Berchtesgaden-Landesgrenze bei Schellenberg, die ihren Anschluß an die österreichische Lokalbahn Salzburg-Drachenloch finden soll. In bezug auf die letztgenannte Linie ist es von Interesse, daß die bayerische Regierung, der österreichischerseits gegebenen Anregung entsprechend, sich für die Vollspur entschieden hat, was für das Publikum einen nicht zu unterschätzenden Vorteil bedeutet, da infolgedessen im durchgehenden Verkehr das Umsteigen vermieden wird. Die bayerische Regierung nimmt, wie es heißt, für die Linie Berchtesgaden-Drachenloch den Motorenbetrieb in Aussicht.

— **Triester Eisenbahnfragen.** Demnächst wird sich die Triester Handels- und Gewerbekammer mit dem jüngst aufgetauchten und von den Städten Laibach und Udine geförderten Plan einer Bahnverbindung Laibach-Oberlaibach-Idria-St. Lucia-Karfreit-Cividale beschäftigen. Der Bericht der Verkehrskommission der Kammer spricht sich gegen den Bau dieser Bahn aus, deren Teilstrecke Oberlaibach-Idria-St. Lucia-Karfreit-Cividale 45 000 000 Kr. kosten würde, erörtert auch die übrigen geplanten Transversallinien und schließt mit dem Antrag, die Kammer wolle dem Eisenbahnministerium eine Denkschrift unterbreiten, in der 1. gefordert wird, daß für den Fall des Ausbaues einer dieser Transversallinien im Anschluß an die bestehende Strecke Triest-Monfalcone-Görz-Cormons beziehungsweise Udine die Gütertarife für die neuen Linien keineswegs niedriger erstellt werden, als die entsprechenden Triester Relationen; 2. daß erklärt werde, die geplante Strecke Oberlaibach-Cividale würde die Interessen Triests schädigen, den Anforderungen des internationalen Verkehrs aber nicht entsprechen; 3. daß gegenüber diesem Plan die Regierung der von militärischer Seite befürworteten Bahn Görz-St. Daniel bezw. Copriva-Präwald-Adelsberg den Vorzug gebe, welche nur 13 000 000 Kr. kosten würde; 4. daß im Falle des Ausbaues letzterer Linie, die unbedingt Senosetsch berühren müßte, gleichzeitig auch die Strecke Senosetsch-Divacca im Anschluß an die Staatsbahnlinien Divacca-Triest und Divacca-Pola gebaut werde; 5. daß von der Station Präwald aus eine Seitenlinie gegen Norden nach Oberlaibach geführt werde.

— **Klub österreichischer Eisenbahnbeamten.** Unter dem Vorsitz des Eisenbahnministers fand kürzlich die diesjährige Generalversammlung des Klubs der österreichischen Eisenbahnbeamten statt. Der Klub ist in erfreulichem Aufschwunge begriffen, und die Zahl der Mitglieder hat eine neuerliche Zunahme erfahren. Ein erfreulicher starker Besuch und befriedigende Studienerfolge konnten auch im vergangenen Jahre in der vom Klub gegründeten Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte verzeichnet werden. Die Einnahmen des Klubs bezifferten sich auf 23 102 Kr., die Ausgaben auf 21 214 Kr.

— **Die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest.** Nach der dem österreichischen Reichsrat eben zugegangenen Gesetzvorlage soll zur Bestreitung der Kosten von Erweiterungsanlagen im Hafen von Triest, ferner einer neuen Hafenanlage in San Andrea und eines neuen Holzlagerplatzes nebst Kaianlage bei Servola ein Kredit im Höchstbetrage von 46 000 000 Kr. bewilligt und der Finanzminister ermächtigt werden, zur Bedeckung des Erfordernisses von 46 000 000 Kr. eine mit höchstens 4 % steuerfrei verzinsliche Anleihe aufzunehmen.

Nach den Erläuterungen zum Gesetzentwurfe beschäftigt die Frage der Ausgestaltung des Triester Hafens schon seit Jahrzehnten die maßgebenden Kreise. In zahlreichen Eingaben und sonstigen Kundgebungen der Handelswelt sei über die Unzulänglichkeit der Triester Hafenanlagen Beschwerde geführt und darauf hingewiesen worden, daß vornehmlich die dort bestehenden Übelstände mit Schuld daran tragen, wenn Triest trotz seiner sehr erkennbar hervorgetretenen tatsächlichen Verkehrssteigerung doch verhältnismäßig, das heißt im Wettbewerb mit anderen Welthäfen, während der letzten Jahrzehnte zurückgeblieben sei. Es sei leider eine Tatsache, daß in heutiger Zeit vielfach Schiffe wegen Mangels an Anlegeplätzen nicht nur mehrere Tage, sondern selbst Wochen außerhalb des Hafens liegen müssen. Auch fehle es namentlich an ausreichenden Schuppenräumen für die vorübergehende Unterbringung der gelöschten oder zur Verschiffung bestimmten Waren, und habe dieser Mangel in Zeiten stärkeren Verkehrs die Lagerhausverwaltung wiederholt zu dem außergewöhnlichen Schritte gezwungen, die an dem Triester Verkehr beteiligten Bahnverwaltungen zu ersuchen, jede weitere Zufuhr nach Triest einzustellen. Es sei wohl einleuchtend, daß unter solchen Verhältnissen die Entwicklung des Handels im Triester Hafen gehemmt werde und daß es hoch an der Zeit sei, den herrschenden Übelständen abzuhelfen, damit nicht der in das natürliche Zufuhrgebiet von Triest gehörende Verkehr immer mehr und mehr nach Auslandshäfen abgelenkt werde.

Die Begründung enthält sodann eingehende Angaben über die Entwicklung des Triester Hafens. Danach wies im Jahre 1850 der Tonnengehalt des Schiffseinlaufes 641 391 t auf. In stetiger Steigerung erhob sich im Jahre 1890 die Zahl auf 1 471 464 t. Die Zahl der eingelaufenen Schiffe erhöhte sich von 7845 mit 1 570 000 t im Jahre 1893 auf 10 414 mit einem Tonnengehalt von 2 500 000 t im Jahre 1902.

Was die Entwicklung des Warenverkehres im Hafen von Triest betrifft, so ergab der Verkehr zur See, welcher sich im Jahre 1895 in der Einfuhr auf 868 000 t und in der Ausfuhr auf 556 000 t belief, im Jahre 1902 eine Steigerung auf 1 218 000 bezw. 781 000 t. Der Eisenbahnverkehr Triests, welcher im Jahre 1897 in der Einfuhr 666 000 t, in der Ausfuhr 647 000 t betrug, erhöhte sich bis 1902 auf 914 000 bezw. 747 000 t. Der Verkehrszuwachs innerhalb 5 Jahren belief sich sonach auf 26,5 % oder im Jahresdurchschnitt auf 5,3 %. In gleicher Weise ist eine ununterbrochene Verkehrszunahme im Freigebiete von Triest festzustellen. Im Jahre 1897 wurden 544 000 t gelöscht und 343 000 t verschifft, gegen 696 000 bezw. 553 000 t im Jahre 1902.

Die stetige Verkehrssteigerung führte zur Erkenntnis, daß die in San Andrea nach dem Programm vom Jahre 1898 geplanten Hafenanlagen für die Befriedigung der Bedürfnisse selbst des dermaligen Zufuhrgebietes von Triest nicht ausreichen können, daher umsoweniger genügen werden nach Fertigstellung der zweiten Eisenbahnverbindung nach Triest. Der gesetzliche Vollendungstermin der neuen Bahn fällt für die Karawanken- und Wocheiner Linie Klagenfurt-(Villach-) Triest in das Jahr 1905, während die Tauernbahn im Jahre 1908 dem Verkehre übergeben werden soll.

Nach einer Auseinandersetzung der Gründe, weshalb man sich für die Herstellung der Hafenanlagen auf San Andrea, als dem verhältnismäßig günstigsten Gebiete, entschlossen habe, wird das Programm der auszuführenden Bauwerke erörtert.

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der vorgesehenen Anlagen ist zu bemerken, daß sich bei den Uferladestellen und Hafendämmen ein Zuwachs an nutzbarer Länge von 4850 m, bei den Schuppen und Magazinen ein Zuwachs an nutzbarer Fläche von 128 200 qm bezw. 180 000 qm ergibt, so daß nach Durchführung des Gesamtprogramms im Freigebiete von Triest eine nutzbare Länge an Kajen und Hafendämmen von rund 8000 m und bei den Schuppen und Magazinen eine Fläche von rund 174 000 bezw. 333 000 qm für den Verkehr zur Verfügung stehen wird. Da der Bedarf nicht auf einmal in seiner vollen Stärke nach allen neuen Anlagen eintritt, ist es möglich, die Ausführung der Hafenbauten auf zwei Bauabschnitte zu verteilen.

Die Kosten der in den ersten Bauabschnitt fallenden Herstellungen betragen 53 289 500 Kr. Von diesem Betrage kommen in Abzug der vom Jahre 1901 bis einschließlich 1904 für die Ausgestaltung der Triester Hafenanlagen bereits bewilligte Betrag von 4 545 000 Kr. sowie der zu Lasten der Staatseisenbahnverwaltung entfallende Pauschbetrag von 2 500 000 Kr., so daß als weiteres Erfordernis der Betrag von rund 46 000 000 Kr. zu decken ist. Von einer weiteren baren Beitragsleistung der Stadtgemeinde Triest wurde abgesehen, diese jedoch in einem Übereinkommen zur kostenlosen Abtretung von Gelände und zu anderen Leistungen verpflichtet.

Zur Deckung des Erfordernisses von 46 000 000 Kr. nimmt die Regierungsvorlage eine besondere Anleihe in Aussicht. Entsprechend der Bauzeit wird sich der Anleihebedarf auf eine Reihe von Jahren verteilen, so daß die Anleihe nicht schon zu Beginn des ersten Bauabschnitts, sondern nur allmählich nach Maßgabe des fortschreitenden Erfordernisses zur Begebung gelangen soll.

Ungarn.

— **Ungarische Vizinalbahnen.** Der Kommunikationsausschuß des ungarischen Abgeordnetenhauses hielt kürzlich eine Sitzung ab, in welcher der Bericht des Handelsministers über die Konzessionierung der Vizinalbahn Kaba-Nádudvar sowie der Bericht über die Änderung der über den Bau und Betrieb dieser Eisenbahnlinie ausgegebenen Konzessionsurkunde zur Kenntnis genommen wurden. Ferner wurden die Gesetzentwürfe über die Vereinigung der Konzessionsurkunden der Vizinalbahnen Pozsony-Dunaszerdahely und Komárom-Dunaszerdahely und der Gesetzentwurf über die Konzessionierung einer Verbindungslinie der Budapest-Czinkota-Kerepeser Linie der Budapester Lokalbahnen und der Budapest-Köbányaer Linie der ungarischen Staatsbahnen verhandelt und angenommen.

— **Personenverkehr in Budapest im Jahre 1903.** Nach den Mitteilungen des hauptstädtischen statistischen Amtes sind in Budapest im Jahre 1903 mit Eisenbahnen und Dampfschiffen angekommen 9 956 745, abgereist 9 986 978 Personen. Im Vorjahre sind angekommen 9 372 101, abgereist 9 470 674 Personen.

Übrige europäische Länder.

— **Das Observatorium in Nizza und die Straßenbahnen des Küstenstrichs.** Der Gründer des Observatoriums in Nizza, Abgeordneter Bischoffsheim, und der Präsident des Verwaltungsrats der Universität Paris, Herr Gréard, hatten Klage darüber erhoben, daß die Eröffnung einer Straßenbahnlinie in der Nachbarschaft des Mont-Gros, wo sich das Observatorium befindet, die magnetischen Beobachtungen, die täglich nach Paris telegraphisch mitgeteilt wurden, unmöglich gemacht hätten. Sie forderten 100 000 Fr. Schadenersatz. Der Präfekturrat (conseil de préfecture) der Seealpen hat nun seine Entscheidung dahin gefällt, daß die betreffende Straßenbahngesellschaft der Universität Paris und Herrn Bischoffsheim als Entschädigung die Summe von 96 616,25 Fr. zu zahlen habe. Desgleichen sollen die Unkosten nebst denen für die Untersuchung durch Sachverständige zu Lasten der Gesellschaft gelegt werden.

— **Lokalverkehr und dritte Wagenklasse in der Schweiz.** Von einiger grundsätzlicher Bedeutung war, wie wir bereits in Nr 25 S. 399 mitteilten, die Frage, ob auf der Thunerseebahn der Anschluß an einen Expreßzug die dritte Wagenklasse mitführen darf, was die Verwaltung der Thunerseebahn im Interesse des Lokalverkehrs wollte, das Eisenbahndepartement des Bundesrats aber abwies, weil der betreffende Zug seiner Bestimmung als Expreßzug nicht entfremdet werden dürfte. Der schweizerische Bundesrat hat nun aber den „Rekurs“ der Thunerseebahn gutgeheißen und die Mitführung der dritten Klasse während der Hochsaison genehmigt. Eine weitere Entscheidung hat der Bundesrat zu gunsten des Lokalverkehrs dahin getroffen: Gemäß den bei den Bundesbahnen gemachten Erhebungen ist der Personenverkehr St. Gallen-Schaffhausen ein ganz geringer, und es wäre daher nicht gerechtfertigt, wenn man diesem Verkehr zuliebe die während vieler Jahre bestandenen und viel wichtigeren Lokalverbindungen wesentlich verschlechtern würde. Deshalb wird ein betreffender „Rekurs“ abgewiesen.

— **Elektrischer Betrieb auf Vollbahnen in der Schweiz.** Nachdem am 12. März d. J. die Maschinenfabrik Örlikon einer großen Versammlung von Ingenieuren, Vertretern von Behörden und Eisenbahnen ihre elektrischen Betriebsversuche auf der Bundesbahnstrecke Seebach-Wettingen vorgeführt hatte, hielt bald darauf der technische Direktor der genannten Fabrik, Ingenieur Huber, vor dem Züricher Ingenieur- und Architektenverein einen Vortrag über elektrischen Betrieb auf Vollbahnen, insbesondere über seine Anwendung auf der Gotthardbahnstrecke Erstfeld-Bellinzona. Der Vortragende bemerkte jedoch von vornherein, daß seine Darlegungen in keiner Weise mit irgend welchen Absichten der Gotthardbahngesellschaft in Zusammenhang ständen. Er wies von neuem auf die früher von ihm vertretene Ansicht hin, daß die Aufgabe der elektrischen Zugkraft auf Vollbahnen allgemein und befriedigend nur durch die Anwendung hochgespannten einphasigen Wechselstroms in der Stromzuführungsanlage gelöst werden könne. Huber begründete technisch und finanziell die Möglichkeit und die Vorzüge des elektrischen Betriebes. Die dazu nötigen Anlagen auf der Gotthardstrecke Erstfeld-Bellinzona schätzte er insgesamt auf 5 000 000 Fr.; einschließlich Verzinsung und Tilgung dieser Kosten würde der elektrische Betrieb noch billiger zu stehen kommen, was Redner im einzelnen zahlenmäßig darlegte, abgesehen von den indirekten Vorteilen des elektrischen Betriebes, wie bessere Ausnutzung des Lokomotivmaterials, weniger rauher Dienst der Bedienungsmannschaft, größere Annehmlichkeit der Reise, Wegfallen der Wasserversorgung und Kohlenvorräte usw. Doch machte Huber auch auf gewisse Schwächen aufmerksam, welche der elektrische gegenüber dem Dampfbetrieb habe. Die Ausnutzung der Naturkräfte der Schweiz, die Unabhängigkeit von dem ausländischen Kohlenmarkt und andere höhere Rücksichten bezeichnete der Vortragende zwar als gewichtige Gründe zu gunsten der Einführung des elektrischen Betriebes, doch müßten unmittelbare handgreifliche Vorteile in Aussicht stehen, um die Einführung des elektrischen Betriebes wirklich zu rechtfertigen; solche scheinen ihm — auch bei allen Zweifeln, die man in seine Berechnung setzen könnte — in dem rechnerisch nachgewiesenen großen Betriebskostenunterschied zu liegen, zu denen die mittelbaren Vorteile kämen.

— **Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen.** Die Bundesbahnen vereinnahmten im Februar d. J. 7 031 500 Fr., d. i. ungefähr 100 000 Fr. mehr als im Februar 1903; die Ausgaben aber sind um rund 500 000 Fr., auf 5 397 400 Fr., gestiegen. In den ersten beiden Monaten waren die Ausgaben um 1 040 700 Fr. größer, der Betriebsüberschuß um 1 063 000 Fr. geringer. Die Gotthardbahn hatte in den ersten beiden Monaten 990 000 Fr. Überschuß, rund 150 000 Fr. weniger.

— **Berner Alpendurchstich.** Die Bekanntgabe des Gutachtens der internationalen Gutachter, welche einen Berner Alpendurchstich für lebensfähig und rentabel erklären und einer Wildstrubeldurchbohrung den Vorzug geben, hat die allgemeine Erörterung und den Wetteifer aufs neue angespornt. Ingenieur Greulich bekämpft im Berner „Bund“ teilweise die Darlegungen und Berechnungen der Kommission, teilweise erkennt er sie an und kommt zu dem Schluß: Eine Lötschbergbahn mit 15 ‰ Höchststeigung sei die kürzeste Verbindung zwischen Bern und Brig. Diese könne als internationale Durchgangslinie erstellt werden, ohne die wirtschaftlichen Verhältnisse des Kantons Bern zu schädigen. Zur Sicherung und Hebung des Verkehrs der Lötschbergbahn sei es notwendig, daß der Juradurchstich Münster-Grenchen-Biel ebenfalls in das Bauprogramm aufgenommen werde. Die schon bestehenden Zufahrtslinien zum Lötschberg Bern-Thun und Spiez-Frutigen könnten ohne große Kosten den erhöhten Anforderungen entsprechend eingerichtet werden. (Dies letztere ist wohl zweifellos richtig. Die Schriftl.)

— **Säntisbahn.** Der Frankf. Ztg. wird aus der Schweiz geschrieben: Zum Gipfel des 2500 m hohen Säntis hinauf, der das ganze Bodenseegebiet beherrscht und weit nach Süddeutschland hineinschaut, soll nun doch eine Bahn gebaut werden. Die Idee ist nicht neu; sie kehrt seit Jahren regelmäßig wieder, und wenn der Säntis in der Zentralschweiz oder im Berner Oberland liegen würde, statt im patriarchalisch-konservativen Appenzellerlande, so hätte er wohl schon längst seine Bahn auf dem Leib. Aber diesmal soll's Ernst werden!

Die Konzession ist bereits erteilt, und unter den Inhabern finden wir Namen, die eine gewisse Garantie für eine tatkräftige Förderung des Projektes zu bieten scheinen. Daß eine Säntisbahn kein schlechtes Unternehmen wäre, wird ziemlich allgemein eingeräumt; es wird kaum einen Berggipfel von dieser Höhe geben, der so viel Besuch erhält, wie der Säntis. Es steigen jeden Sommer weit über 10 000 Personen hinauf trotz der fünf- bis sechsstündigen Marschzeit; im letzten Sommer waren einmal an einem Augustmorgen 1200 Personen auf dem Gipfel, man kämpfte förmlich um den Aufstieg zur Wetterwarte, und das kleine Säntiswirtshaus wurde so von Gästen überstürmt, daß der Wirt sich nicht mehr zu helfen wußte: er schloß seine Wirtschaft. Die Bahn ist in ihrer unteren Hälfte als Talbahn (Appenzell-Wasserauen), in der oberen, Wasserauen-Meglisalp-Säntis, als Zahnradbahn gedacht. Die Bahn würde 15,8 km lang werden und ihren Endpunkt am Rande des sogen. „großen Schnees“ unter dem Säntiswirtshaus haben. Stationen sollen vier angelegt werden: Wasserauen, Seealpsee-Wildkirchli, Meglisalp und Säntis. Der Kostenvoranschlag rechnet mit einer Bausumme von 4 200 000 Fr. Es ist auch elektrischer Betrieb vorgesehen, der sich um so leichter einführen ließe, als die Gemeinde Appenzell bereits die Herstellung eines Elektrizitätswerkes am Seealpsee beschlossen hat. Die Regierung von Appenzell-Innerrhoden steht freilich auch heute noch auf dem Standpunkt, daß der Säntisbahn „eine große volkswirtschaftliche Bedeutung für den Kanton Appenzell nicht zukomme“.

— **Einführung des elektrischen Betriebes auf der Bahnstrecke Liverpool-Southport.** Auf dieser zum Netze der Lancashire- und Yorkshire-Eisenbahngesellschaft gehörigen Linie, welche die Hafenstadt Liverpool mit dem etwa 30 km nördlich von dort an der Seeküste belegenen Bade- und Villenort Southport verbindet, verkehrten in letzter Zeit auf der südlichen, etwa 12 km langen Strecke bis Hallroad täglich je 74 Züge in beiden Richtungen. Gleichwohl war es schließlich nicht mehr möglich, mit diesen Zügen den riesigen Personenverkehr zu bewältigen, der sich zu ihnen drängte. Infolgedessen hat man sich, wie wir bereits in Nr 25 S. 400 d. Ztg. mitteilten, entschlossen, die Linie für den elektrischen Betrieb einzurichten, und dadurch wurde es möglich, die Zahl der Züge von je 74 auf 119 zu steigern, indem sich die Fahrzeit der Züge zwischen Liverpool und Hallroad von 25 auf 17 Minuten und zwischen Liverpool und Southport von 54 auf 37 Minuten ermäßigte, und zwar namentlich infolge der rascheren Anfahrt der elektrischen Züge. Eine weitere Beschleunigung in der Zugfolge wird zugleich dadurch ermöglicht, daß das Abhängen und Beisetzen der Lokomotiven, welches beim Dampfbetrieb immer einige Zeit erfordert, bei dem elektrischen Betriebe in Wegfall kommt. Allerdings hat die Einrichtung der Linie für den elektrischen Betrieb, wie „Engineering“ mitteilt, nicht weniger als 340 000 £ (7 000 000 ℳ) gekostet. Gleichwohl aber geht die Meinung der sachverständigen Beurteiler dahin, daß diese Ausgabe ein gut angelegtes Kapital ist, weil ein dem Verkehrsbedürfnisse entsprechender Erweiterungsbau der Strecke noch erheblich größere Kosten verursacht haben würde und der durch den elektrischen Betrieb entbehrlich gewordene Bestand an Lokomotiven und Wagen auf anderen Strecken der Gesellschaft gute Verwendung findet.

— **Einrichtung einer Dampferverbindung zwischen England und Irland durch die Midland-Eisenbahngesellschaft.** Der Stapellauf des ersten eigenen Dampfers der Midland-Eisenbahngesellschaft bildet, wie „Engineering“ mit Recht hervorhebt, ein bedeutungsvolles Ereignis in der Entwicklung der gedachten Gesellschaft, welche im Laufe des bevorstehenden Sommers neben ihrem Bahnbetrieb einen Dampfschiffahrts- und Hafendienst eröffnen wird. Sie bezweckt damit, die Verbindung zwischen England und Irland zu verbessern und zu verstärken, nachdem sie im Laufe der letzten Jahre die im nördlichen Irland wirkenden Eisenbahngesellschaften — nämlich die der „Nördlichen Grafschaften“- und der „Donegal“-Bahn — in sich aufgenommen (absorbed) hat. So stehen denn jetzt zum erstenmal wichtige Verkehrslinien diesseits und jenseits der Irischen See unter einer gemeinsamen Verwaltung, und diese schickt sich an, die Verbindung über den 200 km breiten Meeresarm durch ihre eigenen Dampfer herzustellen. Zu diesem Zweck hat sie zunächst an der Küste von Lancashire in der unter dem Namen „Heysham-See“ bekannten Seebucht südlich von Morecambe einen sicheren Hafen von solcher Tiefe herstellen lassen, daß Schiffe von jeder Größe dort zu allen Zeiten ein- und auslaufen können. Zugleich wurde diese Anlage mit allen Vorrichtungen für den Personen- und Güterverkehr, namentlich leistungsfähigen Kranen, ausgerüstet und durch eine 5 km lange Zweiglinie mit der Hauptbahn in Verbindung gesetzt. Von dort aus werden demnächst vier Dampfer der Gesellschaft den Verkehr mit der irländischen Hafenstadt Belfast und den dort einmündenden Bahnen vermitteln. Der erste dieser Dampfer, „Antrim“ genannt, ist jetzt kürzlich auf der Werft von J. Brown & Cie zu Clydebank fertig geworden und vom Stapel gelaufen. Es ist ein Doppelschrauben-Schnelldampfer von rund 100 m Länge und 14 m Breite. Er bietet Schlafräume für 150 Reisende in I., 74 in II. und 58 in III. Klasse. Das Promenadendeck hat eine Länge von nahezu 70 m. Es wird beabsichtigt, daß im Anschluß an den von London um 5 Uhr nachmittags abgehenden Zug die Abfahrt von dem neuen Hafen aus so erfolgen soll, daß die Reisenden nach einer etwa sechsstündigen Seefahrt morgens um 7 Uhr in Belfast eintreffen. Dort sollen sich Schnellzüge nach allen Hauptorten Irlands anschließen. Der Bau der drei anderen Dampfer ist leistungsfähigen Werften zu Greenock, Dumbarton und Barrow-in-Furness übertragen worden. Man erwartet allgemein von dem baldigen Inslebentreten dieses Betriebes große Vorteile für die irländische Landwirtschaft, die für ihre Erzeugnisse in den großen Städten des mittleren Englands und in London willige Abnehmer finden wird. Mit Rücksicht auf diesen Verkehr hat die Midland-Eisenbahngesellschaft schon jetzt in unmittelbarer Nähe ihres neuen Hafens große Weideplätze erworben und eingehegt, auf denen sich demnächst das nach schwerer Überfahrt erschöpfte Vieh wird wieder erholen und erfrischen können.

— **Bau von Nebenbahnen in Serbien.** Der Finanzminister wurde ermächtigt, der Skupschtina einen Gesetzentwurf über den Abschluß einer Anleihe bei dem staatlichen Hypothekeninstitut behufs Inangriffnahme des Baues von Nebenbahnen vorzulegen. Das Institut will dem Staate jährlich 3 000 000 Dinars als Anleihe für Nebenbahnen zur Verfügung stellen.

— **Eisenbahntarife zwischen russischen und österreichisch-ungarischen Bahnen.** Die amtliche „Torgowo-Prom. Gaseta“ teilt in ihrer Nr 53 mit, daß zwischen den russischen und österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen ein Vertrag abgeschlossen worden sei, welcher den Zweck hat, den direkten Personen- und Güterverkehr zwischen Österreich-Ungarn und Rußland weiter zu entwickeln und den Wettbewerb der in Frage kommenden Bahnen auszugleichen. Gleichzeitig sollen eine Anzahl Tarife entsprechend den Bedürfnissen des Verkehrs nach vorheriger Verständigung der Bahnen untereinander ausgestaltet werden. Der Vertrag ist am 1./14. März in Kraft getreten.

— **Bessere Ausnutzung des Wagenparkes der russischen Bahnen.** Die stete Not, in die der Verkehr durch den Mangel an verfügbaren Wagen gebracht worden ist, hat endlich den Minister der Verkehrsanstalten auf den Gedanken gebracht, daß es wesentlich an einer zweckmäßigen Ausnutzung des Wagenparkes fehlt. Wie die „Torgowo-Prom. Gaseta“ in ihrer Nr 42 mitteilt, werden im Ministerium der Verkehrsanstalten z. Z. Regeln ausgearbeitet, die einen schnelleren Umlauf der Wagen herbeizuführen bestimmt sind. Ganz besondere Aufmerksamkeit soll, wie die amtliche Quelle angibt, der Rückbeförderung der leeren Wagen bezw. deren Zuführung zu dem Bedarfsgebiet zugewendet werden. Außerdem sollen aber auch ganz besonders wirksame Maßregeln ergriffen werden, um es zu verhindern, daß auf den Übergangsstationen von einer Bahn auf die andere Wagen von den Durchgangszügen abgekuppelt werden. Wenn das Ministerium wirklich derartige Maßnahmen nicht nur auf dem Papiere verordnet, sondern auch tatkräftig durchführt, so würde damit der erste Schritt zu einer gemeinschaftlichen Benutzung des Wagenparkes wenn auch nicht des ganzen Eisenbahnnetzes, so doch wenigstens großer Gruppen eingeleitet werden. Die Folge wäre sicher eine wesentlich bessere Ausnutzung des Wagenparkes, eine bessere Versorgung der Bedarfsstellen mit Wagen und eine teilweise Beseitigung der Einlagerung großer Mengen Güter, die wochen-, ja monatelang darauf warten müssen, bis die Reihe an sie kommt, abgefertigt zu werden, d. h. es wäre ein bemerkenswerter Fortschritt zu verzeichnen.

— **Panzerzüge.** Vom russischen Ministerium der Verkehrsanstalten soll, wie der „Russj“ mitteilt, der Auftrag erteilt worden sein, Pläne zu gepanzerten Eisenbahnwagen für den fernen Osten auszuarbeiten. Der beauftragte Ingenieur hat ähnliche Panzerzüge im Auge, wie sie von den Engländern im Burenkriege verwandt wurden. In der Mandschurei könnten diese Züge zum Transport leichter Geschütze und zum Aufklärungsdienst dienen. Die Frage, ob in der Mandschurei tatsächlich Panzerzüge verwandt werden sollen, dürfte bis zum Mai entschieden werden.

Wenn der Minister der Verkehrsanstalten wirklich einen solchen Auftrag erteilt hat, so darf man wohl annehmen, daß die Anregung hierzu vom Kriegsminister gegeben sein wird, also der kommandierende General in der Mandschurei derartige Züge mit Vorteil glaubt verwenden zu können. Es wird daher möglicherweise der Versuch in diesem nach europäischem Muster geführten Kriege, in dem die Artillerie eine größere

Rolle als im Burenkriege spielt, gemacht werden, und man darf gespannt sein, wie sich solche Eisenbahnfahrzeuge hier bewähren werden.

Fremde Weltteile.

— **Der Betrieb der Schantungbahn** ist so eingerichtet, daß als Hauptzug ein Tageszug von Tsingtau nach der jeweiligen Endstation der Bahn und umgekehrt verkehrt. Ende 1903 legte der Hauptzug die Strecke von Tsingtau nach Tschoutsun in 10,18 und umgekehrt in 10,13 Stunden zurück. Daneben sind zur Erleichterung des Marktverkehrs seit April 1903 Lokalzüge eingerichtet. Wie der „Hamb. Korresp." mitteilt, sind seit dem September diese Lokalzüge auf täglich vier vermehrt worden. Sie verkehren sämtlich in beiden Richtungen zwischen Tsingtau und Kaumi, Kaumi und Weihsien, Tschangten und Tschangloyüen sowie zwischen Tschangtien und Tschoutsun. Hiernach laufen auf der Schantungbahn gegenwärtig täglich 10 fahrplanmäßige Züge, welche Personen, Güter und Baumaterial befördern. Daneben werden Güter und Baumaterial nach Bedarf von Sonderzügen auf die Strecke gebracht. Für die Personenbeförderung sind Wagen I., II. und III. Klasse eingestellt, deren Einrichtung im allgemeinen den in Deutschland üblichen Personenwagen II., III. und IV. Klasse entspricht. Im Gegensatz zu anderen Bahnen Chinas werden auch für Reisende III. Klasse ausschließlich gedeckte Wagen benutzt. Der Verkehr hat eine erhebliche Steigerung erfahren. Bei einer um 64 % verlängerten Betriebsstrecke ist die Zahl der wöchentlich beförderten Personen, die 1902 zuletzt die Ziffer 4000—5000 erreichte, Ende 1903 auf 8000—10 000, also um 100 %, gestiegen. Der Güterverkehr, der in den ersten neun Monaten 1902 zusammen 12 000 t Fracht- und Eilgut betrug, ist in der gleichen Zeit 1903 auf 27 000 t, mithin um fast 120 %, gewachsen. Außerdem wurden 4400 Wagenladungen Baugüter befördert. Sowohl auf den Personen- als auch auf den Güterverkehr wirkte der Anschluß der nunmehr von der Bahn erreichten verkehrsreichen Plätze, namentlich in Tsingtschufu und Tschoutsun, unverkennbar befruchtend ein. Ebenso werden in Weihsien in steigendem Maße Güter, die sonst den alten Wegen des Überlandverkehrs folgten, der Bahn zugeführt.

— **Eingabe wegen der Spurweite der Dar-es-Salaam-Mrogoro-Bahn.** Wie die D. Kol.-Ztg. meldet, hat die Deutsche Kolonialgesellschaft an den Herrn Reichskanzler eine Eingabe betreffend den Eisenbahnbau Dar-es-Salaam-Mrogoro gerichtet; sie behandelt die Spurweite der geplanten Bahnlinie. Während bisher immer von der sogenannten Kapspurweite (1,06 m) die Rede war, zum Beispiel noch in den Beratungen der Budgetkommission von 1903, spricht die Regierungsvorlage nur von einer 0,75 m breiten Spur. Nun nehmen die besten Kenner des Schutzgebietes an, daß die durch die Bahn erschlossenen Landesteile einer reichen wirtschaftlichen Entwicklung entgegengehen werden; sie befürchten, daß in absehbarer Zeit die Bahn mit der kleineren Spurweite von 0,75 m zur Bewältigung des stärkeren Verkehrs nicht mehr genügen wird. Eine Vergrößerung der Spurweite während des Betriebes würde aber nicht allein schwierig sein, sondern auch höhere Kosten verursachen, als wenn die Bahn von Anfang an mit der ursprünglichen Spurweite gebaut würde. Solche Erfahrungen hat man mit der Bahn Maschona-Beira und mit der Kongobahn gemacht.

Die finanzielle Seite der Frage kann darum keine Rolle spielen, weil die durch die Spurvergrößerung nötige Erhöhung des Baukapitals um 3 250 000 ℳ auf 22 000 000 ℳ von dem Bankkonsortium sicher aufgebracht werden wird, denn die gewährleistete Zurückzahlung von 120 % gibt den Anteilen einen verhältnismäßig hohen Wert. Für den Reichstag kommen nur Zinsen und Amortisationen in Betracht, die bei der Spurweite von 0,75 m jährlich durchschnittlich 636 807,38 ℳ, bei der Kapspurweite jährlich durchschnittlich 747 187,32 ℳ betragen. Es ist anzunehmen, daß die Vorlage an der erhöhten Beitragspflicht im Reichstage nicht scheitern wird. Es hat im Gegenteil den Anschein, als ob im Parlamente, besonders in der Zentrumsfraktion, gute Stimmung für die größere Spurweite herrscht. Unter allen Umständen erachtet es die Deutsche Kolonialgesellschaft für ihre Pflicht, für das wirtschaftlich wünschenswerte und seit langem erstrebte Ziel einzutreten.

— **Die Eisenbahnen in Australien.** Anschließend an unsere Mitteilungen in Nr 18 S. 284 d. Ztg. über die Entwicklung der südaustralischen Eisenbahnen bringen wir in Nachstehendem über die Betriebsergebnisse in den anderen Staaten Australiens einige Angaben, die wir dem Januarheft des „Archiv f. Eisenbahnw." entnehmen. In der Kolonie Neusüdwales stellte sich die Länge der Staatsbahnen am 30. Juni 1902 auf 3025 (2845) engl. Meilen. Das Gesamtanlagekapital betrug 40 565 073 (38 932 781) £ und verzinste sich mit 3,48 (3,94) %. Die Zahl der beförderten Personen stellte sich auf 30 885 214 (29 261 324), die der beförderten Gütertonnen auf 6 228 884 (6 197 888). Einer Gesamteinnahme von 3 688 686 (3 573 779) £ stand eine Gesamtausgabe von 2 267 369 (2 043 201) £ gegenüber, so daß sich der Überschuß auf 1 401 317 (1 530 578) £ und der Betriebskoeffizient auf 61,80 (57,17) % stellte. An Betriebsmitteln waren vorhanden 518 (495) Lokomotiven, 1073 (1057) Personen- und 12 235 (11 093) Güterwagen.

In der Kolonie Viktoria waren am 30. Juni 1902 vorhanden 3 02 (3237) Meilen Eisenbahn; das Anlagekapital betrug 40 613 784 (40 145 404) £ und verzinste sich mit 3,19 (3,37) %. Die Anzahl der beförderten Personen stellte sich auf 57 465 017 (54 704 062), das Gewicht der beförderten Güter auf 3 433 627 (3 381 860) t, die Gesamteinnahme belief sich auf 3 367 843 (3 337 797) £, die Ausgabe dagegen auf 2 072 374 (1 984 796) £, so daß ein Überschuß von 1 295 469 (1 353 001) £ verblieb, was einem Betriebskoeffizienten von 61,53 (59,46) % entspricht. Es waren 536 (528) Lokomotiven, 1179 (1147) Personen- und 9781 (9503) Güterwagen vorhanden.

In der Kolonie Queensland betrug die Gesamtlänge der vorhandenen Staatsbahnstrecken 2801 (2801) Meilen. Das Anlagekapital bezifferte sich auf 20 984 362 (20 277 244) £ und verzinste sich mit 1,94 (1,31) %. Befördert wurden 4 636 174 (4 760 559) Personen und 1 725 520 (1 530 440) t Güter. Die Gesamteinnahmen beliefen sich auf 1 382 179 (1 316 936) £, die Ausgaben auf 992 751 (1 057 981) £ und der Überschuß auf 389 428 (258 955) £. Der Betriebskoeffizient ging damit von 80,34 % auf 71,83 % herab. An Betriebsmitteln waren vorhanden 362 (349) Lokomotiven, 419 (410) Personenwagen und 7058 (6619) Güter- und Bremswagen.

Die Kolonie Westaustralien besaß am 30. Juni 1902 ein Staatsbahnnetz von 1360 (1355) Meilen Länge, dessen Herstellung ein Anlagekapital von 7 410 426 (7 098 239) £ erfordert hatte. Letzteres verzinste sich mit 3,58 (4,35) %. Befördert wurden 8 158 299 (6 823 453) Personen und 2 018 740 (1 697 855) t Güter. Die Roheinnahme belief sich auf 1 521 429 (1 353 704) £, die Ausgabe auf 1 256 370 (1 044 920) £, und es verblieb somit ein Überschuß von 265 059 (308 784) £. Der Betriebskoeffizient stellte sich also auf 82,58 (77,19) %. Es waren 274 (229) Lokomotiven, 260 (258) Personen- und 5285 (4819) Güterwagen vorhanden.

In der Kolonie Tasmanien waren am 31. Dezember 1901 in Betrieb 457 (438) Meilen Staatsbahnen, deren Bau ein Anlagekapital von 3 799 098 (3 659 069) £ gekostet hatte, und dieses verzinste sich im Durchschnitt mit 0,85 (1,16) %. Befördert wurden 777 445 (683 015) Personen und 314 628 (308 453) t Güter. Die Roheinnahme stellte sich auf 205 791 (202 959) £, während die Ausgaben 173 400 (160 487) £ betrugen, so daß ein Reinertrag von 32 391 (42 472) £ verblieb. Der Betriebskoeffizient berechnete sich also auf 84,26 (79,07) %. An Lokomotiven waren vorhanden 71 (68), an Personenwagen 190 (186) und an Güterwagen 1218 (1206).

In der Kolonie Neuseeland besaßen die Staatseisenbahnen am 31. März 1902 eine Gesamtlänge von 2235 (2112) Meilen. Das Anlagekapital betrug 18 170 722 (17 207 328) £ und verzinste sich mit 3,43 (3,47) %. Die Zahl der beförderten Personen betrug 7 356 136 (6 243 593) und das Gewicht der beförderten Güter 3 529 177 (3 339 687) t. Die Gesamteinnahme ergab einen Betrag von 1 874 586 (1 727 236) £, dem eine Ausgabe von 1 252 237 (1 127 848) £ gegenüberstand, so daß sich der Überschuß auf 622 349 (599 388) £ stellte, was einem Betriebskoeffizienten von 66,80 (65,30) % entsprach. Es waren 362 (306) Lokomotiven, 701 (603) Personen- und 12 444 (10 868) Güterwagen vorhanden.

In den einzelnen Kolonien stellte sich die Zahl der geleisteten Zugmeilen auf die durchschnittliche Betriebsmeile wie folgt: in Neusüdwales 3819, in Viktoria 3427, in Westaustralien 3324, in Südaustralien 2530, in Neuseeland 2089, in Queensland 2066 und in Tasmanien 1949. Das hieraus sich ergebende Bild der Verkehrsdichtigkeit dürfte zugleich einen ziemlich zutreffenden Rückschluß auf den Grad der wirtschaftlichen Entwicklung in den verschiedenen Kolonialgebieten gestatten und insofern nicht ohne Interesse sein.

Allgemeines.

— **Zur Frage der Stoßfangschiene** erhalten wir von dem Vertreter dieser Stoßverbindung, Herrn M. Barschall, eine Zuschrift, in der unter Hinweis, daß die Stoßfangschiene vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen prämiiert sei, ausgeführt wird, daß nunmehr auch das letzte Bedenken, das gegen die Stoßfangschiene geltend gemacht sei, nämlich der Einwand gegen den sogen. falschen Flansch, beseitigt sei, indem eine Walzenform für die Stoßfangschiene zur Anwendung komme, durch die die äußere Kante der ebenen Tragfläche der Stoßfangschiene so nahe an die Schiene herangerückt, d. h. die Tragfläche so schmal gemacht ist, daß der sogen. falsche Flansch, d. h. der unabgenutzte äußere Rand der Lauffläche des Radreifens,

der über die letztere hervortritt, unbehindert neben der Stoßfangschiene weitergeht, ohne auf letztere aufzulaufen. Daß die Bedenken wegen dieses falschen Flansches im übrigen übertrieben seien, habe die Erfahrung auf den sächsischen Staatsbahnen bewiesen, wo man das Auflaufen des falschen Flansches auf der äußeren Abschrägung der Stoßfangschiene weniger bedenklich gefunden habe, als das Stoßen der Räder an den unbewehrten Schienenenden. Es sei bedauerlich, daß die Erfahrungen, welche auf der Wiener Stadtbahn gemacht seien, nicht Anlaß zur Anwendung der Stoßfangschiene auf der Berliner Hochbahn gegeben hätten. Das Auflaufen des falschen Flansches tritt natürlich umsomehr auf, je breiter der Schienenkopf ist; die große Breite des Profils 8 a komme indessen nur auf Hauptlinien vor; der größere Teil der Schienen habe nur 58–60 mm Kopfbreite, deren Verstärkung und längere Erhaltung nur ermöglicht werde durch Anwendung der gewalzten Stoßfangschiene.

In der „Railroad Gazette“ vom 29. Januar d. J. hat der Einsender noch auf eine Veröffentlichung in Band 7 des Jahrgangs 1897 der Zeitschrift für Architektur und Ingenieurwesen aufmerksam gemacht, in der die Ergebnisse 20jähriger Versuche betreffend die Schienenstoßfrage niedergelegt seien, die zur Anwendung der Auflauflasche führten, die denn auch von den bayerischen Staatsbahnen eingeführt worden sei. Von den Einwendungen, die man in Berlin gemacht habe, sei nur das bestehen geblieben, daß der falsche Flansch freie Durchfahrt haben müsse, und diesem Punkte sei, wie schon mitgeteilt, jetzt Rechnung getragen.

— **Die Heizung der Lokomotivkessel mittels Elektrizität** wird nach dem Elektrotechnischen Anzeiger angeblich von den schweizerischen Bundesbahnen studiert, um Mittel und Wege zu finden, die heutigen Lokomotiven mit möglichst geringen Änderungen auch für elektrischen Betrieb einzurichten. Die genannte Quelle gibt selbst zu, daß der Vorschlag zunächst sonderbar anmute. Der Eindruck dürfte aber auch dann bleiben, wenn man die Sache etwas genauer betrachtet. Die elektrische Heizung hat, so wird gesagt, den Vorteil, daß die dabei verwendete Kraft vollständig ausgenutzt wird, während bei der Verbrennung der Kohle ein großer Teil der Kraft verloren geht. Hier ist aber zu beachten, daß doch auch sonst die elektrische Kraft, wo nicht Wasserkräfte vorhanden sind, aus Kohle erzeugt werden muß, mit deren Verwendung immer außerordentliche Energieverluste verbunden sind. Die Umänderung der gewöhnlichen Lokomotiven, so heißt es weiter, würde lediglich einen Umbau des Kessels durch Beseitigung der Feuerbüchsen und Siederohre und deren Ersatz durch parallele elektrische Heizwände erfordern, die den ganzen Kessel der Länge nach durchziehen. An Stelle des Kamins könnte nach dem Vorschlage der Schleifbügel zur Abnahme des Stromes treten; am Führerstand wäre nur eine Schalttafel mit einigen Um- und Ausschaltern und Apparaten zur Messung des Stromes anzubringen, während die übrige Einrichtung der Lokomotiven bestehen bleiben könnte. Als Hauptvorzüge des elektrothermischen Bahnbetriebs werden angeführt die geringen Kosten der Umgestaltung, die leichte Belehrung des bedienenden Personals, die Erhaltung der bisherigen Heizung und Bremsung der Wagen, die Sammlung von Erfahrungen über den elektrischen Vollbahnbetrieb vor etwaiger Einführung der Zugbeförderung mit Elektromotoren und die Erleichterung des Überganges zu letzteren.

Die Mitteilungen lassen die Beschaffung des elektrischen Stromes für die Heizung des Lokomotivkessels zwar außer Erörterung, indessen keinen Zweifel darüber, daß an Akkumulatoren gedacht ist, die vielleicht auf dem Tender untergebracht werden sollen. Solcher Akkumulatorenbetrieb hat aber seine großen Schattenseiten, und man weiß ferner, wie außerordentlich kostspielig die Methoden elektrischer Heizung sind. Es ist hiernach wohl kaum ein Zweifel darüber, wie der vorstehend erörterte Versuch, wenn er wirklich beabsichtigt sein sollte, ausfallen dürfte. Versuche, den elektrischen Betrieb auf Hauptbahnen einzuleiten, sind bereits in anderer zweckmäßigerer Form in großem Umfang angestellt.

— **Berechnung der virtuellen Länge der Eisenbahnen.** Der neu ernannte Professor für Straßen- und Eisenbahnbau an der Technischen Hochschule zu Stuttgart, Baurat Kübler, verbreitete sich in seiner Antrittsvorlesung über die Berechnung der virtuellen Länge der Eisenbahnstrecken mit Rücksicht auf die Kesselleistung der Lokomotiven, ausgehend von der Definition der virtuellen Länge einer Bahnstrecke als derjenigen Länge einer wagrechten Geraden, auf der die Beförderung eines bestimmten Zuges bei einer bestimmten Geschwindigkeit, dieselbe Arbeit seitens der Lokomotive erfordert, wie auf der in verschiedenen Neigungen und Krümmungen gelegenen Bahnstrecke. Die virtuelle Länge dient zur Vergleichung der reinen Zugförderungskosten mehrerer Bahnprojekte, ohne daß diese Kosten selbst ihrer wirklichen Größe nach bekannt sein müssen. Die Zugkraft einer Lokomotive ist von zwei Faktoren abhängig, vom Reibungsgewicht und vom Dampfdruck. Bisher wurde bei Berechnung der virtuellen Länge der Dampfdruck im Zylinder als konstant angenommen, ohne Rücksicht darauf, ob die Dampferzeugung im Kessel, die ihrerseits wieder von der Heizfläche abhängig ist, mit dem Dampfverbrauch im Zylinder gleichen Schritt halten kann. Solange letzteres der Fall ist, läßt sich gegen die obige Annahme nichts einwenden. Von einer bestimmten Geschwindigkeit an bleibt jedoch die Dampferzeugung im Kessel hinter dem Dampfverbrauch im Zylinder zurück, und der Dampfdruck im Kessel und im Zylinder sinkt. Durch Verringerung der Geschwindigkeit ist der Dampfverbrauch im Zylinder so zu regeln, daß er der Dampferzeugung im Kessel entspricht. Die Auffindung dieser wechselnden Geschwindigkeit kann auf rechnerischem oder zeichnerischem Wege erfolgen. Im ersten Fall sind Gleichungen vom sechsten Grad zu lösen. Für die Praxis eignet sich daher dieses Verfahren nicht. Dagegen läßt sich die jedesmalige Geschwindigkeit aus den aufgezeichneten Linien für Zugkraft und Widerstand in der wagrechten Geraden leicht ermitteln. Redner zeigte dies an der Hand von Schaulinien, denen eine württembergische Güterzuglokomotive Gattung F zugrunde gelegt war. Mittels dieser Linien war von ihm die virtuelle Länge der Bahnstrecke Vaihingen a. F.-Nufringen in einfacher Weise bestimmt worden. Zum Schluß wies Kübler darauf hin, daß die virtuelle Länge an sich noch kein Bild einer Bahnstrecke gibt. Es ist nötig, auch die Voraussetzungen der Berechnung zu kennen, nämlich die Höchstgeschwindigkeit des Zuges und seine Geringstgeschwindigkeit in der größten Steigung und Krümmung sowie die Abmessungen und die Bauart der Lokomotive. Denn mit der Änderung dieser Größen ändert sich auch die Größe der virtuellen Länge.

— **Anschließvorrichtung für Eisenbahnfahrzeuge.** Der Bahnmeister Hertzer in Swaroschin hat sich eine Doppelzange durch das Reichspatent schützen lassen, die den Zweck hat, mit der einen Klaue das Rad, mit der zweiten die Schiene fest zu umschließen und auf diese Weise das Fahrzeug gegen unbeabsichtigtes Ablaufen, wie überhaupt gegen unbefugtes Bewegen zu sichern. Daß Fahrzeuge bei Stürmen fortgetrieben werden, kommt nicht selten vor, und damit sind, wie noch ein unlängst auf der Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahn vorgekommener Fall gelehrt hat, unter Umständen erhebliche Materialschäden, wenn nicht Verluste an Menschenleben verbunden. Die neue Anschließvorrichtung gewährt, im Gegensatz zu den zur Vermeidung des Ablaufens der Betriebsmittel sonst verwendeten Entgleisungsschuhen und Vorlegeklötzen, volle Sicherheit gegen Vorkommnisse der bezeichneten Art. Die Doppelzange ist recht einfach: die Schenkel der beiden Zangen sind miteinander scherenartig gelenkig verbunden und an der Kuppelstelle ist ein mit Rechts- und Linksgewinde versehener Schraubenbolzen durch die Schenkel gezogen, mit dem die Mäuler geöffnet und geschlossen werden. Die Schraube wird mittels Vierkantschlüssels bewegt.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Über „Neuerungen auf dem Gebiet der Telegraphie und Telephonie für Eisenbahnen“ sprach am 8. März Dr Ebeling von der Firma Siemens & Halske. Der von zahlreichen Proben und Lichtbildern begleitete Vortrag verbreitete sich über eine Reihe von zum Teil sehr bedeutungsvollen Neuerfindungen und Verbesserungen, die speziell von der Firma Siemens & Halske in die Praxis eingeführt worden sind.

Zunächst wurden Fernzeigerapparate für Eisenbahnen vorgeführt, die nach dem sogen. Sechsrollensystem v. Hefner-Alteneck gefertigt sind und weiteste Verbreitung gefunden haben, da sie sich hier auch unter schwierigen Witterungsverhältnissen vortrefflich bewährten. Eine Reihe von Lichtbildern führte solche Fernzeiger für Eisenbahnanlagen vor, wie sie in besonders großem Umfange z. B. auf dem Bahnhof in Luzern angewendet sind. — Weiter sind zu erwähnen die Mitteilungen über Ferndruckapparate, welche auch von Ungeübten leicht bedient werden und u. U. den Fernsprechbetrieb ersetzen können in der Weise, daß die Abonnenten eines zentralisierten Betriebs, wie er gegenwärtig z. B. in Berlin eingerichtet ist, sich telegraphisch miteinander zu verständigen vermögen, wenn der gewöhnliche Fernsprechverkehr aus irgend einem Grunde nicht anwendbar oder wünschenswert erscheint. Auch diese Apparate wurden im Betriebe vorgeführt. — Sehr bemerkenswert ist ferner der neue automatische Schnelltelegraph, welcher ohne Mühe 2000 Zeichen in der Minute über eine Leitung zu übermitteln gestattet. Die Elektrotechnische Zeitschrift veröffentlichte über diesen Apparat jüngst

einen eingehenden Bericht aus der Feder des Herrn Wilhelm v. Siemens.

Von telephonischen Neuerungen wurden zunächst verschiedene Laut-Fernsprechstationen und Wandapparate, soweit sie für Eisenbahnzwecke in Betracht kommen, vorgeführt. Dann verbreitete sich der Vortragende eingehend über das in letzter Zeit so viel genannte Pupin-System, dessen außerordentliche Bedeutung aus den Abbildungen und begleitenden Schilderungen, insbesondere aber aus einem vorgeführten Versuch in überraschendster Weise hervorging. Auch für die Eisenbahnverwaltungen dürfte die großartige Erfindung Professor Pupins nach Ansicht des Vortragenden noch von weittragendem Einfluß werden. Sie besteht bekanntlich darin, daß durch Einschaltung von Drahtspulen in die Fernsprechleitungen und die hierdurch herbeigeführte Selbstinduktion die Sprache des Telephons, namentlich bei großen Entfernungen, außerordentlich an Lautstärke gewinnt.

Rechtspflege.

— **Haftung der Eisenbahn im Falle des Brandes einer Spiritussendung.** Die Firma A. hat am 17. August 1901 in H. an die Adresse der Firma B. in Y. 11 Fässer Spiritus und fünf Fässer Branntwein zur Beförderung aufgegeben. Die Sendung bildete eine Wagenladung und war von A. selbst in einen gedeckt gebauten Wagen verladen worden; der Frachtbrief trug den ausdrücklichen, von A. herrührenden Vermerk: „In Wagenladung selbst verladen." Der Wagen ist vor der Ablieferung samt seinem Inhalt in der Station Y. auf unaufgeklärte Weise in Brand geraten und durch das Feuer zerstört worden. A. verlangte von der Eisenbahn Ersatz des Schadens in Höhe von 3174 ℳ, die Eisenbahn hat aber die Haftung unter Berufung auf die Bestimmungen in § 77 Abs. 1 Ziffer 3 und 4 V.-O. — Selbstverladung durch den Absender und eigentümliche natürliche Beschaffenheit des Gutes — abgelehnt, indem sie behauptete, der Brand müsse dadurch entstanden sein, daß der Inhalt eines der Fässer sich in den Wagen ergossen habe und durch die Fugen der Wagentür ins Freie getropft sei und daß sodann durch die Funken einer vorbeigefahrenen Rangiermaschine der abgetropfte Spiritus in Brand geraten sei und das Feuer den Wagen und dessen Inhalt ergriffen habe. Die Eisenbahn wurde in erster und zweiter Instanz zur Zahlung der geforderten Entschädigung verurteilt. Auf Revision hat das Reichsgericht mit Urteil vom 19. Dezember 1903 das zweitinstanzliche Urteil aufgehoben und die Sache zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen. In den Entscheidungsgründen ist folgendes ausgeführt: Mit Unrecht hat das Berufungsgericht die Berufung auf § 459 Ziffer 3 H.-G.-B. (§ 77 Abs. 3 Ziffer 3 V.-O.) für unbeachtlich erklärt, indem es ausführte, daß der Frachtbrief keine Vereinbarung enthielt, wonach das Aufladen des Gutes vom Absender selbst zu besorgen war, und daß auch nicht behauptet worden sei, daß der Tarif eine solche Selbstverladung vorschreibe. Denn eine Vereinbarung über die Selbstverladung durch den Absender zwischen diesem und der Eisenbahn war dadurch zustande gekommen, daß ersterer die Güter, wie unstreitig, in den Wagen verlud und letztere daraufhin die Beförderung übernahm. Danach genügte auch die Konstatierung der Selbstverladung in dem in seinem übrigen Inhalte den Transportvertrag ergebenden Frachtbriefe als Beurkundung in diesem. Ob die Selbstverladung außerdem noch im vorliegenden Falle durch den Tarif vorgeschrieben war, ist hiernach unerheblich. Das Berufungsgericht hat somit tatsächlich zu prüfen, ob der eingetretene Schaden den Umständen nach aus der im § 459 Ziffer 3 H.-G.-B. (§ 77 Ziffer 3 V.-O.) bezeichneten Gefahr entstehen konnte. Wird diese Frage bejaht, so ist nach § 459 Abs. 2 H. G.-B. (§ 77 Abs. 2 V.-O.) die Vermutung begründet, daß der Schaden aus dieser Gefahr entstanden ist, und es wird dann darauf ankommen, ob die Vermutung durch besondere Umstände widerlegt wird. Dagegen erscheinen die von der Eisenbahn gegen die Zurückweisung des aus § 459 Ziffer 4 H.-G.-B. (§ 77 Ziffer 4 V.-O.) hergeleiteten Einwandes erhobenen Bedenken nicht begründet. Selbstentzündung wird von der Eisenbahn nicht mehr behauptet; außergewöhnliche Leckage aber kommt hier nur in dem Sinne in Betracht, daß Spiritus vermöge seiner Natur die unversehrten Fässer in so großer Menge durchdrungen hätte, daß er durch umherfliegende Funken in Brand gesetzt werden konnte. Das hat aber das Berufungsgericht aus tatsächlichen Erwägungen für ausgeschlossen erachtet. Die bloße Feuergefährlichkeit des Spiritus an sich jedoch, die diese Ware mit vielen anderen teilt und die bei normaler Verpackung und Verladung und bei normalem Verlaufe des Transportes den konkreten Schaden nicht hätte herbeiführen können, ist mit Recht nicht als die Voraussetzung des § 459 Ziffer 4 H.-G.-B. erfüllende Beschaffenheit des Gutes angesehen worden.

— **Umzugsgut.** Ein Möbelspediteur gab Ausstattungsgut in Möbelwagen als „Umzugsgut" auf und bezahlte dafür 119 ℳ Fracht. Unter der Behauptung, daß die Ladung als Ausstattungsgut nicht unter den Begriff „Umzugsgut" falle und daher nicht nach Spezialtarif III, sondern nach dem Tarife für die „allgemeine Wagenladungsklasse B" zu verfrachten gewesen sei, verlangte die Bahn 558 ℳ. In erster Instanz ist die Klage abgewiesen, weil erachtet wurde, daß die Möbel gelegentlich eines Umzugs, der Wohnsitzverlegung der Braut, versandt wurden. In zweiter Instanz ist der Spediteur verurteilt. In der Entscheidung vom 18. Dezember 1903 hat das Oberlandesgericht Naumburg ausgeführt: Die Entscheidung hängt davon ab, was als Umzugsgut im Sinne des Eisenbahngütertarifs anzusehen ist. Der Senat ist der Ansicht, daß nach § 454 des Handelsgesetzbuchs, § 7 der Verkehrsordnung und I B S. 56 des Eisenbahngütertarifs der Begriff des Umzugsguts festgelegt ist als „die Gesamtheit der Möbel und der Haushaltungsgegenstände, die bei Veränderung des Wohnsitzes behufs Bewirkung des Umzugs zur Beförderung aufgegeben werden und zum Haushalt des Umziehenden gehören". Es kommt also nicht nur auf die Verlegung des Wohnsitzes, sondern auch darauf an, daß die versandten Möbel aus dem Haushalt des Umziehenden stammen. Die Braut lebte in vorliegendem Falle bis zur Verheiratung als Haustochter bei den Eltern; der Begriff des eigenen Hausstands traf also bis zum Umzug nicht zu, da er wirtschaftliche Selbstständigkeit voraussetzt.

„Das Entscheidende", sagt die Tarifkommission in dem Protokoll über die 33. Sitzung, „ist, daß derartige Gegenstände zur Zeit der Auflieferung bereits in den Haushalt des Verfrachters übergegangen sind." Hier wollte die Braut erst durch die Verheiratung einen neuen Haushalt begründen, nicht einen bestehenden verlegen. In der 58. Sitzung der ständigen Tarifkommission (Protokoll S. 50 ff) ist es abgelehnt, den billigen Frachtsatz des Spezialtarifs für Umzugsgut auf gebrauchtes Ausstattungsgut aus dem Haushalt der Eltern anzuwenden, „weil das Gut nicht zum Haushalt der Umziehenden gehört". Haben diese Protokolle auch nicht Gesetzeskraft, so geben sie doch einen Wegweiser dafür, was der Gesetzgeber beabsichtigte und was in der Definition des Umzugsguts im Gütertarif seinen Niederschlag gefunden hat. Es kommt daher nicht darauf an, ob die versandten Gegenstände zum größten Teile alt oder neu sind, ob sie im Eigentum der Umziehenden standen oder stehen, sondern ob sie bereits eine selbständige wirtschaftliche Einheit vor dem Umzug bildeten. Das trifft hier umsoweniger zu, als die neuen Möbel erst etwa 14 Tage vor dem Umzug in die Wohnung der Eltern der Braut gebracht sind. Daß die Braut sie noch kurze Zeit benutzte und dann mit alten Sachen versandt hat, ist für den Begriff unerheblich. Es kommt daher auf die Sendung nach §§ 8, 4 des Gütertarifs der Tarif für Güter der Allgemeinen Wagenladungsklasse B zur Anwendung.

Die Bahn kann den ihr entzogenen Frachtunterschied nach § 33 der Verkehrsordnung fordern. Da der Absender jedoch für alle Folgen haftet, die aus unrichtigen Erklärungen im Frachtbriefe entspringen, so ist die Bahn berechtigt, sich an ihn auch wegen des nach § 53 der Verkehrsordnung verwirkten Frachtzuschlags zu halten. Die Erhebung dieses Zuschlags ist von einem Verschulden des Absenders unabhängig. Der Zuschlag besteht in dem doppelten Frachtunterschiede für den angegebenen und den ermittelten Inhalt.

Bücherschau.

— **Katechismus für den Bahnwärterdienst.** Von E. Schubert, Königl. preußischem Eisenbahndirektor in Berlin. Verfasser der Katechismen für den Weichensteller-, Bremser- und Schrankendienst. Zehnte, nach den neuesten Vorschriften ergänzte Auflage. Mit 101 Abbildungen. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. 1904. Preis 1,5 ℳ.

Der durch vielseitige literarische Tätigkeit weit bekannte Verfasser hat durch seine trefflichen Veröffentlichungen die Erziehung der im Eisenbahnbetrieb stehenden unteren und mittleren technischen Beamten kräftig gefördert und dadurch für sein Teil zur Aufrechterhaltung der Pünktlichkeit und Sicherheit des Betriebes in segensreicher Weise beigetragen. Der Verfasser kennt durch seine reiche Tätigkeit auf dem Gebiete des Bahnbau-, Bahnerhaltungs- und Sicherungsdienstes sowohl die Anforderungen, welche an die in Betracht kommenden Bediensteten gestellt werden müssen, als auch die Art, wie diese am besten mit diesen Anforderungen vertraut zu machen sind.

Der Katechismus für den Bahnwärterdienst liegt bereits in zehnter Auflage vor, allein schon ein Beweis für seine Unentbehrlichkeit. Die schnell aufeinander folgenden Auflagen ermöglichten anderseits, stets sorgfältig die inzwischen gesammelten weiteren Erfahrungen und Verbesserungen zu berücksichtigen. Wie im Vorwort zur zehnten Auflage vermerkt, ist diese durch Aufnahme der neuesten Bauweisen des Gleises

(Form 6e und 8b) erweitert und im Signaldienst mit einer größeren Zahl erläuternder Abbildungen versehen. Im Blockdienst ist die vierfeldrige Form mit aufgenommen, mit deren Einführung ja namentlich seit dem Altenbekener Unglück in größerem Umfange vorgegangen wird. Auch über die zunehmende Anwendung des Fernsprechers im Wärterdienst ist eine Anweisung beigefügt. Dadurch ist der Umfang des Büchleins nicht unerheblich angewachsen. Km.

— **Über die Ermäßigung der Gütertarife auf den preußischen Staatseisenbahnen.** Von H. Schwabe, Geheimem Regierungsrat a. D. Berlin-Grunewald. A. Troschel. 1904. Preis 2 ℳ.

Der Verfasser sucht zunächst den Nachweis zu führen, daß die vom Minister der öffentlichen Arbeiten angestrebte Erhöhung der Leistungsfähigkeit der preußisch-hessischen Staatsbahnen in der schnellsten Weise sowie mit dem größten wirtschaftlichen Erfolge durch eine weitere Erhöhung der Ladefähigkeit der offenen Güterwagen in Verbindung mit Einrichtung dieser Wagen zur Selbstentladung erreicht werden könne. Durch die Einführung dieser beiden Maßnahmen hält er sodann eine weitgehende Verminderung der Betriebsausgaben für erreichbar, und die hierdurch zu erzielenden Mehrüberschüsse könnten dann zu einer Ermäßigung der Gütertarife die Handhabe bieten, wie sie der deutschen Industrie in ihrem Kampfe gegen den amerikanischen Wettbewerb als wesentliche Unterstützung dienen würde. Die mit reichem statistischen Material ausgestatteten Darlegungen weisen zugleich auf die der Durchführung jener Verbesserungen entgegenstehenden Schwierigkeiten hin. Ein bereitwilliges Entgegenkommen der Verkehrsinteressenten aber werde sich die Bahnverwaltung nur dadurch sichern können, daß sie der Industrie von vornherein entsprechende Vorteile gewähre, und in dieser Beziehung verdiene das Beispiel der französischen Nordbahn Beachtung. Diese gewähre für die Beladung von 20 t-Wagen eine Ermäßigung von 10 % nebst 40 Cts. für 1 t an Abfertigungs- und Zustellungskosten, sofern mindestens 100 t unter voller Ausnutzung der Ladefähigkeit zum Versand kommen. Die Ermäßigung steigt auf 15 % unter entsprechender Herabsetzung der Bahnhofskosten bei dem Versand von mindestens 200 t. Im weiteren Verlauf der Abhandlung werden dann die Beziehungen zwischen Saarrevier und Ruhrrevier besprochen, wo sich eine günstige Gelegenheit zur Verwendung großer offener Güterwagen in geschlossenen Zügen böte. — Wir halten die Schrift für einen interessanten Beitrag zur Lösung einer jetzt viel erörterten Frage. Bekanntlich geht die preußische Staatsbahnverwaltung zur Zeit mit der Beschaffung von 20 t-Wagen in weiterem Umfang vor, und hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten sich im Landtag über die ganze Frage erst vor kurzem eingehend ausgesprochen. Wir sehen daher hier von einer kritischen Beleuchtung der Schwabeschen Vorschläge ab.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Aufnahme in den Verein.

Die Direktion der Brandenburgischen Städtebahn-Aktiengesellschaft in Berlin ist als stimmberechtigtes Mitglied in den Verein aufgenommen worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Vom 1. April d. J. ab ist die Beförderung von Milch von dem Haltepunkte Großsermuth (bei Großbothen) nach Leipzig II (Dresdner Bahnhof) zugelassen worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr II 114 vom 26. März d. J. an sämtliche Mitglieder des Unterausschusses für die Überprüfung der in den Technischen Vereinbarungen enthaltenen Bremsbestimmungen, betreffend das Protokoll Nr 9, Riva, den 9. März d. J. (abgesandt am 29. März d. J.).

Nr III 274 vom 26. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Aufnahme der Direktion der Brandenburgischen Städtebahn als Mitglied in den Verein (abgesandt am 29. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Anderweite Abgrenzung von Direktionsbezirken.

Zum 1. April 1904 gehen die bisher zum Direktionsbezirk Frankfurt a/M. gehörigen Strecken:

Hochheim ausschließlich-Rüdesheim-Niederlahnstein - Horchheim einschließlich,
Curve-Wiesbaden,
Curve-Biebrich (Rheinbahnhof),
Wiesbaden-Biebrich (Mosbach) und
Wiesbaden-Dotzheim einschließlich

in die Verwaltung der unterzeichneten Eisenbahndirektion Mainz über.

Für die Ausführung und Überwachung des örtlichen Betriebsdienstes auf diesen Strecken ist die Betriebsinspektion 1 in Wiesbaden zuständig.

Die Strecken der Betriebsinspektion Wiesbaden 1 gehören zum Bezirke der Verkehrsinspektion Wiesbaden, der Maschineninspektion Wiesbaden und der Werkstätteninspektion Mainz.

Von den bisherigen Strecken des Direktionsbezirks Mainz gehen über:

a) an die Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.:
Offenbach - Dieburg ausschließlich
und
Bieber-Dietzenbach;
b) an die Königliche Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken:
Langenlonsheim ausschl.-Simmern-Kirchberg,
Simmern-Castellaun,
Kirn-Bad Münster a/Stein ausschl.
und die Neubaustrecke
Castellaun-Boppard.

Mainz, den 28. März 1904. (861)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Rheinisch - westfälisch - hessischer Kohlenverkehr.

Für Steinkohlen, Braunkohlen, Steinkohlenkoks und Briketts, welche von den im Tarif enthaltenen Kohlen- usw. Versandstationen mit direkten Frachtbriefen nach Stationen der Kleinbahn Gelnhausen-Lochborn (Spessartbahn) zur Aufgabe kommen, werden die Frachtsätze von der Versandstation bis zu der Übergangsstation Gelnhausen um 2 ₰ für 100 kg gekürzt.

Essen, den 27. März 1904. (862)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - niederdeutscher Güterverkehr.

Am 1. April d. J. erscheint zum Gütertarif vom 1. April 1899 der Nachtrag XV, welcher u. a. neue Entfernungen für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken und die Stationen der Brandenburgischen Städtebahn, anderweite gekürzte oder teils erhöhte Entfernungen für die Stationen der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker, Paulinenaue-Neuruppiner und Neuruppiner Kreis-Eisenbahn sowie Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 (Gießereiroheisen) von Brebach und der Eisenausnahmetarife 9, 9S, E, E1 und E2 von Recklinghausen-Bruch enthält.

Die zwischen Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz einer- und den Stationen Dossow und Fretzdorf der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Bahn anderseits zur Einführung kommenden erhöhten Entfernungen gelten erst vom 15. Mai d. J. — Abdrücke des Nachtrags sind bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen für je 70 ₰ zu haben.

Essen, den 29. März 1904. (863)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. tritt im belgisch-südwestdeutschen Verkehr zum Heft 4a vom 1. September 1885 der Nachtrag VIII und zum Heft 4b vom 1. März 1888 der Nachtrag VII in Geltung. Durch diese Nachträge wird der bisher in dem Heft 2 des belgisch-südwestdeutschen Tarifs für die Beförderung von lebenden Tieren und Eisenbahnfahrzeugen vom

1. Mai 1894 enthaltene Eisenbahnfahrzeugtarif für die Station Mannheim (Direktion Mainz) in den Gütertarif übernommen. Gleichzeitig wird die Station Mannheim (Direktion Mainz) in das am 1. April d. J. erscheinende neue Heft 3 des belgisch-südwestdeutschen Tiertarifs (Verkehr mit badischen Stationen) aufgenommen. Dies veranlaßt neben Frachtermäßigungen auch Frachterhöhungen, über welche das Verkehrsbureau der Eisenbahndirektion Mainz Auskunft erteilt.

Für den Verkehr mit Mannheim (Direktion Mainz) tritt aus dieser Veranlassung das Heft 2 des belgisch-südwestdeutschen Tarifs für die Beförderung von lebenden Tieren und Eisenbahnfahrzeugen vom 1. Mai 1894 am 1. April d. J. mit der Maßgabe außer Geltung, daß die Sätze dieses Tarifs für die Station Mannheim-Neckarvorstadt allgemein, ferner für die Station Mannheim (Direkt. Mainz) — soweit sie billiger als die neuen Sätze sind — noch bis zum 15. Mai d. J. zur Anwendung kommen.

Straßburg, den 26. März 1904. (864)

Namens der beteiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Am 1. April 1904 kommen zur Einführung:

1. Ein neuer Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen von Diedenhofen nach Wörth am Main;
2. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 b für Düngemittel im Verkehr mit Esch-Höhl und Bollingen (Lamadelaine), Stationen der Prinz Heinrichbahn;
3. Ausnahmefrachtsätze für Grubenholz von bayerischen Stationen nach Differdingen, Esch-Höhl und Bollingen (Lamadelaine), Stationen der Prinz Heinrichbahn;
4. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 a für Steine des Spezialtarifs III für den Verkehr von Marktredwitz nach Algringen, Diedenhofen und Hayingen.

Näheren Aufschluß geben die beteiligten Dienststellen.

München, den 29. März 1904. (865)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. September 1900 für Steinkohlen etc. von belgischen Stationen.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. April d. J. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend außer Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs die seit Herausgabe des Tarifs eingeführten und bereits veröffentlichten Frachtsätze, ferner Frachtsätze für die als Versandstation neu einbezogene Station Baudour der belgischen Staatsbahnen und für eine Anzahl als Empfangsstationen einbezogener Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt am Main und Mainz.

Durch den Nachtrag werden aufgehoben:

1. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. zwischen belgischen Stationen einerseits und Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. anderseits vom 15. Juni 1892;
2. desgl. zwischen belgischen Stationen einerseits und Stationen des Direktionsbezirks Mainz anderseits vom 15. Juni 1892, ausgenommen für die Stationen Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt;
3. desgl. zwischen belgischen Stationen einerseits und der Main-Neckarbahn anderseits vom 15. Juni 1892, ausgenommen für die Station Weinheim Hauptbahnhof.

Soweit durch den Nachtrag direkte Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden oder Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Bestimmungen und Frachtsätze bis zum 15. Mai 1904 in Kraft. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen. Preis des Nachtrags 0,40 ℳ.

Essen, den 26. März 1904. (866)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 28. März 1904 treten die in dem Nachtrag VI zum Ausnahmetarif vom 1. Januar 1898 für Steinkohlen- usw. Sendungen nach Stationen der Butzbach-Licher Nebenbahn enthaltenen Frachtsätze in Kraft.

Essen, den 26. März 1904. (867)

Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. April d. J. kommt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verband der Nachtrag 4 zur Einführung.

Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die in den Verband aufgenommenen Stationen der Brandenburgischen Städtebahn, ferner für die Stationen Bad Sachsa, Bösensell, Buchholz (Aller), Dankmarshausen, Dülmen Ost, Ehlenbruch, Epe in Westf., Hambühren, Jeversen, Kachtenhausen, Legden, Marienthal bei Schweina, Natrup-Hagen, Oerlinghausen, Pustleben, Schlierbach bei Treysa, Thyrow, Wietze-Steinförde und Winsen (Aller) der Direktionsbezirke Hannover, Münster, Cassel, Erfurt und Halle, und Albersloh, Angelmodde, Enniger, Münster i/W., Sendenhorst und Wolbeck der Westfälischen Landeseisenbahn, anderweite teils ermäßigte, teils erhöhte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen sowie Ergänzungen von Ausnahmetarifen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, behalten die bisherigen Sätze noch bis zum 15. Mai Gültigkeit.

Hannover, den 29. März 1904. (868)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-niederdeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. April d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Mai 1897 der Nachtrag VIII, welcher u. a. neue oder anderweite, teils ermäßigte Frachtsätze für Kohlen usw. in Einzelsendungen von Nierenhof, Sinsen und Stockum sowie nach den Stationen der Paulinenaue-Neuruppiner, Kremmen-Wittstocker, Ruppiner Kreis- und Brandenburgischen Städte-Eisenbahn enthält und bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen für je 30 ₰ zu haben ist.

Die Frachtsätze von Sinsen gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr.

Essen, den 25. März 1904. (869)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Für diejenigen Gegenstände, welche auf der in Turin in der Zeit vom 10. bis 25. Mai 1904 stattfindenden internationalen Gartenbauausstellung ausgestellt werden und unverkauft bleiben, wird auf den Strecken der preußischen Staatsbahnen und der unterzeichneten Verwaltung frachtfreier Rücktransport unter den im deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband festgesetzten Bedingungen gewährt.

Nähere Auskunft erteilt das Verbandsabrechnungsbureau in Straßburg i/E.

Straßburg, den 26. März 1904. (870)

Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr
via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnittarif vom 1. Oktober 1903.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 kommt der Nachtrag II zur Ausgabe.

Derselbe enthält neben anderen hauptsächlich die Aufnahme neuer Staats- und Privat-Lokalbahnstationen, Auflassung von Lokalbahnzuschlägen, sowie ein Verzeichnis der auf den bayerischen Vizinal- und Staatslokalbahnstrecken zulässigen größten festen Radstände und Raddrücke.

München, den 26. März 1904. (871)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 16. April 1904 werden die Stationen Bagnacavallo, Brisighella, Castel, Bolognese, Faenza, Mezzano, Russi und Voltana der süditalienischen Bahnen, adriatisches Netz, in den italienischen Ausnahmetarif Nr 2 für Sämereien und Ölsaaten einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das Verbandsabrechnungsbureau hier.

Straßburg, den 28. März 1904. (872)

Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr
via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Am 1. April 1904 wird die an der Bahnstrecke Bremen-Sagehorn zwischen den Stationen Bremen und Oberneuland belegene Haltestelle Utbremen für den Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr — mit Ausnahme von Sprengstoffsendungen — von und nach der Kleinbahn Bremen-Tarmstedt (Bremisch-Hannoversche Kleinbahn) eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Gütern usw. von oder an Privatpersonen — Ortsverkehr — ist auf der Haltestelle Utbremen ausgeschlossen.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die Haltestelle Utbremen für Sendungen von und nach der Kleinbahn Bremen-Tarmstedt direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern sowie von Leichen und lebenden Tieren mit den Stationen der preußischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife und in den westdeutschen und den mitteldeutschen Privatbahnverkehr aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 kommt ferner folgender Ausnahmetarif in dem Gruppentarif IV, den Gruppenwechseltarifen IV/V, IV/VI, IV/VII und IV/VIII, dem westdeutschen und dem mitteldeutschen Privatbahnverkehr und dem Oldenburg-nordwestdeutschen Verkehr zur Einführung:

Ausnahmetarif
für den
Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Bremen-Tarmstedt (Bremisch-Hannoversche Kleinbahn).

1. Dieser Ausnahmetarif gelangt zur Anwendung für:
   a) Düngemittel wie unter Ziffer 1 des Rohstofftarifs sowie in den Ausnahmetarifen 3 (Kalktarif), 4 (Düngekalktarif), 4 a (Staub-

kalk — Kalkasche — zum Düngen) und 4 b (Mergel zum Düngen) genannt, beim Übergang nach der Kleinbahn;

b) Erde usw. wie unter Ziffer 2 des Rohstofftarifs genannt, beim Übergang nach der Kleinbahn;

c) Wegebaustoffe des Ausnahmetarifs 5, beim Übergang nach der Kleinbahn;

d) Torf, Torfstreu und Torfbriketts } des Rohstofftarifs, beim Übergang von der Kleinbahn:

e) Getreide wie im Spezialtarif I genannt;

f) Futtermittel, Holz, Kalk, Steine, Zement } wie im Spezialtarif III genannt,

wenn diese Güter in Wagenladungen mit direkten Frachtbriefen nach bezw. von Stationen der Kleinbahn Bremen-Tarmstedt versandt werden.

2. Für die Beförderung der unter 1. genannten Güter nach bezw. von der Staatsbahn-Übergangsstation Utbremen werden die um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzten Frachtsätze dieser Station berechnet. Ausnahmesätze jedoch nur bei Erfüllung der für den betreffenden Ausnahmetarif geltenden Bedingungen.

3. Die Beförderung auf der Kleinbahn Bremen-Tarmstedt erfolgt auf Grund der Bestimmungen und zu den Frachtsätzen des Binnengütertarifs dieser Bahn.

Der zur Zeit in den vorbezeichneten Gütertarifen für den Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Bremen-Tarmstedt bestehende Ausnahmetarif nach bezw. von den Staatsbahnstationen Bremen (Hauptbhf.) und Oberneuland tritt am 1. April 1904 außer Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbureau hier.

Hannover, den 28. März 1904. (873)
Königliche Eisenbahndirektion.

Donau-Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. Januar 1898.

Mit Gültigkeit vom 5. April l. J. wird der Ausnahmetarif 28, gültig für Mineralwassersendungen bei nachgewiesener überseeischer Ausfuhr auf dem Rückvergütungswege wie folgt erweitert:

Nach und von	Frankfurt a/M. Hafen	Gustavsburg tr.	Mainz Hafen Kastel Hafen
	Mark für 100 kg		
Deggendorf D. L. . . .	1,26	1,33	1,34
Passau D. L.	1,29	1,36	1,37
Regensburg D. L. . . .	1,06	1,13	1,14

München, den 24. März 1904. (874)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde bezw. Mittelsteine, Liebau, Grünthal, Seidenberg und Reichenberg.

Vom 1. Mai d. J. ab wird im obigen Kohlenverkehre ein neuer Tarif eingeführt, durch den der gleichnamige Tarif vom 1. November 1897 nebst Nachträgen I bis VII aufgehoben wird.

Der Tarif enthält unter anderem neue Frachtsätze von Schachtanlage Bielschowitz, Boerschächte, Paulusgrube Schaffgotschschacht und Paulusgrube Gotthardschacht. Einzelne Gruben, von denen ein Versand nicht mehr stattfindet, und die Station Okrischko der österreichischen Nordwestbahn sind aus dem Tarife ausgeschieden. Die Lokalbahnen Jicin-Turnau, Swêtla-Ledec-Kácow, Raspenau-Weißbach, Friedland i. B.-Heinersdorf sowie einzelne Empfangsstationen sind neu in den Tarif aufgenommen worden.

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis Ende Mai d. J. in Geltung.

Der Tarif ist zum Preise von 1,00 ℳ = 1,20 Kr. für das Stück durch die beteiligten Dienststellen zu beziehen.

Kattowitz, den 24. März 1904. (875)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. April 1904 gelangt zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Kgl. bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München anderseits vom 1. Februar 1901 der Nachtrag VI zur Einführung.

München, den 26. März 1904. (876)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Auf Seite 3 des Nachtrages IV ist unter a) Besondere Bestimmungen über die Bahnhöfe in Triest in Ziffer 1 als fünfte Zeile:

„Triest Freihafen"

nachzutragen.

München, den 27. März 1904. (877)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Im Berlin-Stettin-sächsischen, norddeutsch-sächsischen, nordostdeutsch-sächsischen, schlesisch-sächsischen, Magdeburg-Halle-sächsischen, thüringisch-hessisch-sächsischen und rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Gütertarife treten am 1. April 1904 in der Anwendung der Ausnahmetarife E 1 und 9 S für Schiffsbaueisen einige Erleichterungen ein, über die von den beteiligten Stationen Auskunft erteilt wird.

Dresden, am 29. März 1904. (878)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Württembergische Eisenbahngesellschaft.

Zum Lokaltarif für die unserer Verwaltung unterstehenden württembergischen Nebenbahnen in Privatbetrieb gelangt ein Nachtrag I zur Einführung. Durch diesen Nachtrag werden mit Gültigkeit vom 1. April d. J. die Be- und Entladefristen für Verfrachter, die weiter als 5 km von der Versand- beziehungsweise Empfangsstation entfernt wohnen, von 9 auf 12 Geschäftsstunden erhöht und Ausnahmetarife für gebrannte Steine auf der Bahn Nürtingen-Neuffen sowie für Kalksteine von Amstetten Steinbruch nach Laichingen eingeführt und außerdem mit Wirkung vom 15. Mai d. J. die Bestimmungen über die Beförderung von Wagenladungen ohne Umladung auf Rollschemeln bei der Bahn Amstetten-Laichingen durch Aufnahme weiterer Güter ergänzt.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Stuttgart, den 28. März 1904. (879)
Die Direktion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Am 15. Mai d. J. erhöht sich der Frachtsatz für die Weiterbeförderung der Durchfrachtgüter von Taganrog nach Rostow a. Don von 0,85 ℳ auf 1,00 ℳ für 100 kg (vgl. Anhang zum Tarif).

Altona, den 28. März 1904. (880)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 15 B (Ton usw.) unter den im Nachtrag 4 des Tarifhefts 1 (Seite 46) angegebenen Bedingungen auch auf die Beförderung von „Schieferton, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präpariert, lose oder in Säcken" Anwendung.

Breslau, den 29. März 1904. (881)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird die Station Giersleben in den Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 30. März 1904. (882)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Russisch-westpreußischer Verkehr über Mlawa.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 neuen Stils wird zum Ausnahmetarif 7 für Getreide usw. von russischen Stationen nach Danzig und Neufahrwasser der Nachtrag V eingeführt. Derselbe enthält neben Berichtigungen und Ergänzungen neue Frachtsätze von einigen Stationen der Jekaterinen-, Kursk-Charkow-Ssewastopoler, Riga-Oreler Eisenbahn und Südostbahnen sowie die Umbenennung einer größeren Anzahl russischer Stationen. Druckstücke des Nachtrags sind auf den Empfangsstationen zum Preise von 0,15 ℳ für das Stück zu haben.

Danzig, den 29. März 1904. (883)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. treten für die Beförderung von Rohpetroleum in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür im Verkehr von den Stationen Burgdorf, Celle, Peine, Schwarmstedt und Wietze-Steinförde des Direktionsbezirks Hannover nach den Stationen Dortmund B. M., Dortmund D. G. E, Dortmund Hafen, Dortmund K. M., Dortmund Rangierstation und Dortmund Süd des Direktionsbezirks Essen ermäßigte Ausnahmesätze in Kraft, über deren Höhe die beteiligten Dienststellen auf Befragen Auskunft erteilen.

Hannover, den 28. März 1904. (884)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes Teil II, Heft 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1904 tritt ein neuer Tarif Teil II, Heft 5 für die frachtgutmäßige Beförderung von Zucker der Pos. Z—8—a der Güterklassifikation des Tarifes Teil I bei Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen im Verkehre zwischen Stationen der in Böhmen, Mähren, Niederösterreich und Schlesien gelegenen

Bahnen einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) anderseits in Kraft.

Mit dem Tage der Einführung dieses Tarifes, welcher durchweg erhöhte Frachtsätze enthält, wird das vom 1. September 1900 gültige Heft 5 des Tarifes Teil II für den ost-nordwest-österreichischen Eisenbahnverband samt den Nachträgen I und II aufgehoben.

Exemplare des zur Einführung gelangenden Tarifheftes werden ab 15. April l. J. bei den beteiligten Dienststellen zum Preise von 60 h. für das Stück erhältlich sein.

Wien, am 28. März 1904. (885)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Maschinenteile und zerlegte Maschinen, andere als landwirtschaftliche, von Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen und die zur Einrichtung einer Baumwollspinnerei in Holeschowitz bestimmt sind, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Bubna	bei Aufgabe von 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	66 ℳ
Von Schönpriesen-Umschlag nach Bubna		61 „
Von Dresden-Elbkai nach Bubna		106 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ℳ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 28. März 1904. (886)

Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April 1904 wird ein Nachtrag X zum Personen- und Gepäcktarife der Königl. sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II vom 1. Januar 1900, enthaltend besondere Bestimmungen, eingeführt. Der Nachtrag liegt auf allen Stationen des sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben für 5 ℳ bezogen werden. Auf sächsischen Stationen aufgegebenes Expreßgut wird bis 1. Juni noch auf Gepäckschein befördert, da erst von da ab auf den deutschen Bahnen die Eisenbahn-Paketadresse allgemein eingeführt wird.

Dresden, den 29. März 1904. (887)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

---

4. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von Metallwaren:

Gruppe I:

Stab- und Formeisen in Schweiß- und Flußeisen, Eisenbleche.

Gruppe II:

Schrauben, geschmiedete und gepreßte, eiserne und messingene, Schrauben mit Ringen, Nieten, Schließen, Drahtstifte, Sattlernägel, Drahtgewebe, Drahtgitter, eiserne Röhren, Siederöhren, Roststäbe, Bremsklötze, Feuerschutzringe, Weißbleche, Drahtkordel, Schneeschaufeln, Tenderschaufeln.

Gruppe III:

Kupferblech, Stangenkupfer, Kupferröhren, kupferne Feuerbuchsplatten, Messingblech, Messingdraht, Antimon, Blockzink, Zinkblech, Bleiplomben, Schlaglot und isolierter Kupferdraht.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verdingung 12. April 1904“

versehen spätestens

Dienstag, den 12. April 1904, vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf.

Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 24. März 1904. (888)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Die Lieferung einschl. betriebsfähiger Aufstellung von 2 Zentesimalbrückenwagen ohne Gleisunterbrechung von 30 000 kg Tragkraft und mit einfachem Wiegeschutzkasten, davon je 1 für die Stationen Eving und Selm, soll vergeben werden.

Angebotsbogen und besondere Lieferungsbedingungen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von zusammen 50 ℳ — nicht in Briefmarken — bei dem Eisenbahnsekretär Peus hierselbst, Schwanenstr. 68, erhältlich.

Die außerdem zugrunde zu legenden Allgemeinen Bedingungen sind abgedruckt im Beiblatt zu Nr 47 des Reichs- und Staatsanzeigers vom 23. Februar 1901.

Verschlossene und mit der Aufschrift „Lieferung von Zentesimalwagen“ gekennzeichnete Angebote werden bis zum 16. April d. J. entgegengenommen, an welchem Tage, vormittags 11 Uhr, deren Öffnung in Gegenwart etwa anwesender Anbieter stattfindet. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Dortmund, den 19. März 1904. (889)

Königl. Eisenb.-Maschineninspektion.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Rechnungsjahr 1904, und zwar:

A. 67 745 kg Leinöl, 33 700 kg französisches und 4540 kg gewöhnliches Terpentinöl für die Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster und 1900 Stück Waschschwämmen, 1900 kg Bimsstein, 3500 l Petroleumspiritus, 5500 kg Kolophonium, 400 kg Schellack, 600 kg blausaures Kali, 200 kg Borax, 900 kg Leim, 400 kg Salmiak, 1100 kg Salzsäure und 1300 kg Hornspäne für den Eisenbahndirektionsbezirk Hannover,

B. 1344 qm rotes Glas, 1259 qm grünes Glas, 1430 Stück rote und grüne Glasscheiben für die Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster, 25 850 Stück Glasscheiben für Fenster der Personenwagen und Werkstätten und 1200 Stück Glasglocken für Gasbeleuchtung für den Direktionsbezirk Hannover.

Eröffnung der Angebote

am Dienstag, den 19. April d. J.

zu A vormittags 11 Uhr,

zu B „ 11½ „

Zuschlagsfrist bis 19. Mai 1904.

Bedingungen und Angebotbogen werden getrennt gegen Einsendung von

50 ℳ für Gruppe A,

60 „ „ „ B

vom Rechnungsbureau, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben.

Die Kosten sind von auswärts mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr (nicht in Briefmarken) einzusenden.

Hannover, den 26. März 1904. (890)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt, 1500 q Kupfervitriol für Schwellenimprägnierung und Telegraphenzwecke für ihre österr. Linien pro 1904 im Offertwege sicherzustellen.

Die näheren Bedingnisse der Offertausschreibung sind der „Wiener Zeitung“ vom 29. v. und 3. d. M. zu entnehmen. (891)

Verdingung der Lieferung von 300 Stück Achswellen für Wagen für den Direktionsbezirk Cöln.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 50 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Achswellen“ versehen bis zum 16. April 1904, vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist 11. Mai 1904, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 23. März 1904. (892)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptwerkstätten Magdeburg-Buckau, Salbke, Halberstadt und Braunschweig angesammelten Altmaterialien (Metallspäne, Kupferplatten, Blechschrott, Eisenschrott, Gußschrott, Stahlschrott, Gummi, Lumpen, Glasbrocken, Zinkschrott) und 4 Stück alte Drehscheiben sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 30 ℳ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem

am 22. April 1904, vormittags 10 Uhr,

im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 14. Mai 1904. (893)

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 28. 9. April 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Vereinfachungen in der Abrechnung über den Güterverkehr der deutschen Eisenbahnen.

Neue Fassung des § 21 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Die Eröffnung des neuen Empfangsgebäudes zu Worms.

Die italienischen Eisenbahngesellschaften und die gegen sie erhobenen Beschuldigungen.

Nachrichten:

Deutschland: Neue Eisenbahn-Bau- u. Betriebsordnung. — Bekanntmachung von Betriebsstörungen. — Bezirkseisenbahnrat Hannover. — Beschleunigung der Auszahlung von Nachnahmen. — Abschaffung der I. Wagenklasse in Preußen. — Ergebnisse des Heilverfahrens der Pensionskasse für die Arbeiter der preuß.-hess. Eisenbahngemeinschaft. — Übergang der Feldabahn auf den preuß. Staat. — Besuch des bayer. Verkehrsministers in der Pfalz. — Wendelstein-Bahnprojekt. — Verbindung der württ. Brenzbahn mit der bayer. Donaubahn. — Elektr. Bahnen in Sachsen. — Umsetzwagen zur Verwendung auf Gleisen verschiedener Spurweite. — Personalnachrichten.

Österreich: Der neue Zentralbahnhof in Lemberg. — Fahrkartensteuer. — Der elektr. Betrieb der neuen Alpenbahnen. — Lieferungsbedingnisse der österr. Staatsbahnverwaltung.

Ungarn: Beiträge zu den Baukosten der ungar. Lokalbahnen und der Betrag der dafür überlassenen Stammaktien der betr. Gesellschaften.

Übrige europäische Länder: Parlamentarische Behandlung von Eisenbahnunfällen in Belgien. — Das August-Unglück auf der Pariser Stadtbahn. — Zugverspätungen auf den schweizer. Eisenbahnen. — Brünigbahn u. Brienzerseebahn. — Bodensee-Toggenburgbahn. — Nebenbahn Vevey-Chexbres. — Neue Bahnlinien in der Schweiz. — Stadtbahn in Neapel. — Ableben des Ingenieurs Saccardo. — Unfall auf der Linie über den Giovi zwischen Ronco und Genua. — Verlängerung des für den Rückkauf der Zufahrtlinien zum Simplon und der alten Meridionallinien bestimmten Termins. — Verkauf eines engl. Kanals.

Fremde Weltteile: Baikalseebahn. — Eisenbahn Kanton-Wuchang. — Eisenbahnbau auf Formosa. — Eisenbahnen in Korea. — Eisenbahnbeamte und -Handwerker für Deutsch-Südwestafrika. — Bahnen in Erythräa. — Eisenbahnanleihe für Togo. — Eisenbahn vom Nil zum Roten Meer (Berber-Suakin). — Lokomotiv-Prüfungsanlage auf der Weltausstellung in St. Louis 1904. — Amerikanische Interkontinentalbahn.

Allgemeines: Denkmal für den Nationalökonomen Friedrich List. — Bremsschlitten nach System Schön. — Was kostet eine Reise nach St. Louis?

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr 10 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Vereinfachungen in der Abrechnung über den Güterverkehr der deutschen Eisenbahnen.

Auf Seite 1311 d. Ztg. Jahrg. 1903 wird zutreffend ausgeführt, daß es nicht gelungen sei, Vereinfachungen in der Abrechnung über den Güterverkehr zu finden, die allen Wünschen genügen; auch ist der ebendaselbst zum Ausdruck gekommenen Auffassung beizupflichten, daß es angezeigt sei, in der Abrechnung das entbehrliche Schreib- und Rechenwerk zu beseitigen. Die schon lange Zeit schwebende Frage einer wirksamen Vereinfachung wird immer brennender, zumal jüngsthin der deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband beschlossen hat, das im inneren Verkehr der preußisch-hessischen, württembergischen, sächsischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen eingeführte vereinfachte Abfertigungsverfahren am 1. Januar 1905 für den gesamten Verkehr der deutschen Bahnen einzuführen, wodurch formelle Änderungen von selbst hervorgerufen werden.

Als langjähriger Teilnehmer an den Bestrebungen zur Vereinfachung des Abfertigungs-, Kontrollrechnungs- und Abrechnungsdienstes gestatte ich mir zur Lösung der Frage eine Idee vorzubringen, deren Verwirklichung m. E. geeignet ist, die Abrechnungsarbeiten zu vermindern, ohne daß dadurch die finanziellen Interessen der Verwaltungen nennenswert berührt werden.

Von einer vorhergehenden ausführlichen Beschreibung der z. Z. bestehenden verschiedenartigen Verfahren in der Abrechnung glaube ich absehen zu dürfen, weil sie einen zu großen Umfang annehmen müßte, mithin über den Rahmen dieser Zeitung hinausgehen würde. Ich beschränke mich darauf, die wichtigsten Arten kurz zu erwähnen.

Die älteste, z. Z. in Deutschland nur noch in verhältnismäßig wenigen Verkehren bestehende Abrechnung nach Stationsverbindungen (relationsweise Abrechnung) beruht auf dem Grundsatze, die aufgekommenen Frachten in den einzelnen Stationsverbindungen zu verteilen und dadurch nicht nur jeder Verwaltung einen Anteil an den Erhebungsüberschüssen zuzuführen, sondern auch zu überwachen, daß die Frachten richtig berechnet werden. Diese Abrechnungsweise ist zwar die genaueste, sie erfordert indessen eine fast vollständige Abschrift der von den Abfertigungsstellen angefertigten und durch die Kontrolle festgestellten Unterlagen (Zusammenstellung zu den Monatsrechnungen) sowie so viele Rechenexempel, als Gewichtsmengen, Tarifklassen und Bahnen in Betracht kommen. Die durch dieses umständliche Verfahren verursachte große Schreib- und Rechenarbeit veranlaßte eine Änderung dahin, nur für eine Endbahn und für die Durchgangsbahnen die anteiligen Frachten zu berechnen, den verbleibenden Frachtrest dagegen der anderen Endbahn summarisch zu überweisen. (Abrechnung mit Restzuscheidung.) Hieraus ergab sich eine große Vereinfachung, da die Gewichtsmengen nach den Stationen derjenigen Endbahn zusammengefaßt werden konnten, für welche die Anteile zu berechnen waren. Die Anteile der Durchgangsbahnen, die früher für jede Stationsverbindung berechnet werden mußten, konnten nunmehr für die über die einzelnen Wege beförderten Mengen zusammen ausgerechnet werden.

Mit der Einführung des Staffeltarifs für Eil- und Stückgut wurde dieses Verfahren unhaltbar, weil nunmehr die in den Tarifsätzen enthaltene Staffel auch bei der Verteilung der aufgekommenen Frachten zu berücksichtigen war.

Zur Erleichterung der Abrechnung schuf man eine Anteilstabelle, in der die Anteilssätze in neun Entfernungsstufen

zusammengefaßt sind. Die Erleichterung war indessen nur eine geringe, weil die früher unter einer Station zusammengefaßten Mengen in so viele Teile zerlegt werden mußten, als nach den Entfernungen bis zu den Empfangs- oder Versandstationen Stufen in Betracht kamen. Im Jahre 1899 trat eine lebhafte Bewegung für eine durchgreifende Vereinfachung der Abrechnung ein, und zwar nicht allein für den die größte Schreib- und Rechenarbeit erfordernden Stückgutverkehr, sondern auch für den Wagenladungsverkehr; indessen haben sich die Erwartungen nicht verwirklicht. Für den Wagenladungsverkehr wurden die bestehenden Verfahren mit Rücksicht auf die hohen Frachtbeträge und die Schwankungen in den Beförderungsmengen beibehalten. Für den Eil- und Stückgutverkehr wurden von mehreren Seiten umfangreiche Untersuchungen darüber angestellt, ob in dem Verhältnisse der Anteile der Verwaltungen zu den Gesamtfrachten in den einzelnen Monaten des Jahres erhebliche Schwankungen vorkommen. Die hierbei in einigen Verkehren festgestellten günstigen Ergebnisse führten zu der Vereinbarung, die Anteile aus dem Stückgutverkehr nur für ein Jahr genau zu berechnen und später das Gesamtfrachtaufkommen nach dem Verhältnis (%) der Anteile zur Gesamtfracht im gleichen Monat des Vorjahres summarisch zu verteilen. Zur tunlichsten Vermeidung der hierbei möglichen Ausfälle sollte aber in jedem der folgenden Jahre für drei Monate eine Neuermittlung der Verhältniszahlen stattfinden und die Auswahl der Monate für die Neuermittlung derart erfolgen, daß nach Verlauf von vier Jahren neue Prozente für 12 Kalendermonate vorhanden waren. Es wurde weiter verabredet, jedesmal neue Ermittlungen anzustellen, falls einschneidende Änderungen in den Verkehrsverhältnissen (Änderungen in den Tarifen, in der Leitung der Güter, Bezirksabgrenzungen) eintreten sollten.

Untersuchungen in anderen Verkehren von größerem Umfange ergaben dagegen so erhebliche Schwankungen in der prozentualen Beteiligung der Bahnen an dem Frachtaufkommen aus den einzelnen Monaten, daß die Einführung der summarischen Verteilung höchst bedenklich erschien. Das Verfahren ist schon aus diesem Grunde auf einen kleinen Kreis beschränkt geblieben. Seine Ausdehnung wurde überdies auch dadurch behindert, daß jedes Jahr für drei Monate eine vollständige Abrechnung erstellt werden sollte. Da am 1. d. M. in der Abgrenzung der Kontrollbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Cöln, Erfurt, Hannover und Mainz erhebliche Änderungen eintraten, die Kontrolle zu Altona aufgelöst und eine neue in Posen errichtet wurde, so sind seit diesem Zeitpunkte fast alle Verhältniszahlen für den Verkehr mit den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen wertlos. Aber ganz abgesehen von derartigen außergewöhnlichen Anlässen erfordern die vollständigen Abrechnungen, auch wenn sie jährlich nur für wenige Monate gefertigt werden, einen unverhältnismäßigen Aufwand an Zeit und Arbeitskraft. Ferner darf nicht unbeachtet bleiben, daß jedes Verfahren, welches nicht fortlaufend (jeden Monat) zur Anwendung kommt, Erschwernisse bereitet, weil die in einzelnen Monaten frei werdende Arbeitskraft entweder nicht vollständig ausgenutzt werden kann oder die für die genaue Abrechnung erforderlichen Kräfte nicht immer rechtzeitig bereit gestellt werden können.

Das Übel, an dem alle Abrechnungen kranken, besteht darin, daß noch immer daran festgehalten wird, bei einer vollständigen Abrechnung — sei es nach Stationsverbindungen oder nach Stationsgruppen mit Restzuscheidung — die Anteile in allen Fällen zu berechnen, ohne Rücksicht darauf, ob sich gegenüber dem Frachtaufkommen eine minutiöse Berechnungsweise verlohnt. Ein Blick in die Abrechnungen, besonders in solche über den Nahverkehr, zeigt, in wie vielen Fällen winzige Frachtbeträge zur Verteilung gelangen, die kaum die Beförderungskosten decken. Diese Erwägungen lassen den Weg erkennen, der beschritten werden muß, um eine Abrechnungsweise zu erzielen, die allen billigen Ansprüchen genügt. Die genaue Anteilsermittlung sollte sich fortlaufend (für jeden Monat) nur auf den Verkehrsteil erstrecken, dessen Frachtaufkommen die hiermit verbundene Arbeitsleistung verlohnt; der übrige Teil wäre unter Zugrundelegung einer nach der genauen Berechnung für einen, höchstens zwei Monate sich ergebenden Verhältniszahl (%) summarisch abzurechnen. Hiernach würde die Grenze für die genaue und die prozentuale Frachtverteilung nach der Höhe des Frachtaufkommens der Stationen zu bestimmen sein.

Folgendes Beispiel möge zur Veranschaulichung dienen: In einem Verkehre, in dem das Abrechnungsverfahren mit Restzuscheidung besteht, betrug das Frachtaufkommen von insgesamt 427 Stationen für Eil- und Stückgut in dem verkehrsstärksten Monat (Oktober) 107 205 ℳ. Von diesem Betrage entfielen 93 646 ℳ = 87,35 % der Gesamtfracht auf 81 Stationen (19 % aller Stationen) mit Frachtaufkommen von je mindestens 200 ℳ und nur 13 561 ℳ = 12,65 % auf die anderen 346 Stationen (81 %). Würde man sich in diesem Verkehre darauf beschränken, nur bei 81 Stationen eine genaue Berechnung der Anteile vorzunehmen, das Frachtaufkommen der übrigen Stationen dagegen nach dem Verhältnis (%) der Anteile zum Frachtaufkommen eines Monates summarisch zu verteilen, so könnte die monatlich zu leistende Abrechnungsarbeit auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Der Aufwand an Arbeitskraft würde sich auf das ganze Jahr verteilen und zusammen nicht größer sein, als derjenige der prozentualen Abrechnung mit einer jährlich dreimaligen vollständigen Abrechnung. Denn unter Zugrundelegung des vorstehenden Beispiels sind bei der prozentualen Abrechnung für drei Monate die Anteile bei $3 \times 427 = 1281$ Stationen genau zu berechnen, bei dem vorgeschlagenen Verfahren dagegen nur bei $12 \times 81 = 972$ Stationen.

Ein wesentlicher Vorteil der Neuerung ist außer einer beschleunigten Saldierung und einer Herabminderung der Abrechnungskosten auch darin zu erblicken, daß die Unsicherheit, die jeder Verteilung nach Verhältniszahlen anhaftet, auf einen verhältnismäßig geringen Teil des Frachtaufkommens beschränkt bleibt, mithin nennenswerte Ausfälle nicht entstehen können. Als ein weiterer Vorteil gegenüber der prozentualen Abrechnung ist hervorzuheben, daß jederzeit leicht beurteilt werden kann, ob Veränderungen in dem Verkehrsumfange eingetreten sind, die eine Neuberechnung der Verhältniszahlen geboten erscheinen lassen. Bei dem vorgeschlagenen Verfahren würden in den kontrollseitig aufzustellenden Hauptzusammenstellungen die für die laufende genaue Abrechnung bestimmten Stationen stets, gleichviel ob sie in den späteren Monaten 200 ℳ oder weniger aufbringen, in einem besonderen, für sich abzuschließenden Abschnitte (I), die anderen Stationen dagegen in einem zweiten Abschnitte (II) aufzuführen sein, so daß sofort ersichtlich wird, ob eine bei der Abrechnung zu berücksichtigende Zu- oder Abnahme in dem Frachtaufkommen eingetreten ist.

Das vorgeschlagene Verfahren erfordert zu seiner Prüfung und Einführung keinerlei Neuberechnungen. Es ist nur nötig, das Frachtaufkommen der in Betracht kommenden Stationen aus den Hauptzusammenstellungen, die auf dieselben Stationen entfallenden Anteile aus der genauen Abrechnung zu ermitteln und die Ergebnisse von dem Gesamtaufkommen an Frachten und Anteilen abzuziehen. Aus den verbleibenden Resten sind die Verhältniszahlen (%) zwischen der Fracht und den Anteilen für die künftige summarische Verteilung zu ermitteln. Hiernach kann mit geringer Mühe die Grenze für die genaue Abrechnung (Höhe des Mindestfrachtaufkommens der ausgewählten Stationen) bestimmt werden. Das Verfahren gestattet ferner, durch einen Blick in den künftigen Abschnitt II der Hauptzusammenstellung zu beurteilen, ob bei den in die prozentuale Abrechnung einbezogenen Stationen Steigerungen im Frachtaufkommen vorliegen, die ihre Aufnahme in den Abschnitt I geboten erscheinen lassen. In einem solchen Falle bedarf es nur der Ausscheidung der betreffenden Stationen aus dem Abschnitt II der letzten vollständigen Abrechnung und einer Neuermittlung der Verhältniszahl.

Eine Bemessung der Grenze für die genaue Abrechnung auf einen niedrigeren Betrag als 200 ℳ empfiehlt sich in solchen Verkehren, in denen das Gesamtfrachtaufkommen geringer ist, als in dem oben als Beispiel gewählten Verkehre. Aber auch in diesem Falle ergibt sich eine erhebliche Vereinfachung gegenüber den jetzt bestehenden Verfahren. Würde beispielsweise in dem oben erwähnten Verkehre die Grenze auf 100 ℳ festgesetzt, so wären bei 118 statt 81 Stationen, also nur bei 37 Stationen mehr, die Anteile laufend genau zu ermitteln.

An dem Empfange des Kontrollbezirks Cöln aus Bayern waren im Monat Januar d. J. 321 Stationen mit zusammen 64592 ℳ Frachtaufkommen für Eil- und Stückgut beteiligt. Von diesem Betrage entfielen 58661 ℳ = 91 % der Gesamtfracht allein auf 94 Stationen (29 % aller Stationen), deren Frachtaufkommen im einzelnen 100 ℳ überstieg. In diesem Verkehre hätte nur bei diesen wenigen Stationen eine genaue Berechnung der Anteile stattzufinden, bei den verbleibenden 327 Stationen (71 %) mit zusammen nur 5932 ℳ = 9 % der Gesamtfracht dagegen die prozentuale Verteilung zu erfolgen. In demselben Monate wären im Empfange des Direktionsbezirks Saarbrücken aus Baden, an dem 188 badische Stationen mit zusammen 8937 ℳ beteiligt waren, nur bei 15 Stationen (8 %) mit 6008 ℳ = 67 % die Anteile zu berechnen, bei 173 Stationen (92 %) mit zusammen 2929 ℳ = 33 % dagegen die Gesamtfrachten prozentual zu verteilen.

Um dem Einwande zu begegnen, daß die verkehrsstarken Stationen, die an allen Leitungswegen und Entfernungsstufen beteiligt sind, immer noch eine erhebliche Menge Gewichtseintragungen und Berechnungen erforderten, sei bemerkt, daß auch nach dieser Richtung hin Erleichterungen möglich und unbedenklich sind. Die durch das Vorkommen mehrerer Entfernungsstufen entstehende Mehrarbeit kann dadurch beseitigt werden, daß man die verschiedenen Stufen nur für einen kurzen Zeitraum — etwa einen Monat — berücksichtigt, später dagegen die Anteile nur nach einer Stufe berechnet und den Unterschied gegen die erstere Berechnungsweise durch prozentuale Zu- oder Absetzung ausgleicht.

Ein weiterer erheblicher Vorteil kann aus der Einschränkung der genauen Anteilsermittlung auf wenige Stationen dadurch erzielt werden, daß die Stationsnamen und die Anteilssätze in die Abrechnungsformulare eingedruckt werden, wodurch sowohl die zeitraubende monatliche Aufsuchung der Sätze in den Anteilstabellen und ihre Nachprüfung durch die Gegenbahn erspart, wie auch die häufig in der Eintragung der Anteilssätze vorkommenden Irrtümer vermieden werden. Entschließt man sich außerdem dazu, bei der Ausrechnung der Anteile eine Rechenmaschine zu benutzen, so werden auch die jetzt viel beklagten und oft recht schwerwiegenden Rechenfehler verschwinden.

Hiernach dürften sich folgende Grundsätze für die künftige Abrechnung empfehlen:

1. Die Abrechnung erfolgt richtungsweise durch diejenige Kontrolle, welche die Versandbücher feststellt.

2. Im allgemeinen findet eine Ausrechnung der Anteile nach Stationen und Tarifklassen nur für die Versandbahn sowie die Durchgangsbahnen statt; die Restfrachten erhält die Empfangsbahn.

3. Bei den Wagenladungen hat diese Anteilsermittlung in allen Fällen, jedoch unter tunlichster Zusammenfassung der von derselben Station abgegangenen Gewichtsmengen zu erfolgen.

4. Bei Eil- und Stückgütern ist wie folgt zu verfahren: a) die Anteile aus den Verkehren solcher Stationen, deren Frachtaufkommen im verkehrsstärksten Monat (Oktober) einen bestimmten Mindestbetrag übersteigt, sind jeden Monat nach Ziffer 2 zu berechnen; b) die Anteile aus dem Verkehre der anderen Stationen werden nur für einen Monat nach Ziffer 2 berechnet; in den späteren Monaten wird das Frachtaufkommen nach dem für einen Monat ermittelten Verhältnis (%) der berechneten Anteile zu dem Frachtaufkommen summarisch verteilt.

5. Für die Durchgangsbahnen sind tunlichst Durchschnittssätze für die einzelnen Beförderungswege zu ermitteln.

6. In allen Verkehren, in denen aus Wettbewerbsrücksichten sogenannte Ausnahmeanteile festgesetzt sind, ist für einen kurzen Zeitraum (1—2 Monate) das Verhältnis dieser Ausnahmen zu den regelrechten Anteilen zu ermitteln und nach diesem in den folgenden Monaten eine Zu- oder Absetzung vorzunehmen.

7. Die Anmeldung der Schuld- und Guthabenbeträge hat seitens der abrechnenden Kontrolle unmittelbar nach Fertigstellung der Abrechnung zu geschehen.

8. Eine Anrechnung von Abrechnungskosten zwischen den Endbahnen findet nicht statt. Den Durchgangsbahnen sind die wirklich entstandenen Kosten mit rund 10 ℳ für das Tagewerk in Rechnung zu stellen.

9. Im Verkehre zwischen großen Bahngebieten und Bahnen mit einer geringen Anzahl von Stationen ist den kleineren Bahnen gegenüber von der Restzuscheidung abzusehen und durch Zusammenziehung der Gewichtsmengen nach den Stationen der letzteren die Abrechnungsarbeit zu vermindern.

Cöln, im April 1904.

Köhler, Rechnungsrat.

Neue Fassung des § 21 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

In Nr 14 des „Reichsgesetzblatts“ vom 29. März d. J. ist ein Beschluß des Bundesrats betreffend die anderweite Fassung des § 21 der Eisenbahn-Verkehrsordnung veröffentlicht.

Die Änderungen, die in ihrem Wortlaute bereits in Nr 27 S. 424 d. Ztg. mitgeteilt sind, haben vom 1. April d. J. ab Geltung.

Bestimmend für die Änderungen dürften die in letzter Zeit ergangenen Urteile der Gerichte gewesen sein, durch die mehrfach Klagen der Eisenbahnverwaltungen, die auf Grund des § 21 der Eisenbahn-Verkehrsordnung erhoben waren, abgewiesen wurden; insbesondere dürfte das von uns in Nr 97 S. 1455 Jahrg. 1903 d. Ztg. mitgeteilte Urteil des Landgerichts Magdeburg die unmittelbare Veranlassung zu einer Änderung des Wortlauts des § 21 a. a. O. gegeben haben.

Was die äußere Anordnung des § 21 anlangt, so enthält der neue § 21 sieben Absätze (anstatt fünf wie bisher), indem aus den Sätzen 2 und 4 der bisherigen Ziffer 2 die neuen Ziffern 4 und 5 gebildet worden sind.

Sachlich bringen die neuen Bestimmungen insofern eine wesentliche Verbesserung, als der zweifelhafte Ausdruck „Platz nehmen“ bei den Personen, die einen Zug ohne oder ohne gültige Fahrkarte zur Fahrt benutzt haben, weggelassen ist.

I.

§ 21 Ziffer 2 lautet jetzt:

„Ein Reisender ohne gültige Fahrkarte hat für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke und, wenn die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 6 ℳ zu entrichten“ usw.

Diese Bestimmung läßt an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig. Das Recht der Nachforderung des erhöhten Fahrgeldes bezw. des Mindestbetrages von 6 ℳ wird lediglich durch die Tatsache bedingt, daß der Reisende ohne gültige Fahrkarte betroffen wird. Einwendungen dahin

gehend, die Karte sei tatsächlich gelöst, aber dem Reisenden abhanden gekommen, entbinden ihn zunächst nicht von der Nachzahlung.

Es ist ferner gleichgültig, ob der betreffende Reisende noch während der Fahrt oder nach ihrer Beendigung — etwa bei dem Verlassen des Bahnsteigs — ohne Fahrtausweis betroffen wird. Wenn feststeht, daß der Reisende ohne (gültigen) Fahrtausweis in einem Zuge gefahren ist, so ist das erhöhte Fahrgeld verwirkt.

Der in dem Magdeburger Urteil erwähnte Fall würde jetzt sicher zu gunsten der Eisenbahnverwaltung entschieden worden sein; denn es kommt jetzt nicht mehr darauf an, ob der Reisende mit einem gültigen Fahrtausweis „im Zuge Platz nimmt", wie der § 21 a. a. O. bisher besagte, sondern der Reisende muß die Fahrkarte während der ganzen Fahrt besitzen und vorweisen können.

II.

Während nun Ziffer 2 voraussetzt, daß es sich um ein „Fahren" auf der Eisenbahn handelt, will Ziffer 4 offenbar auch Personen treffen, die — ohne eine Fahrt auf der Eisenbahn zurückgelegt zu haben — allein durch ihr (unbefugtes) Verweilen in einem zur Abfahrt bereit stehenden Zuge lästig fallen.

Ziffer 4 in neuer Fassung lautet:

„Wer ohne gültige Fahrkarte in einem zur Abfahrt bereit stehenden Zuge Platz nimmt, hat den Betrag von 6 ℳ zu entrichten."

Diese Vorschrift läßt sich sowohl auf Personen, die wirklich eine Reise antreten wollen, als auch auf solche Personen anwenden, die gar nicht beabsichtigen, in dem Zuge zu fahren, sondern die aus ganz anderen Gründen den Zug betreten haben. Um gegen diese letztgenannten Personen vorgehen zu können, wurde der Wortlaut des § 21 der Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 gewählt (vergl. Vorlage des Reichskanzlers an den Bundesrat Nr 114 Session 1899 und Nr 84 Jahrg. 1899 d. Ztg.). Sollten nun die Gerichte den auch in Ziffer 4 der neuen Fassung des § 21 übernommenen Ausdruck „Platz nimmt" weiterhin wörtlich auslegen (vergl. die Abhandlungen S. 663 Jahrg. 1902, Nr 8 Jahrg. 1903, Nr 97 S. 1455 Jahrg. 1903 d. Ztg.), so fehlt den Eisenbahnverwaltungen ein wirksames Mittel, gegen derartige Personen einzuschreiten. Es ist eine bekannte üble Angewohnheit vieler Personen, Abreisende bis in die Wagen hinein zu begleiten, wodurch nicht nur die Unterbringung der Reisenden erschwert, sondern auch eine erhebliche Belästigung der Reisenden hervorgerufen wird. Könnte nur gegen die Personen eingeschritten werden, die einen (Sitz-) Platz eingenommen haben, so wäre damit der Verwaltung wenig geholfen; denn das bloße Verweilen Nichtreisender in den Gängen und Abteilen der Wagen ist mindestens ebenso störend, wie das Besetzthalten einzelner Plätze durch Nichtreisende.

Es wäre daher m. E. zweckmäßiger gewesen, wie in Ziffer 2, so auch in Ziffer 4 den Ausdruck „Platz nehmen" fallen zu lassen.

Berlin, im April 1904. Holzbecher.

Die Eröffnung des neuen Empfangsgebäudes zu Worms

wurde am 31. März d. J. mit besonderer Feierlichkeit vollzogen. Lange Jahre hatten zur Zeit des Bestehens der Hessischen Ludwigsbahn die Klagen wegen der Mangelhaftigkeit der Wormser Bahnhofsanlagen und wegen des Fehlens einer Eisenbahnbrücke über den Rhein daselbst gedauert, bis es nach vielen Verhandlungen zwischen den Vertretern des hessischen Staates und denjenigen der Hessischen Ludwigsbahn gelang, unterm 3. November 1894 einen Vertrag zwischen dem Staat und der Privatbahn über die Erweiterung des Bahnhofs Worms und die Erbauung einer Eisenbahnbrücke über den Rhein daselbst zustande zu bringen. Dieser Vertrag, bei welchem das Baukapital für die Brücke mit den Zuführungslinien auf rund 6 000 000 ℳ und das für den Bahnhof auf rund 2 500 000 ℳ angenommen war, ist dann in den preußisch-hessischen Staatsvertrag vom 26. Juni 1896 wegen Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn und Einrichtung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft derart übernommen worden, daß diese Gemeinschaft nunmehr an Stelle der Hessischen Ludwigsbahn in deren Pflichten und Rechte eintrat.

Von den beiden großen Bauwerken, Brücke und Bahnhof, kam zuerst die Brücke zur Vollendung. Über die am 30. November 1900 in Gegenwart des Großherzogs von Hessen, der hessischen Minister und des Ministers v. Thielen stattgehabte Einweihungsfeier ist s. Z. in dieser Zeitung (Nr 95 Jahrg. 1900) ausführlich berichtet worden. Mit dieser Überbrückung des Rheins für den Eisenbahnverkehr an Stelle des alten mangelhaften Trajekts war für Worms die feste Angliederung an das rechtsrheinische Eisenbahnnetz gegeben, wogegen die Bahnhofserweiterung, obgleich für Betrieb und Verkehr auch sehr wichtig, doch an allgemeiner Bedeutung nicht in vollem Umfang aufkommen konnte. Entsprechend dieser allgemeineren Bedeutung der Rheinbrückeneröffnung war damals das Fest gestaltet. Es ist noch in aller dabei Anwesenden Erinnerung, wie einmütig in Zustimmung der Rede des Ministers v. Thielen damals von der hessischen Presse die Vorteile anerkannt wurden, welche dem hessischen Verkehrsgebiete durch Angliederung an das Netz der preußischen Staatsbahnen zuteil geworden waren.

Der Wormser Bahnhofsentwurf hat nach und nach über den im Vertrag von 1894 enthaltenen Rahmen hinaus eine völlige Umgestaltung erfahren. An Stelle der ursprünglichen 2 500 000 ℳ sind nun im Sinne des preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschafts-Vertrages für den Bahnhof 6 000 000 ℳ bewilligt, darunter für ein neues Empfangsgebäude 500 000 ℳ. Mit der Eröffnung dieses neuen Empfangsgebäudes ist nun, abgesehen von einem Teil der neuen Bahnsteiganlagen, der erst nach Abbruch des alten Gebäudes in Angriff genommen werden kann, der Wormser Bahnhofsumbau vollendet, zur Freude für das die Bahn benutzende Publikum, dem in dem alten Empfangsgebäude wenig Annehmlichkeiten geboten waren. Die erste Idee zu der äußeren Gestaltung des neuen Gebäudes im Sinne der in Worms geschichtlich begründeten und auch in der neueren Zeit dort vielfach angewandten romanischen Formen, nach dem eisenbahnseitig aufgestellten Grundriß, rührt von dem Geheimen Oberbaurat Professor Hofmann in Darmstadt (früher Stadtbaumeister in Worms) her. Eine auf dieser ersten Grundlage im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten aufgestellte Entwurfsskizze wurde bei der Eisenbahndirektion Mainz zunächst vom Regierungsbaumeister Erbe, dann vom Regierungsbaumeister Hermann weiter bearbeitet und schließlich von letzterem ausgeführt.

Bei der am 31. März d. J. stattgehabten Einweihungsfeier vereinigten sich um ½1 Uhr die geladenen Festgäste und die Herren von der Staatseisenbahnverwaltung in dem neuen Gebäude zunächst zu einem Besichtigungsgang und dann zu dem von der Staatseisenbahnverwaltung veranstalteten Festmahl. Bei dessen Beginn begrüßte Eisenbahndirektionspräsident v. Rabenau die geladenen Gäste und trank mit den Herren der Staatseisenbahnverwaltung auf ihr Wohl. Hierauf erhob sich Finanzminister Dr Gnauth und hielt folgende Ansprache:

„Hochverehrter Herr Präsident! Meine geehrten Herren! Im eigenen Namen und gewiß auch im Sinne aller übrigen Gäste danke ich verbindlichst für die uns soeben gewordene freundliche Begrüßung, wie für die vorausgegangene Führung durch das nun glücklich vollendete Empfangsgebäude. Wir haben so aufs Genaueste kennen und darum doppelt schätzen gelernt diesen eigenartigen Bau, der in gelungenster Weise den Anforderungen neuzeitlichen Verkehrs Rechnung trägt, in bodenwüchsiger, geistvoller Formensprache. Wir durften damit aber auch zugleich Zeugen werden — ich möchte sagen — bei der Einfügung des Schlußsteins in das letzte der großen Bauwerke, welche dazu bestimmt sind, dem altehrwürdigen, dabei aber so rührigen Worms auch auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs die äußeren Bedingungen zu geben für eine glückliche Weiterentwicklung in Gegenwart und Zukunft. Wenn aber all das in so vollkommener Weise zur Durchführung gelangen konnte, so war es — und als hessischer Minister drängt es mich ganz besonders, dies hier auszusprechen — nur möglich unter der segensreichen Wirkung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. War auch der Anfang des heute vollendeten Werkes noch zu Zeiten der Hessischen Ludwigsbahn gesichert worden und seine Verwirklichung nur in den 1896er Staatsvertrag mit übernommen, so hat doch die damit be-

gründete neue Gemeinschaft alsbald es als ihre Pflicht erkannt, weit über den Rahmen der ursprünglichen Pläne hinaus den vorliegenden, inzwischen noch gewachsenen Bedürfnissen Rechnung zu tragen und danach allein für den Bahnhof der Stadt Worms und für ihre Eisenbahnbrücke ein Opfer zu übernehmen von über 11 000 000 ℳ. So wie allenthalben im Großherzogtum, so ganz besonders auch in dieser Stadt und am heutigen Tage hat man darum allen Grund zur dankbaren Anerkennung der Leistungen der Eisenbahngemeinschaft: ohne kleinliches Abwägen, wer aus ihr den größeren Vorteil gezogen, wer in ihr das größere Opfer gebracht, sind beide Staaten einzig und allein bestrebt, die in dem 1896er Vertrag übernommenen Verpflichtungen aufs Loyalste zu erfüllen und in solcher Vertragstreue am besten zugleich den Krittlern zu beweisen, daß der neuen eigenartigen Gemeinschaft auch der politische Erfolg nicht versagt ist. Bei solcher Durchführung des Vertrages sind die Regierungen der dadurch besonders eng verbundenen Staaten getragen von dem Bewußtsein, damit am sichersten auch zu handeln im Geiste ihrer, zu unserer Freude gleichfalls so eng verbundenen Fürsten. Diesen auch beim heutigen festlichen Anlaß ehrerbietigen Dank und treue Huldigung darzubringen, ist — deß bin ich sicher — uns Allen aufrichtiges Herzensbedürfnis; lassen Sie uns dieser Gesinnung Ausdruck geben in dem Rufe: Se Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, und Se Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen und bei Rhein, sie leben hoch, hoch, hoch!"

Lebhafter Beifall folgte diesen Worten.

Oberbürgermeister Köhler sprach hierauf folgendes: „Hochgeehrte Herren! Es war im ersten Jahre des neuen Jahrhunderts, als wir am 30. November die feierliche Weihe der Eisenbahnbrücke über den Rhein begingen. Danach nannte der Minister Herr v. Thielen die Brücke den ersten kräftigen Sohn der preußisch-hessischen Ehe. Heute haben wir die Freude, wiederum einen Sohn dieser Ehe zu feiern, und wieder ist er in Worms geboren. Deß freuen wir uns umsomehr, als gerade von Worms aus der Gemeinschaftsgedanke stets die freudigste und regste Förderung erfahren hat und von Stadt und Bürgerschaft stets gern und freudig anerkannt worden ist, welch unendliche Vorteile die Gemeinschaft dem Lande, aber auch der Stadt Worms gebracht hat. Daß wir auch noch Wünsche haben, die unerfüllt sind, namentlich auch in unseren überrheinischen Verkehrsbeziehungen, wird uns niemand verübeln, aber bei dem allezeit freundlichen Entgegenkommen, das wir bei unserer Eisenbahndirektion gefunden haben und finden, sind wir der Erfüllung auch dieser Wünsche sicher. Zeichnet sich der zu Beginn des Jahrhunderts gefeierte Sohn hauptsächlich durch seinen auf das Praktische gerichteten Sinn aus, so hat der zweite Sohn neben dem Praktischen auch die Schönheit in der Wiege erhalten. Wenn auch das neue Empfangsgebäude in den ersten Zeiten seines Wachstums viel zu leiden hatte, so hat es, als es sich der Vollendung näherte, mehr und mehr die Achtung und Anerkennung hervorragender Künstler erfahren. Wie es die Baukünstler ersonnen, das verständnisvolle Handwerk ausgeführt, dem eine pflichtbemühte Arbeiterschaft ihr Können geweiht, bildet das neue Gebäude in seinen weiten Gliederungen, den schönen architektonischen Formen, den Bildwerken aller Art, die es schmücken, eine neue Zierde unserer alten Stadt. Und wenn morgen sich die Hallen und Säle öffnen und sie sich füllen mit den Reisenden, dann wird wohl niemand mehr im Zweifel sein, daß das alte Bahnhofsgebäude abgerissen werden muß. Der Gemeinschaftsverwaltung aber danken wir, daß sie die Gedanken und Absichten der Künstler in so entgegenkommender Weise unterstützt und gefördert hat, damit etwas wirklich Wertvolles, Schönes und der Stadt Würdiges entstehe. Aus den alten engen Gängen und Sälchen führt sie uns hinaus in die mächtigen Hallen und hohen Räume, wie sie uns einst aus engen und kleinen Verkehrsverhältnissen hinaus in die Weite und in große Verhältnisse geführt hat. Der Eisenbahngemeinschaft ein dreifaches Hoch!" (Allgemeine Zustimmung.)

Landtagsabgeordneter Reinhart führte an Händen der Statistik den erfreulichen Nachweis von der gänzlichen Gegenstandslosigkeit der über die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft erhobenen Klagen. Diese Eisenbahngemeinschaft sei der einzige Weg gewesen, auf dem die hessischen Eisenbahnen aus ihrer Finanzmisere gelangen konnten; sie sei ein großes Unternehmen, das in der Welt einzig dastehe. Ein Vergleich mit unseren süddeutschen Nachbarstaaten falle entschieden zu gunsten der Gemeinschaft aus; dies sollte unsere Nachbarn zu dem gleichen Schritt veranlassen. Am Schlusse seiner Rede brachte Herr Reinhart ein Hoch aus auf die Beamten der preußisch-hessischen Gemeinschaft für alle Mühe und Arbeit, die sie im Interesse des Verkehrs und dessen Sicherheit geleistet haben.

Geheimer Oberbaurat Hofmann erinnerte daran, daß man nicht mit Unrecht Deutschland das Land der Kasernen und Schulen nenne. Er verbreitete sich über die heutige Bauweise der Bahnhöfe im Gegensatz zu den früheren, erwähnte die Verbindung der Architektur mit der Ingenieurkunst und kam zum Schlusse auf den Erbauer des Wormser Bahnhofes, Regierungsbaumeister Hermann, zu sprechen, indem er sagte, er habe das dringende Bedürfnis, auszusprechen, daß das fertiggestellte Gebäude den mittelalterlichen Geist in moderner künstlerischer Auffassung wieder aufleben lasse, vom Giebel bis zur Fußleiste. In ganz Deutschland gebe es noch kein Bauwerk, an dem man die Bauweise des Mittelalters, wie hier, anzuwenden versucht habe. Herz und Poesie des Architekten haben hier mitgearbeitet. Sein Hoch galt dem Baukünstler, Herrn Architekten Hermann. — Regierungsbaumeister Hermann dankte in launigen Worten und brachte auf das Wohl des Vorredners ein dreifaches Hoch aus.

Die Rede des hessischen Finanzministers bildet einen interessanten Gleichklang zu der kürzlich von dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten in der Budgetkommission des preußischen Abgeordnetenhauses abgegebenen und dann auch im Hause selbst bestätigten Erklärung über die Wirkungen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Die italienischen Bahngesellschaften und die gegen sie erhobenen Beschuldigungen.

In dieser Zeitung wurde seinerzeit über die Verhandlungen kurz berichtet, welche im Mai und Juni 1903 in der italienischen Kammer über die Neubeordnung des Betriebes der drei großen Bahnnetze nach dem 30. Juni 1905 stattgefunden haben; es wurde dabei erwähnt, daß diese Beratungen ihren Ausgang nahmen aus der von einem sozialdemokratischen Abgeordneten eingebrachten Anfrage. In seiner damals gehaltenen Rede stellte dieser Abgeordnete die Behauptung auf, daß die Betriebsverträge vom Jahre 1885 unheilvolle waren, und daß die Bahngesellschaften seit jenem Jahre über 500 000 000 L. Gewinn eingestrichen hätten. Bald darauf erschien der Bericht der mit dem Studium der Eisenbahnfrage betrauten Königlichen Kommission, und auch diese, wennschon mit ungleich größerer Vorsicht, erhob schwere Beschuldigungen gegen das Gebaren der Gesellschaften, obgleich sie sich dann schließlich in ihren Beschlüssen zu gunsten des Privatbetriebes der Bahnen aussprach, welchen die gegenwärtigen, in einigen Punkten abgeänderten Betriebsverträge zugrunde zu legen wären.

Angesichts dieser, so deutlich in der Kammer und in amtlichen Schriften erhobenen Anschuldigungen, und in Anbetracht der Richtung, in welche die öffentliche Meinung dadurch gelenkt werden könnte, schwiegen die Betriebsgesellschaften nicht, sondern erwiderten ebenso öffentlich auf die erhobenen Anklagen. Den Anfang machten die Adriatischen Bahnen mit einem in der „Nuova Antologia" veröffentlichten Aufsatz, in welchem die auf den Rückkauf der alten Meridionalbahnen durch den Staat bezughabenden Beschlüsse der obenerwähnten Königlichen Kommission widerlegt wurden und versucht wurde, darzutun, daß dieser Rückkauf für den Staat durchaus kein so schlechtes Geschäft wäre, wie es die Kommission darstellt. Auf diese wichtige Angelegenheit des Rückkaufes des alten Netzes der Meridionalbahnen wird noch eingehend zurückgekommen werden, sobald die Sache aus dem Stadium der theoretischen Erörterung in jenes der praktischen Lösung in einem oder dem anderen Sinne getreten sein wird.

Auch die Sizilianischen Bahnen veröffentlichen in den Tagesblättern einen Brief, unterzeichnet von dem Vorsitzenden ihres Verwaltungsrates, in welchem sie nachweisen, daß die verteilten Betriebsgewinne genau diejenigen waren, die aus den Geschäftsberichten zu ersehen sind, und daß keine versteckten Rücklagen gemacht wurden; daß ferner die ausgeschütteten Dividenden einen billigerweise zu beanspruchenden Zinssatz auf das Aktienkapital nicht überschritten haben. Sie drücken ihr Verwundern aus „über die lückenhafte und unzulängliche Weise, mit welcher die Erhebungen geführt wurden, auf Grund deren die Kommission solche Behauptungen aufgestellt hat", und sie beklagen sich über das Mißtrauen, „das durch so einseitige Urteile gegen sie erzeugt wurde". Bemerkenswert ist noch eine andere von den Zeitungen gebrachte Nachricht; danach soll die Gesellschaft der Sizilianischen Bahnen, als sie von der Regierung aufgefordert wurde, ihre Vorschläge wegen eines Konzessionsabschlusses für die durch das Gesetz vom Jahre 1902 bestimmten Neubaulinien des sizilianischen Ergänzungsnetzes vorzubringen, ausdrücklich erklärt haben,

daß sie es überhaupt nicht für vorteilhaft erachte, neue Verträge mit der Regierung abzuschließen; sie stelle jedoch dieser die für die neuen Linien gemachten Vorstudien zur Verfügung. Die gleichen Zeitungen fügten sodann hinzu, daß angesichts der Lage, welche dem Eisenbahnbetriebe geschaffen wurde, durch das Mißtrauen, durch die verworrenen Verhältnisse, durch die Schwierigkeiten und Bedrückungen, die von allen Seiten dem Betriebsführenden auferlegt wurden, die Gesellschaft es vorziehe, eine ablehnende Stellung einzunehmen, sowohl gegenüber einer allfälligen Erneuerung der bestehenden, als auch gegenüber dem Abschlusse neuer Betriebsverträge.

Kürzlich hat ferner die Mittelmeerbahn eine umfangreiche Denkschrift veröffentlicht, in deren Einleitung sie sagt, daß es der Gesellschaft in jedem Falle, sei es daß ihr Wirken mit dem Ablaufe der gegenwärtigen Verträge aufhöre, sei es daß sie fortbestehen sollte, vor allem daran gelegen sei, zu beweisen, daß sie allen ihr durch die Betriebsverträge vom Jahre 1885 auferlegten Pflichten und Lasten stets im vollen Umfange gerecht geworden sei; da, wo das Ergebnis den Erwartungen des Landes nicht entsprochen habe, sei dies Ursachen zuzuschreiben, welche außerhalb des Willens der Gesellschaft lagen oder welche ihre Kräfte überschritten. Es würde sicher Interesse bieten, die Denkschrift ins einzelne zu verfolgen, weil sie ein richtiges und durch Wiedergabe von Schriftstücken, amtlichen Erklärungen usw. von den Schwierigkeiten, welche der Gesellschaft in der Erfüllung ihrer Aufgabe erwachsen sind, deutliches Bild gibt. Sie schildert die überaus verwickelten Verhältnisse mit der Regierung, die Unzulänglichkeit der Mittel für die durch das Anwachsen des Verkehrs gebotene Vermehrung der Betriebseinrichtungen, die verschleppende Einmengung der Regierung in alles und jedes. Aber dies würde über den Rahmen dieses Berichtes hinausführen, und es seien hier nur die Titel der einzelnen Abschnitte der Schrift, welche sicher einen lehrreichen Beitrag für die Geschichte des Eisenbahnbetriebes in Italien in den 20 Jahren 1885—1905 bilden wird, sowie die Schlußbemerkungen wiedergegeben. Der erste Abschnitt gibt den Grund an, aus welchem, wie oben erwähnt, die Gesellschaft sich bemüßigt gesehen hat, die Schrift zu veröffentlichen; der zweite ist betitelt: Die sensationellen Anklagen: Die Verträge vom Jahre 1885 waren ein Unheil; 3.: die gegenseitigen Pflichten des Staates und der Gesellschaften, die Pflichten beider gegen den Bahnbetrieb; 4. erste Betriebsperiode 1885—1889: das Netz befand sich auch nur annähernd nicht in dem geordneten Zustande, wie ihn der Betriebsvertrag vorgeschrieben; 5. zweite Periode 1889—1895: Verkehrskrise im Lande, Aufhören aller Verbesserungen und Ausbauten der Betriebseinrichtungen zu Lasten der Regierung, welche keine Mittel zur Verfügung stellte; 6. dritte Periode 1895—1903: Aufschwung des Verkehrs, die Bahnen immer weniger leistungsfähig, die Mittel zu Verbesserungen werden ungenügend und spät bewilligt; 7. Unzulänglichkeit des Rollmateriales; 8. Verbesserungen im Dienste und in den Tarifen ungeachtet der der Gesellschaft geschaffenen Schwierigkeiten; 9. Bahnpersonal-Pensions- und Hilfskassen; 10. finanzielle Abschlüsse der einzelnen Jahre und Reineinnahmen der Gesellschaft; im 11. und letzten Abschnitte der Schrift stellt die Mittelmeerbahn auf Grund der in den früheren Kapiteln enthaltenen Ausführungen als erwiesen folgende, hier wiedergegebene Punkte auf:

1. die Verträge des Jahres 1885 hätten, um zum erhofften günstigen Ergebnis, besonders für den Verkehr, zu führen, grundsätzlich ausgeführt werden sollen unter ausschließlicher Rücksichtnahme auf die Notwendigkeit eines guten Betriebs und unter gegenseitigem Vertrauen zwischen den Vertragschließenden; nur auf diese Weise wäre die Aufwendung größerer Mittel ermöglicht worden, ohne welche es ausgeschlossen war, den Verkehrsbedürfnissen gerecht werden zu können;

2. bereits in den ersten Jahren nach Abschluß der Verträge fehlten die Mittel, welche nötig gewesen wären, das Netz der Mittelmeerbahn, deren Linien sich alle in schlechtem Zustande befanden, gut betriebsfähig zu gestalten;

3. die finanzielle und wirtschaftliche Krise, welche das Land in den Jahren 1889—1895 durchmachte, beeinflußte die Voranschläge und Berechnungen sehr stark, auf welchen der finanzielle Teil der Betriebsverträge aufgebaut war, und wirkte so dazu mit, die für die Bahnen nötigen Maßnahmen hintanzuhalten;

4. als sodann im Jahre 1895 der Verkehrsaufschwung wieder begonnen hatte und in den folgenden Jahren in einer alle Erwartungen übertreffenden Weise stieg, geschah doch durch mehrere Jahre beinahe nichts, um Linien und Betriebsmittel entsprechend auszugestalten, und auch später wurde nicht genügend vorgesorgt;

5. die Gesellschaft mußte sich infolge dieser schwierigen Zwangslage fortwährend zu großen Opfern herbeilassen, um den unaufschiebbaren Verkehrsbedürfnissen genügen zu können, und trotz dieser Verhältnisse führte sie ganz bedeutende Verbesserungen im Betriebe ein, ganz besonders in der Zuggeschwindigkeit, in der Anzahl der gefahrenen Züge und in den Tarifen, ja in dieser Hinsicht tat sie viel mehr, als ihr durch die Betriebsverträge auferlegt war;

6. die Gesellschaft hat erweislich im Zeitraum vom Jahre 1885—1903 als Anteil von den Roheinnahmen 1542 Millionen erhalten und diese sämtlich für den Betrieb ausgegeben, ohne davon auch nur einen Heller an die Aktionäre zu verteilen; sie war sogar gezwungen, einen Teil der ihr vom Staate zukommenden Vergütung von 7,8 Millionen für den Betrieb zu verwenden;

7. die Mitteldividende, welche in den vergangenen 18 Jahren verteilt werden konnte, hat weniger als 5 % betragen und wird noch weiter heruntergehen in den zwei kommenden Jahren;

8. der Staat hat aus den Roheinnahmen in den 18 Jahren vereinnahmt: a) 102 Millionen, welche in die Reservefonds und in die Kasse für die Vermehrung des Bahnvermögens eingezahlt wurden; b) einen Jahresbetrag, welcher von 29 Millionen im Jahre 1885/86 auf 44 Millionen im Jahre 1902/03 gestiegen ist, insgesamt über 600 Millionen; der Staat ist ungeachtet seiner vertragsmäßigen Pflichten dem Betrieb in durchaus unzulänglicher Weise zu Hilfe gekommen; die finanziellen Leistungen des Staats überschreiten genau genommen nicht den Betrag, welchen der Staat aus den oben erwähnten Reservefonds und Kasse geschöpft hat;

9. nicht nur wurde es der Gesellschaft auf diese Weise allein überlassen, den Schwierigkeiten des Betriebs zu begegnen, sondern auch die von ihr gebrachten Opfer wurden von dem anderen Vertragschließenden, dem Staat, nicht anerkannt, vielmehr ist dieser mit immer neuen Ansprüchen an die Gesellschaft herangetreten und er bürdete ihr immer neue Lasten auf, welche sicher nicht in der Absicht beider Teile beim Vertragsabschlusse gelegen hatten;

10. es ist der Gesellschaft gelungen, den Betrieb, wenn natürlich auch nicht ganz ohne Unzukömmlichkeiten, so doch im großen und ganzen zur allgemeinen Zufriedenheit zu führen und auch unzweifelhaft zu verbessern, und dies trotz der wesentlichen Mängel, welche der vom Staat im Jahre 1888 gewählten Vertragsform anhaften;

11. es dürfe ferner nicht vergessen werden, welchen unbekannten Faktor damals die Neubeordnung der Bahnen darstellte. Die Zerstückelung der alten Bahnnetze, welche sich in ganz verschiedenen ökonomischen und finanziellen Verhältnissen befanden, ihre Zusammenfassung in neue Netze, die Umformung der Tarife, deren finanzielle Tragweite unmöglich vorauszusehen war, die Übernahme des Personals der alten Netze mit so verschiedenen Rang- und Gehaltsklassen, Disziplinar- und Verwaltungsvorschriften und Altersversorgung bildeten ganz ungeheure Hindernisse, welche das Werk der organischen Beordnung außerordentlich schwierig machten;

12. jedoch seien diese Hindernisse, diese Schwierigkeiten nun überwunden, so daß man heute durch die in den 18 Jahren mit dem Privatbetrieb gemachten Erfahrungen in der Lage ist, an die Lösung der Frage heranzutreten, ausgerüstet mit sicheren Berechnungen und Voraussetzungen und mit zahlreichen genauen Faktoren und Daten über die Bedürfnisse der Bahnen, über die Lasten, Mittel und nötigen Vorkehrungen, deren Kenntnis im Jahre 1885 vollständig mangelte.

Die Schrift schließt mit einem kurzen Anhange, in welchem einige von der Kommission für die Neubeordnung der Bahnen in ihrem Berichte gemachte Angaben über die Bilanzen der Gesellschaft widerlegt werden.

Zum Schlusse sei noch einer in diesen Tagen von den Zeitungen gebrachten, bezeichnenden Nachricht Erwähnung getan, daß die Adriatischen Bahnen erklärt haben sollen, in neue Verhandlungen mit der Regierung nicht eher einzutreten, bis die Rückkaufsfrage ihrer Stammlinien geregelt sei.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Neue Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.** Im Reichseisenbahnamt hat am Mittwoch die zweite Lesung der neuen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung begonnen, in der die Bestimmungen der bisherigen Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen, der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen und der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen vereinigt werden sollen. An den Beratungen nehmen 36 Regierungskommissare teil. An den folgenden Tagen wurde die zweite Lesung fortgesetzt.

— **Bekanntmachung von Betriebsstörungen.** Nach § 17 Absatz 2 der Dienstvorschrift für das Meldeverfahren bei Unfällen im Bereiche der preußisch-hessischen Staatsbahnen ist es dem Ermessen des Vorstandes der Betriebsinspektion anheimgestellt, von der Bekanntmachung einer Betriebsstörung durch geeignete Zeitungen abzusehen, wenn der Personenverkehr durch Umsteigen aufrecht erhalten werden kann. Einem Erlasse des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten zufolge entspricht es nicht dem Sinne dieser Bestimmung, wenn auch bei einer länger andauernden derartigen Unterbrechung eine öffentliche Mitteilung durch die Zeitungen unterlassen wird und die durch die Störung veranlaßten Verkehrsänderungen sowie der Ausfall einzelner Züge nur durch Aushang auf den Stationen und durch Unterweisung des Personals bekannt gemacht werden. Bei solchen Betriebsunterbrechungen ist vielmehr dafür zu sorgen, daß auch dann, wenn der Personenverkehr ganz oder teilweise durch Umsteigen aufrecht erhalten wird, die Einschränkung des Verkehrs sowie wesentliche Fahrplanänderungen stets sofort durch geeignete Zeitungen in weiteren Kreisen veröffentlicht werden, wenn eine solche Bekanntmachung noch während der Dauer der Betriebsstörung zur Kenntnis des Publikums gelangen und Reisepläne beeinflussen kann.

— **Bezirkseisenbahnrat Hannover.** Über die Sitzung vom 20. und 21. März entnehmen wir der Köln. Ztg. noch folgendes: Der Bezirkseisenbahnrat tagte zum erstenmal unter dem Vorsitz des neuen Eisenbahndirektionspräsidenten Wiesner, der ebenso wie sein gleichfalls anwesender neuer Amtsgenosse aus Münster, Präsident Pannenberg, herzlich von den Mitgliedern begrüßt wurde. Außer dem eine Ablehnung der Beratung der Personentarifreformfrage enthaltenden Beschlusse wurden noch folgende Beschlüsse gefaßt: Der Bezirkseisenbahnrat empfiehlt a) einen Ausnahmetarif für Zement zur Ausfuhr von den preußischen Zementversandstationen nach den deutschen Seehafenstationen auf der Grundlage von 1,7 + 6 einzuführen; b) ihn zur Ausfuhr nach den außerdeutschen Ländern — einschließlich der deutschen Kolonien — freizugeben. Ferner wurde ein Ausfuhrtarif für Kalk und Zement von nordwestdeutschen Stationen nach den Niederlanden empfohlen. Dabei wiesen der Generaldirektor Kamp und Dr Beumer darauf hin, daß, wenn sich aus diesem Tarif Schädigungen für die deutsche Binnenschiffahrt ergeben sollten, eine Ausdehnung des Tarifs auf die Flußumschlagsplätze notwendig sein werde. — Aus der ungleichmäßigen tarifarischen Behandlung von Düngemitteln bei der Einfuhr nach Deutschland und der Ausfuhr aus Deutschland haben sich für die Superphosphatindustrie Unzuträglichkeiten ergeben, die ein Antrag W. Schreiber-Stendal durch eine Herabsetzung der Ausfuhrtarife um 20 % zu beseitigen suchte. Die landwirtschaftlichen Vertreter des Bezirkseisenbahnrats machten jedoch Bedenken geltend und beantragten zu deren Klarstellung Vertagung, die beschlossen wurde. — Sodann wurden Fahrplananträge beraten und schließlich einstimmig beschlossen, die Eisenbahnverwaltung zu ersuchen, auf der ursprünglich als Vollbahn erbauten, dann aber als Nebenbahn betriebenen Strecke Gronau-Münster i. W. den Vollbahnbetrieb wieder einzuführen, ein Antrag, dessen Notwendigkeit der Syndikus Dr Wurst-Münster eingehend beleuchtet hatte. Die nächste Sitzung des Bezirkseisenbahnrats wird am 22. Juni in Münster i. W. stattfinden.

— **Beschleunigung der Auszahlung von Nachnahmen.** Hierüber haben, wie in Nr 86 S. 1297 Jahrg. 1903 d. Ztg. berichtet, im Bereiche der österreichischen Staatsbahnverwaltung eingehende Erwägungen stattgefunden, und zwar namentlich darüber, ob sich eine Auszahlung der Nachnahmebeträge durch Vermittlung der Post empfehle. Neuerdings ist man nun der Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ zufolge auch bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung der Frage näher getreten, ob für eine derartige Abänderung des Nachnahmedienstes ein Bedürfnis vorliege. Auf eine von der Eisenbahndirektion zu Berlin an die Ältesten der Berliner Kaufmannschaft dieserhalb gerichtete Anfrage haben die letzteren sich jedoch in verneinendem Sinne ausgesprochen. In den Kreisen der Spediteure werde besonderer Wert darauf gelegt, daß das bisherige, durchaus bewährte Verfahren der monatlichen Abrechnung beibehalten werde; den Einzelaufgebern gegenüber, welche Nachnahmescheine erhielten, vollziehe sich die Ausgleichung bei dem heutigen Verfahren glatt. Die Auszahlung durch die Post werde eine Verteuerung der Spesen und eine Erschwernis der Kontrolle mit sich bringen, auch schließlich nicht selten zu Meinungsverschiedenheiten zwischen Versender und Empfänger darüber führen, wem von beiden die Portokosten zur Last fielen. Auch die Handelskammer zu Barmen, an welche eine gleiche Anfrage von der Eisenbahndirektion Elberfeld gerichtet wurde, sprach sich dahin aus, daß das bisherige Nachnahmeverfahren im allgemeinen genüge. Jedoch empfahl sie, eine Auszahlung der Nachnahmen durch die Post in allen den Fällen eintreten zu lassen, wo dies vom Absender durch einen Vermerk im Frachtbriefe beantragt werde.

— **Abschaffung der I. Wagenklasse in Preußen.** Die Abschaffung der I. Wagenklasse auf den deutschen Eisenbahnen macht weitere Fortschritte. U. a. hatte der erste Entwurf des Sommerfahrplans für eine Reihe von Personenzügen der Strecke Berlin-Halle-Weißenfels usw. noch alle vier Klassen vorgesehen. In der soeben fertiggestellten endgültigen Fassung des Sommerfahrplans ist die I. Klasse bei diesen Zügen gestrichen, so bei den Zügen 5.10 morgens, 7.40 und 11.30 abends vom Anhalter Bahnhof. Dasselbe ist natürlich auch bei den Gegenzügen an 9.50, 10.55 usw. der Fall. Auch auf einer ganzen Anzahl anderer Strecken der preußischen Staatsbahnen ist die I. Klasse bei einzelnen Personenzügen zwar im ersten Entwurf noch vorgesehen gewesen, jetzt aber verschwunden, so zwischen Sangerhausen und Halle, Breslau und Liegnitz, Breslau und Görlitz, Camenz-Raudten usw. Auch im Westen der Monarchie ist bei einzelnen Personenzügen die I. Klasse im endgültigen Entwurf des Sommerfahrplans gefallen. Auch die bayerischen Staatsbahnen hatten im ersten Entwurf des Sommerfahrplans die I. Klasse noch für zahlreiche Personenzüge vorgesehen. Erst der soeben fertiggestellte endgültige Fahrplan beseitigt sie auf allen Strecken. Nur die Schnellzüge und die Eilzüge behalten sie bei, abgesehen von verschiedenen Ausnahmen, wo ein besonderes Bedürfnis für die I. Klasse auch bei Personenzügen vorausgesetzt wird. Die württembergischen Eisenbahnen haben schon seit Jahren die I. Klasse auf allen weniger wichtigen Linien abgeschafft. Nur auf den Hauptlinien des württembergischen Bahnnetzes wird sie auch in den Personenzügen geführt.

— **Ergebnisse des Heilverfahrens der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Im Jahre 1903 wurden bei dem Vorstande der Arbeiter-Pensionskasse 1066 Anträge auf Einleitung eines Heilverfahrens gestellt, darunter 18 von weiblichen Mitgliedern. Abgelehnt wurden 113 Anträge. Genehmigt und durchgeführt bis zum Schlusse des Jahres wurde das Heilverfahren für 632 Lungenkranke (darunter 3 Frauen) und 306 mit anderen Krankheiten behaftete Kranke (darunter 15 Frauen).

Der Kostenaufwand für die 632 Lungenkranken betrug bei 39 689 Verpflegungstagen 236 034 ℳ, in welchem Betrage 66 224 ℳ Familienunterstützung enthalten sind. Von den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen wurden 68 136 ℳ anteilig erstattet. Die verbleibenden Selbstkosten für Lungenkranke betrugen demnach 167 898 ℳ. Auf einen Lungenkranken entfielen durchschnittlich 62,8 Verpflegungstage zu durchschnittlich 4,28 ℳ (ausschließlich der Familienunterstützung). Die Familienunterstützung betrug durchschnittlich für jeden der verheirateten 558 Lungenkranken 118,68 ℳ. Durchschnittlich betrugen die Verpflegungskosten einschließlich der Familienunterstützung für einen Lungenkranken 373,47 ℳ, die Krankenkassen erstatteten durchschnittlich für einen Kranken 107,81 ℳ, die von der Pensionskasse allein zu tragenden Kosten für einen Lungenkranken betrugen demnach 265,66 ℳ.

Die Kosten für die mit anderen Krankheiten als Lungentuberkulose behafteten 321 Kranken betrugen bei 11 760 Verpflegungstagen 73 220 ℳ, in welchem Betrage 18 732 ℳ Familienunterstützung enthalten sind. Von den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen wurden 17 623 ℳ anteilig erstattet. Die verbleibenden Selbstkosten für andere Kranke betrugen demnach 55 597 ℳ. Auf einen solchen Kranken entfielen durchschnittlich 36,6 Verpflegungstage zu durchschnittlich 4,63 ℳ (ausschließlich der Familienunterstützung). Die Familienunterstützung betrug durchschnittlich für jeden der 277 verheirateten Kranken 67,62 ℳ. Durchschnittlich betrugen die Verpflegungskosten einschließlich der Familienunterstützung für einen Kranken 227,65 ℳ, die Krankenkassen erstatten durchschnittlich 54,90 ℳ, so daß von der Pensionskasse allein für einen Kranken durchschnittlich 172,75 ℳ zu tragen waren.

Es sind behandelt worden wegen

			Verpflegungstage
a) Rheumatismus	128	Personen . .	4 383
b) Nervenkrankheiten . . .	45	„ . .	1 903
c) Herzkrankheiten	17	„ . .	548
d) Magen- und Darmkrankheiten	24	„ . .	951
e) anderer Krankheiten . .	107	„ . .	3 975
insgesamt	321	Personen . .	11 760

Über die erzielten Heilerfolge geben die nachstehenden Zahlen Aufschluß:

a) Lungentuberkulose.

Jahr der Heilbehandlung	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Zahl der untergebrachten Kranken . .	217	354	429	532	540	632
ungeheilt entlassen	39	51	46	54	50	79
mithin geheilt oder gebessert	178 = 82,03 %	303 = 85,59 %	383 = 89,28 %	478 = 89,85 %	490 = 90,74 %	553 = 87,5 %
von den alljährlich einer Nachbesichtigung Unterzogenen (99,08 % der erfolgreich Behandelten) sind Anfang 1904 noch erwerbsfähig . . .	85 = 39,17 %	174 = 49,15 %	243 = 56,64 %	332 = 62,41 %	403 = 74,63 %	516 = 81,65 %

b) Andere Krankheiten als Lungentuberkulose.

Jahr der Heilbehandlung	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Zahl der untergebrachten Kranken . .	109	150	215	256	309	321
ungeheilt entlassen	20	16	30	31	41	53
geheilt oder gebessert	89 = 81,65 %	134 = 89,33 %	185 = 86,05 %	225 = 87,89 %	268 = 86,73 %	268 = 83,49 %
von den alljährlich einer Nachbesichtigung Unterzogenen (98,89 % der erfolgreich Behandelten) sind noch erwerbsfähig	55 = 50,46 %	90 = 60,00 %	144 = 66,98 %	182 = 71,09 %	213 = 68,93 %	237 = 73,83 %

— **Übergang der Feldabahn auf den preußischen Staat.** Am 1. d. M. ist die schmalspurige, 44 km lange Feldabahn (Salzungen-Vacha und Dorndorf-Kaltennordheim in Sachsen-Weimar) in den Besitz und Betrieb des preußischen Staats übergegangen. Sie wurde in den Jahren 1878/80 von der Lokomotivfabrik Krauß & Cie in München und Linz a. D. für Rechnung des Großherzogtums Sachsen-Weimar gebaut und von dieser mit dem aus eigenen Mitteln beschafften Fahrpark am 22. Juni 1879 bezw. 24. Juni 1880 auf Grund eines Pachtvertrags auch in Betrieb genommen. In diesen Vertrag war unter gleichzeitiger Ablösung des Fahrparks und Inventars am 6. August 1887 die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München eingetreten, welche bis jetzt den Betrieb führte. Der bis zum 31. Dezember 1905 gültige Betriebsvertrag ist durch Übereinkommen unter voller Schadloshaltung der Betriebspächterin mit dem 1. d. M. gelöst worden, nachdem die preußische Staatsregierung zufolge eines mit dem Großherzogtum Sachsen-Weimar getroffenen Abkommens den Bau eines an die preußischen Staatsbahnen in Salzungen, Gerstungen und Hünfeld anschließenden vollspurigen preußischen Staatsbahnnetzes, dessen Linienführung teilweise (von Salzungen bis Vacha) mit der Feldabahn zusammenfällt, übernommen und mit seiner Herstellung begonnen hat. Es wird somit an die Stelle der bisher schmalspurigen und größtenteils auf der Straße geführten Strecke Salzungen-Dorndorf-Vacha von 16 km Länge eine neue, durchweg auf eigenem Bahnkörper liegende Vollspurbahn treten, während die 28 km lange Linie Dorndorf-Kaltennordheim in ihrem bisherigen Charakter als Schmalspurbahn bestehen bleibt. Der Umbau der Teilstrecke Salzungen-Vacha auf Vollspur hängt daher mehr mit der Absicht zusammen, diesen Teil in ein vollspuriges Netz einzufügen, als etwa mit der Frage der Leistungsfähigkeit der Schmalspur.

Die Feldabahn hat in fachmännischen Kreisen wegen ihrer einfachen bau- und betriebstechnischen Durchbildung, insbesondere aber in wirtschaftlicher Hinsicht, geradezu den Ruf eines Vorbilds für die Anlage und den Betrieb zweckmäßiger und billiger Bahnen örtlicher Bedeutung erworben. Man muß bedenken, daß man damals — Ende der 70 er Jahre — nach keinem bereits vorhandenen Vorbilde arbeiten konnte, sondern daß es galt, auf dem neuen Felde des Betriebs von Schmalspurbahnen und über die für diese geeignetste Art der Betriebsmittel praktische Erfahrungen erst zu sammeln. Der Schwerpunkt lag auch hier weniger in der Schwierigkeit der Bauausführung, als in der Organisation des Betriebs; denn die Frage der Größe und Entwicklung des Verkehrs einer Bahn, welche dazu bestimmt ist, den Verkehr erst neu zu schaffen und zu beleben, entzieht sich zumeist jeder Berechnung. In dem damaligen Anerbieten der Lokomotivfabrik Krauß & Cie, sowohl den Bau um die bisher unerhört niedrige Summe von nur 23 000 ℳ für das Kilometer herzustellen, als auch das ganze Betriebsrisiko allein zu tragen, lag daher der Schlüssel zur Verwirklichung überhaupt, indem erst hierdurch die Großherzoglich weimarische Regierung in der Lage war, ihren langgehegten Plan, in das arme Eisenacher Oberland einen Schienenstrang zu legen, zur Ausführung zu bringen.

In wie wohltätiger Weise die Feldbahn gewirkt hat, geht daraus hervor, daß im Jahre 1880 nur 41 066 Personen und 10 560 t Güter befördert und dafür 71 048 ℳ vereinnahmt wurden, während sich im Jahre 1903 die Zahl der beförderten Personen auf 273 420, die der Güter auf 73 275 t mit zusammen 219 177 Mark Einnahme stellt. Es ist daher gewiß am Platze, an jene tatkräftigen Männer zu erinnern, die als Pioniere in dem Werke der Feldabahn den Weg gewiesen haben, wie man selbst eine ursprünglich sehr arme Gegend an das Bahnnetz anschließen kann. Es waren dies von der weimarischen Staatsregierung die Herren Geh. Staatsrat Dr v. Groß und Geh. Regierungsrat Dr Schambach mit dem Baurat Hostmann und von der Bau- und Betriebsunternehmung der geniale Förderer des Lokalbahnwesens Kommerzienrat Dr Georg Krauß in München.

— **Besuch des bayerischen Verkehrsministers in der Pfalz.** Der bayerische Verkehrsminister v. Frauendorfer traf vor Ostern in Ludwigshafen a. Rh. zum Besuch des Direktors der Pfälzischen Eisenbahnen, Geh. Rats v. Lavale, ein, der den Minister in Begleitung des Reichsrats Dr v. Clemm, Verwaltungsratspräsidenten der Pfalzbahn, begrüßte. Minister v. Frauendorfer hat in der Pfalz mehrere Tage verweilt und mit seinem Besuch auch eine Besichtigungsreise auf den Pfälzischen Eisenbahnen verbunden.

— **Zum Wendelstein-Bahnprojekt** wird der Münchener Allgem. Ztg. aus dem Gebirge geschrieben: Nachdem eingehende Geländeuntersuchungen ergeben haben, daß als bauwürdigste Linie für eine Wendelsteinbahn die Südseite von Osterhofen aus ausschließlich in Betracht kommt, hat das Ingenieurbureau „Hütte“ in München die betreffenden Grundstücke erworben. Im oberen Teile handelt es sich hierbei hauptsächlich um die sogenannte Wendelsteinalm, die bis zum Wendelsteinhaus reicht. Als Zeitpunkt der Eröffnung der Bahn ist der Sommer 1906 in Aussicht genommen. Dieser Zeitpunkt erscheint um so günstiger gewählt, als im Jahre 1906 das Deutsche Bundesschießen in München stattfindet und außerdem die Landesausstellung in Nürnberg im gleichen Jahre viele Tausende aus aller Herren Länder nach Bayern führen wird.

— **Eine Verbindung der württembergischen Brenzbahn und der bayerischen Donaubahn**, die als vollspurige Linie zwischen Sontheim-Brenz und Lauingen angestrebt wurde, soll, wie die „Schwäbische Kronik“ erfährt, vorerst auf andere Weise erfolgen, nämlich durch die Fortführung der von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft erbauten Härdtfeldbahn von Ballmertshofen nach Dillingen. Die bayerische Regierung habe beschlossen, der genannten Eisenbahngesellschaft zur Weiterführung der Strecke Aalen-Ballmertshofen einen Beitrag von 300 000 ℳ unter ähnlichen Bedingungen wie seinerzeit Württemberg zu bewilligen. Die Strecke von Ballmertshofen bis Dillingen soll 16 km lang werden. Der Betrieb der ganzen Linie, die in zwei Jahren ausgebaut sein muß, wird in Händen der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft liegen. Vorerst kommt es aber darauf an, wie sich der bayerische Landtag zu der Sache stellt.

— **Die elektrischen Bahnen in Sachsen.** Nach der im Königlichen Kommissariat für elektrische Bahnen in Dresden bearbeiteten Statistik für 1903 waren in Sachsen 408,4 (1902: 399) km elektrische Straßen- und Drahtseilbahnen in Betrieb. Die Streckenlänge betrug 311 (299) km. An Betriebsmitteln waren vorhanden 1081 (1086) Motorwagen und 519 (510) Anhängewagen. Von ersteren wurden 45,6 (44) Millionen, von letzteren 9 (8,7) Millionen Wagenkilometer zurückgelegt. Befördert wurden im Berichtsjahre insgesamt 167,4 (154) Millionen Personen. Die Zahl der Unfälle ist von 353 im Jahre 1902 auf 330 zurück-

gegangen. Zusammenstöße kamen 228 (251) vor, verletzt wurden 273 (242) Personen, darunter 16 (16) tödlich. Auf unvorsichtiges Auf- und Abspringen entfielen 87 (93) Verletzungen. Im Durchschnitt kamen auf 1 000 000 beförderte Personen 1,63 (1,57) Verletzungen. Von den im Jahre 1903 beförderten 167 400 000 Personen entfielen allein auf Dresden und Leipzig mit Vorortbahnen 146 000 000, und zwar auf Dresden 77 000 000 bei einer Streckenlänge von 130 km und auf Leipzig 69 000 000 bei einer Streckenlänge von 112 km.

— **Umsetzwagen zur Verwendung auf Gleisen verschiedener Spurweite.** Wie die Kreuzztg. erfährt, steht im Eisenbahnverkehr mit Rußland eine bemerkenswerte Erleichterung bevor. Am 19. d. M. soll in Warschau eine Besprechung von Vertretern der deutschen und russischen Eisenbahnen über die Einführung von Umsetzwagen nach dem System Breidsprecher abgehalten werden. Diese Wagen können bekanntlich ohne Umladung von den deutschen auf die breiteren russischen Gleise und umgekehrt übergehen. Schon seit längerer Zeit verkehren solche Wagen zwischen Danzig und Warschau. Kürzlich vereinbarten die österreichischen Staatsbahnen mit den russischen Südwestbahnen die Einführung dieser Wagen zunächst für die Ausfuhr von Schnittholz aus Galizien und der Bukowina über Nowosielitza-Odessa. Für diesen Verkehr stellen die österreichischen Staatsbahnen 300, die russischen Südwestbahnen mit Rücksicht auf ihre größeren Strecken 700 solcher Wagen ein.

Die Einführung von Umsetzwagen im Verkehr mit Rußland erleichtert den Güteraustausch, da in Zukunft das lästige Umladen und damit Zeit und Geld erspart werden kann. Die Kreuzzeitung meint, es sei nicht ausgeschlossen, daß in absehbarer Zeit auch die internationalen Luxuszüge aus Umsetzwagen zusammengestellt sein werden, so daß auch im Personenverkehr mit Rußland das Umsteigen an der Grenze sich vermeiden ließe. Damit hat es wohl noch gute Wege!

— **Personalnachrichten.** Dem vortragenden Rat im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimen Oberregierungsrat Georg Förster, ist bei seinem Übertritt in den Ruhestand der Charakter als Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat mit dem Range eines Rates I. Klasse und dem Eisenbahndirektor Tilly, Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion in Paderborn, aus dem gleichen Anlaß der Charakter als Geheimer Baurat verliehen worden.

Versetzt sind: der Geheime Baurat Rimrott, bisher in Frankfurt a/M., als maschinentechnischer Ober-Baurat (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Berlin; die Geheimen Regierungsräte Kairies, bisher in Berlin, als Ober-Regierungsrat (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Posen, und Simmers, bisher in Altona, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Berlin; — die Regierungsräte Rudolf Schulze, bisher in Kattowitz, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Altona, und Dr Degen, bisher in St. Johann=Saarbrücken, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Hannover; — die Regierungs- und Bauräte Labes, bisher in Kattowitz, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Berlin, Bassel, bisher in Prenzlau, als Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 (bisher Thorn 2) nach Deutsch=Eylau, Maas, bisher in Arnsberg, als Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 8 nach Berlin, Grevemeyer, bisher in Thorn, als Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 nach Cöln=Deutz, Meinhardt, bisher in Eberswalde, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Danzig, Gutzeit, bisher in Eberswalde, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Breslau, Büscher, bisher in Düsseldorf, als Mitglied (auftrw.) der Königl. preuß. und Großh. hessischen Eisenbahndirektion nach Mainz, Schwanebeck, bisher in Kiel, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Frankfurt a/M., und Tanneberger, bisher in Stendal, als Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion nach Göttingen; — die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Ruppenthal, bisher in Saarbrücken, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Kattowitz, Rhotert, bisher in Graudenz, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Danzig, Karl Schwarz, bisher in Berlin, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Bromberg, Matthaei, bisher in Bremen, als Mitglied (auftrw.) der Königl. preuß. und Großh. hess. Eisenbahndirektion nach Mainz, Breuer, bisher in Cöln=Deutz, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Elberfeld, Essen, bisher in Gotha, nach Eisenach als Vorstand der dorthin verlegten Eisenbahn-Betriebsinspektion Gotha 1, Laspe, bisher in Crefeld, nach Hanau als Vorstand der daselbst errichteten Eisenbahn-Betriebsinpektion, Schacht, bisher in Celle, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Betriebsinspektion 3 nach Bremen, Merkel, bisher in Mainz, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 nach Essen a. d. Ruhr, Krome, bisher in Danzig, als Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 (bisher Danzig 2) nach Deutsch=Eylau, Pietig, bisher in Herborn, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Betriebsinspektion nach Arnsberg, Mortensen, bisher in Kattowitz, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 nach Graudenz, Lepère, bisher in Coblenz, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 nach Crefeld, Reiser, bisher in Rastenburg, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Betriebsinspektion nach Prenzlau, Hahnzog, bisher in Vacha, zur Eisenbahn-Betriebsinspektion nach Eisenach, Wallwitz, bisher in Hannover, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Betriebsinspektion nach Kreuzburg O.-S., Poppe, bisher in Stettin, nach Regenwalde als Vorstand der daselbst errichteten Eisenbahn-Bauabteilung, Ilkenhans, bisher in Elberfeld, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Betriebsinspektion 7 nach Berlin, Guericke, bisher in Berlin, in den Bezirk der Eisenbahndirektion St. Johann=Saarbrücken, Ameke, bisher in Mainz, nach Boppard als Vorstand der daselbst errichteten Eisenbahn-Bauabteilung, Stephani, bisher in Breslau, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Hannover, Ratkowski, bisher in Neuwied, zur Eisenbahndirektion in Kattowitz, Benner, bisher in St. Johann=Saarbrücken, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Coblenz, und Panthel, bisher in Neuß, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Herborn; der Großherzoglich hessische Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Jordan, bisher in Worms, nach Neuerburg als Vorstand der daselbst zu errichtenden Eisenbahn-Bauabteilung; — die Eisenbahn-Bauinspektoren Bergerhoff, bisher in Essen a. d. Ruhr, als Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion nach Düsseldorf, Rischboth, bisher Hilfsarbeiter im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, als Vorstand der Eisenbahn-Werkstätteninspektion nach Eberswalde, Reichard, bisher in Cöln=Nippes, als Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion nach Paderborn, Rosenthal, bisher in Stolp, als Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion nach Eberswalde, Eichemeyer, bisher in Hannover, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Maschineninspektion nach Stolp, Alexander, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Werkstätteninspektion nach Stendal, Christ, bisher in Altona, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Maschineninspektion nach Kiel, und Strahl, bisher in Breslau, nach Beuthen O/S. als Vorstand (auftrw.) der daselbst errichteten Eisenbahn-Maschineninspektion; — die Regierungsassessoren: Pursche, bisher in Posen, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach St. Johann=Saarbrücken, Warsitz, bisher in Berlin, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach St. Johann=Saarbrücken, Dr Gustav Vogt, bisher in Cassel, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Kattowitz, Strasburger, bisher in Kattowitz, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Verkehrsinspektion nach Braunschweig, Scholz, bisher in Dortmund, zur Eisenbahndirektion in Danzig, Dr Born, bisher in Braunschweig, zur Eisenbahndirektion in Bromberg, Vollmar, bisher in St. Johann=Saarbrücken, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Verkehrsinspektion nach Thorn, Saenger, bisher in Essen a. Ruhr, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Verkehrsinspektion nach Posen, Adolf v. Schaewen, bisher in Elberfeld, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Verkehrsinspektion 4 nach Berlin, Pfeiffer, bisher in Thorn, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Verkehrsinspektion 1 nach Cassel, und Dr Hoffmann, bisher in Frankfurt a/M., zur Eisenbahndirektion in Essen a. Ruhr; — die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Paul Fischer, bisher in Bromberg, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Königsberg i. Pr., und Gustav Meyer, bisher in Danzig, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Kattowitz sowie der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Engelbrecht, bisher in Witten a. d. Ruhr, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Hannover; — der Eisenbahnsekretär, Rechnungsrat Meinecke, bisher in Mainz, nach Limburg als Vorstand (auftrw.) der daselbst errichteten Eisenbahn-Verkehrsinspektion.

Verliehen ist dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Otto Herzog die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Thorn (Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg) und dem Eisenbahn-Bauinspektor Walter Fischer, bisher bei der Eisenbahn-Maschineninspektion 3 in Berlin, die etatsmäßige Stelle eines Eisenbahn-Maschinenbeamten bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Der Geheime Baurat Haas, Mitglied der Eisenbahndirektion in Berlin, und die Regierungsräte Rüdlin, Mitglied der Eisenbahndirektion in Breslau, und Dr Cuny, Mitglied der Eisenbahndirektion in Hannover, sind zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten bei den Eisenbahnabteilungen in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen.

Die Wahrnehmung der Geschäfte eines Eisenbahndirektionsmitgliedes ist übertragen dem Eisenbahndirektor Schubert bei der Eisenbahndirektion in Berlin sowie den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Broustin bei der Eisenbahndirektion in Essen a. d. Ruhr und Julius Biedermann bei der Eisenbahndirektion in Breslau.

Mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Inspektionsvorstandes betraut sind die Eisenbahn-Bau- und Betriebs-

inspektoren Klüsche bei der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 in Breslau und Knoblauch bei der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 in Saarbrücken sowie der Eisenbahn-Bauinspektor Wimmer bei der Eisenbahn-Maschineninspektion 1 in Essen a. d. Ruhr.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Kaule in Aachen ist zum Vorstande der Eisenbahn-Bauabteilung daselbst bestellt.

Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches Heinrich Kasten aus Katzow, Kreis Greifswald, Ernst Thalmann aus Wehlau i. Ostpr. und Georg Tromski aus Berlin.

Der Eisenbahndirektor de Terra, Vorstand der Eisenbahn-Verkehrsinspektion in Stolp, und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor z. D. König in Cöln, zuletzt Mitglied des Eisenbahn-Betriebsamts Cöln-Düren, sind in den Ruhestand getreten.

Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ist erteilt: dem Regierungs- und Baurat Glasenapp, zuletzt Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufaches Otto Wolff in Tarnowitz und Richard Willner in Charlottenburg. Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Albert Lampe in Stettin ist aus dem Staatsdienste ausgeschieden.

Dem Baurat Nallinger, Vorstand des maschinentechnischen Bureaus der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen, ist die nachgesuchte Dienstentlassung unter Belassung des Titels und Ranges eines Baurats gewährt worden. Nallinger übernimmt eine Direktorstelle bei der Daimler-Motorengesellschaft in Untertürkheim. — Obergeometer Vötter bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen ist gestorben.

Österreich.

— **Der neue Zentralbahnhof in Lemberg.** Am 26. März d. J. fand in feierlicher Weise die Einweihung und Eröffnung des neuerbauten Zentralbahnhofes und der Einfahrtshalle der Staatsbahnen statt. Der Feier wohnte u. a. auch der Eisenbahnminister Dr v. Wittek bei. Den kirchlichen Akt der Einweihung nahm der Erzbischof von Lemberg vor. Der Bürgermeister von Lemberg betonte in seiner Ansprache, daß der ganze, glänzend vollendete Bau ausschließlich mit heimischen Kräften der Technik und Kunst bewerkstelligt wurde, wofür dem Eisenbahnminister besonders aufrichtiger Dank gebühre. Der Bürgermeister schloß seine Rede mit einem dreimaligen Hoch auf den Kaiser, in das die Versammelten begeistert einstimmten.

Der Eisenbahnminister erwiderte, daß die Regierung der Feier die angelegentlichste Teilnahme entgegenbringe. Es gereiche ihr zur Befriedigung, daß es der Staatsbahnverwaltung dank den hierzu von der Reichsvertretung in freigebiger Weise bewilligten Mitteln vergönnt war, an Stelle des früheren, durch die rasche Entwicklung des Verkehrs ungenügend gewordenen Bahnhofes eine große, den gesteigerten Bedürfnissen entsprechende und mit allen modernen Einrichtungen versehene Neuanlage zu schaffen, welche die leichtere und sichere Abwicklung des Verkehrs verbürge und, wie von fachkundiger Seite anerkannt wurde, als eine den besten Vorbildern ihrer Art durchaus ebenbürtige bezeichnet werden dürfe, ein Bauwerk, welches der rasch aufblühenden Landeshauptstadt nicht nur zum Nutzen, sondern auch zur Zierde gereiche. Indem die Regierung bemüht sei, die wirtschaftliche Entwicklung des Landes zu fördern, sei sie sich bewußt, den Intentionen des Kaisers nachzukommen, dessen landesväterliche Fürsorge unablässig der Wohlfahrt seiner Völker gewidmet sei. Der Minister teilte sodann mit, daß der Kaiser aus Anlaß der Vollendung des Baues dem Staatsbahndirektor in Lemberg und dem Bauleiter die Allerhöchste Anerkennung ausgesprochen habe. Der Minister, der Statthalter, der Landmarschall und die übrigen Persönlichkeiten, welche der Eröffnungsfeier beigewohnt hatten, besichtigten sodann eingehend die einzelnen Räume des stattlichen Baues.

— **Fahrkartensteuer.** Das Erträgnis der Fahrkartensteuer war für das Jahr ihres Bestandes (1903) mit 15 300 000 Kr. veranschlagt. Von dieser Summe ist das Ergebnis des vorher bestandenen, bei Einführung der Fahrkartensteuer aufgehobenen Fahrkartenstempels mit etwa 3 500 000 Kr. abzuschlagen. Der eigentliche Erfolg der neuen Fahrkartenabgabe war demnach mit 12 000 000 Kr. veranschlagt. Wie verlautet, hat die Fahrkartensteuer im vorigen Jahre rund 16 000 000 Kr. eingebracht, also etwa zweidrittel Millionen Kronen mehr, als man erwartet hatte.

— **Der elektrische Betrieb der Alpenbahnen.** Die vom Eisenbahnministerium zur Vorlage von Vorschlägen für den elektrischen Betrieb der Alpenbahnen eingeladenen Elektrizitätswerke in Österreich haben ihre Vorlagen nunmehr überreicht. Auf besondere Aufforderung wurden auch die genauen Kostenvoranschläge hinzugefügt. Die Regierung hat indessen vom Hydrographischen Amt umfassende Untersuchungen über die Wasserkräfte in den Alpen und über die Möglichkeit, diese für den elektrischen Betrieb der Alpenbahnen zu verwenden, anstellen und die erforderlichen Kosten berechnen lassen.

— **Lieferungsbedingnisse der österreichischen Staatsbahnverwaltung.** Aus Anlaß eines einzelnen Falles, in dem die von einer Staatsbahndirektion mit der Lieferung gewisser Materialien betraute Firma die betreffende Ware angeblich nicht im Inlande beschafft hatte, ist von einer industriellen Körperschaft die Anregung vorgebracht worden, daß in die Lieferungsbedingnisse der Staatsbahnverwaltung eine Vorschrift aufgenommen werden möge, wonach die zu liefernden Artikel, falls sie im Inlande erzeugt werden können, auch vom Inlande bezogen werden müssen. Wie das Handelsministerium der Wiener Handelskammer nun mitteilt, hat auf seine diesbezügliche Vermittlung das Eisenbahnministerium bemerkt, daß eine derartige, und zwar noch strengere Vorschrift in Artikel 13 der „Allgemeinen Bedingnisse betreffend die Angebotstellung und Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen für die k. k. Staatseisenbahnverwaltung“ bereits enthalten ist. Der fragliche Artikel bestimmt nämlich, daß die zu liefernden Gegenstände, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bedungen ist, aus inländischen Materialien erzeugt werden müssen, ferner daß, abgesehen von dem eben erwähnten Ausnahmefalle, auch die Bezugsquellen, bei welchen der Lieferant solche Bestandteile der Lieferungsgegenstände, die er selbst zu erzeugen nicht in der Lage ist, beschaffen kann, nur inländische sein dürfen. Das Eisenbahnministerium hat überdies hinzugefügt, daß sämtliche ihm unterstehende Dienststellen angewiesen sind, Bedarfsartikel nur dann vom Auslande zu beziehen, wenn solche in annähernd entsprechender Güte und Preislage trotz öffentlicher Lieferungsausschreibung im Inlande nicht erhältlich sind.

Ungarn.

— **Über die Beiträge zu den Baukosten der ungarischen Lokalbahnen und den Betrag der dafür überlassenen Stammaktien der betreffenden Gesellschaften** finden wir im statistischen Jahrbuche (für 1902) des ungarischen Handelsministeriums folgende Angaben:

Staatliche Beiträge:	Kronen	In Prozenten des tatsächlichen Baukapitals
a) der Postverwaltung	31 803 128	5,0
b) der garantierten Bahnen . .	596 000	0,1
c) sonstige Beiträge	55 872 330	8,7
zusammen	88 271 458	13,8
Beiträge der Munizipalbehörden	50 551 584	7,9
Beiträge der Gemeinden und Privaten	75 297 256	11,8
insgesamt	214 120 298	33,5

Das tatsächliche Baukapital aller 137 Lokalbahnen beträgt zusammen 638 710 150 Kr.

Als Gegenwert der oben bezifferten Beiträge sind folgende Beträge in Stammaktien im Besitze:

des Staates, und zwar:	Kronen	In Prozenten aller Stammaktien
a) der Postverwaltung	27 017 400	11,9
b) der Staatseisenbahnen . . .	5 626 100	2,5
c) des Finanzärars	33 635 600	14,9
d) des Forstärars	5 752 000	2,5
e) der Staatsdomänen	4 194 600	1,8
f) der Fundationalgüter . . .	645 400	0,3
zusammen	76 871 100	33,9
der Munizipalbehörden	45 962 700	20,3
der Städte und Gemeinden . . .	37 227 140	16,4
insgesamt	160 060 940	70,6

Der Gesamtbestand des Stammaktienkapitals sämtlicher Lokalbahnen ist mit 226 552 350 Kr. angegeben.

Übrige europäische Länder.

— **Parlamentarische Behandlung von Eisenbahnunfällen in Belgien.** Nachdem vor einigen Wochen in der belgischen Abgeordnetenkammer wegen des Unfalls auf dem Brüsseler Nordbahnhof sehr viel Lärm geschlagen worden, interpellierte

am 30. März der christliche Demokrat Abg. Daens über den Unfall im Bahnhof von Alost in der schärfsten Tonart. Er habe bei der Besprechung des Unfalls auf dem Nordbahnhofe in Brüssel auf die Gefahren im Bahnhof von Alost, wo der Sicherheitsdienst ganz ungenügend ausgestaltet sei, hingewiesen. Jetzt sei seine Voraussage wahr geworden, und wenn das Unglück zufällig eine halbe Stunde später sich ereignet hätte, wäre statt vier Verwundeter eine Hekatombe geopfert worden. Der Angestellte, welcher die Schuld trage, sei 60 Jahre alt, 40 Jahre im Dienst und bekomme nur 3 Fr. Lohn für den Tag. Es seien dort mehrere Posten eingezogen worden. Eisenbahnminister Liebaert stellte fest, daß der Unfall auf die unerlaubte Handhabung eines Signals zurückzuführen sei. Es sei nicht wahr, daß durch falsche Sparsamkeit das Leben der Beamten und Reisenden aufs Spiel gesetzt werde. Abg. Daens kritisiere in so beleidigender Weise, daß der Minister nicht darauf eingehen könne. Der betreffende Angestellte beziehe 3,80 Fr. Lohn. Der Neubau des Bahnhofs Alost werde viele Veränderungen bringen. Abg. Daens entgegnete in unparlamentarischer Grobheit, der Minister entsende auf ihn Partherpfeile. Er, Daens, antworte dem Minister, dieser habe die Spezialität der Anmaßung, welche gewöhnlich die Begleiterin der Mittelmäßigkeit sei.

— **Das August-Unglück auf der Pariser Stadtbahn.** Der Untersuchungsrichter hat jetzt die Untersuchung des großen Unglücks vom 10. August 1903 beendet. Vier Beamte werden wegen fahrlässiger Tötung vor das Zuchtpolizeigericht gestellt: der Wattman Chauvin, die Zugführer Cavalier und Geoffroy und der Angestellte Renaud.

— **Zugverspätungen auf den schweizerischen Eisenbahnen.** Die im vorigen Sommer mehr als jemals hervorgetretenen Zugverspätungen, welche auch im schweizerischen Parlament wiederholt eingehend zur Sprache kamen, werden neuerdings im Berner „Bund“ mit anderen Übelständen in sehr scharfer Weise gerügt. Es heißt da: Wenn auch zugegeben werden müsse, daß eine große Zahl von Verspätungen von ausländischen Bahnen übernommen würde, so habe doch auch die Zahl der auf den schweizerischen Linien entstandenen Verspätungen eine ganz außerordentliche Höhe erreicht. Die Unzulänglichkeit der Gleisanlagen für die Bewältigung des starken Sommerverkehrs habe sich im grellsten Lichte gezeigt, indem durch einen verspäteten Zug oft eine Reihe von Zügen verspätet wurden. Daneben verzeichnet das Berner Blatt als „Ursachen des unhaltbaren Zustandes“: kurze Fahr- und Aufenthaltszeiten der Züge; zu wenig weitgehende Trennung des Fern- und Nahverkehrs sowie des Personenverkehrs vom Güterverkehr; zu große Länge der Züge; ungenügendes Personal in den Zügen; allzu gedrängte Zuggruppen in den Bahnhöfen; Abwicklung des gesamten Tagesverkehrs in einer zu kurzen Spanne Zeit; zu viele direkte Wagen, deren Umsetzen viel Zeit erfordert; unzweckmäßige Anordnungen und sonstige Fehler des Personals. Das schweizerische Eisenbahndepartement habe nun, so wird mitgeteilt, die Bahnverwaltungen hierauf aufmerksam gemacht, und es werde auf tunlichste Beseitigung dieser Verspätungsursachen dringen.

— **Brünigbahn und Brienzerseebahn.** In der lange und lebhaft umstrittenen Frage der Herstellung einer Brienzerseebahn (Brienz-Interlaken) und eines etwaigen Umbaues oder einer Betriebsänderung der Brünigbahn ist eine entscheidende Wendung eingetreten. Die Verwaltung der Thunerseebahn hatte für eine Brienzerseebahn drei verschiedene Pläne vorgelegt, für eine Vollspurbahn und für eine Schmalspurbahn in schwächerer oder stärkerer Ausführung. Die Bau- und Eisenbahndirektion des Kantons Bern hat nun von der Generaldirektion der Bundesbahnen die amtliche Mitteilung erhalten, daß beabsichtigt ist, die Brienzerseebahn als Bundesbahn zu bauen und sofort die nötigen Schritte einzuleiten. Die Generaldirektion hat zugleich erklärt, daß nur an eine schmalspurige Fortsetzung der Brünigbahn zu denken sei, da die Brünigbahn mit ihrer schmalspurigen Anlage noch auf Jahre hinaus den Verkehrsbedürfnissen vollständig zu genügen vermöge. Mit einer vollspurigen Fortsetzung von Brienz nach Interlaken werde verkehrspolitisch gar kein Vorteil geschaffen. Wenn überhaupt später einmal die Brünigbahn auf Vollspur umgebaut werden solle, so sei es viel richtiger, erst dann die Tallinie umzubauen, als in der Zwischenzeit zwei verschiedene Betriebssysteme auf derselben Linie zu haben. Unter den beiden schmalspurigen Plänen hat die Generaldirektion das bessere gewählt, das eine Höchststeigung von 12 ‰ und Bogenhalbmesser nicht unter 250 m hat. Die Kosten dieses Planes sind auf 4 800 000 Fr. veranschlagt. Darin sind jedoch die Kosten des Bahnhofs Interlaken nicht enthalten. Die Generaldirektion der Bundesbahnen ist der Ansicht, die Brienzerseebahn sei in den zu erweiternden Ostbahnhof einzuführen. Die Generaldirektion spricht sich gegen den geplanten Zentralbahnhof von Interlaken aus, weil damit zu viele lokale Interessen berührt würden. Auf einer am 26. März abgehaltenen Konferenz der Interessenten und der Bundesbahnen wurde von der bernischen Regierung u. a. empfohlen, die Frage zu prüfen, ob für die Brünigbahn der elektrische Betrieb einzuführen sei, womit ihre Leistungsfähigkeit wesentlich erhöht werden könnte. Von den Bundesbahnen wurde eine wohlwollende Prüfung zugesagt.

— **Bodensee-Toggenburgbahn.** Das Aktienkapital von 11 000 000 Fr. ist nunmehr vollständig gezeichnet und 20 % sind eingezahlt. Am 28. März hat die gründende Versammlung der Aktionäre stattgefunden. Der St. Galler Kantonsregierung wurde während der Dauer der staatlichen Zinsgarantie die Mehrheit der Stimmen im Verwaltungsrat zugestanden. Doch fürchtet man wegen der Linienführung und der Finanzen immer noch Differenzen zwischen den Kantonen Thurgau und St. Gallen. Eine Thurgauer Korrespondenz der N. Zürcher Ztg. schließt: Im übrigen bedauere man in Oberthurgau immer mehr, daß man den Plan Romanshorn-St. Gallen, der für sich allein lebensfähig gewesen wäre, mit einer „Weltbahn“ habe zusammenkoppeln lassen, die nach allgemeiner Auffassung nur Enttäuschungen bringen werde.

— **Die Nebenbahn Vevey-Chexbres** ist im Jahre 1903 bis an die beiderseitigen Anschlüsse an die Bahnhöfe Vevey und Chexbres fertiggestellt. Das Eisenbahndepartement des Bundesrats weist darauf hin, daß die Bahnhoferweiterungsbauten energischer betrieben werden sollten, damit die Inbetriebsetzung der neuen vollspurigen Linie für die Sommerzeit stattfinden könne.

— **Neue Bahnlinien in der Schweiz** waren während des Jahres 1903 im ganzen 25 im Bau, gegen 26 im Vorjahr; davon waren 10 Linien neu in Angriff genommen.

— **Stadtbahn in Neapel.** Von den zuständigen Behörden soll nächstens die Konzession zum Bau und Betrieb der neapolitanischen Stadtbahn vergeben werden. Der Kostenvoranschlag für den Bau beträgt 6 000 000 L. Von einer unterirdischen Zentralstation, unter der Piazza Vanvitelli am neuen Rione Vomero gelegen, sollen fünf Radiallinien ausgehen, von denen drei immer in Tunneln zu den verkehrsreichsten Punkten der Stadt führen und eine Gesamtlänge von 5 km aufweisen; die anderen beiden Linien, teils unter-, teils oberirdisch, sollen dazu dienen, die Stadt mit den Vororten und einigen wichtigen nahen Ortschaften zu verbinden, und sollen 2500 bezw. 11 300 m (darunter 900 m Drahtseilbahn) lang werden. Der Betrieb wird elektrisch sein; die Zugänge zu den unterirdischen Stationen sollen durch Aufzüge (der über der Zentralstation erreicht eine Tiefe von 96 m) und durch bequeme Treppen vermittelt werden.

— **Ableben des Ingenieurs Marco Saccardo.** Der Königliche Oberinspektor der italienischen Eisenbahnen, Ingenieur Marco Saccardo, ist am 15. März d. J. in Rom gestorben. Als langjähriges Mitglied des Königlichen Generalinspektorats leitete er den Bau verschiedener vom Staate ausgeführter Linien; sein Name wurde jedoch im In- und Auslande besonders bekannt durch die von ihm erfundene Vorrichtung zur Lüftung von Tunneln, wie solche gegenwärtig in vielen Tunneln Italiens und auch im Gotthardtunnel eingerichtet und in Nr 35 S. 303 Jahrg. 1897 d. Ztg. eingehend beschrieben worden ist.

— **Unfall auf der Linie über den Giovi zwischen Ronco und Genua.** Während am 10. März d. J. ein Güterzug, welcher aus der Zugmaschine, anderen vier zurückkehrenden Lokomotiven und 36 Güterwagen bestand, den in einem Gefälle von 36 ‰ verlaufenden alten Giovitunnel durchfuhr, brach ein Zughaken zwischen dem 11. und 12. Wagen; der vordere Teil fuhr vorwärts und hielt vorschriftsmäßig an dem nur wenig vom südlichen Tunnelausgang gelegenen Telegraphenposten Montanesi. Der hintere Teil blieb anfangs infolge der Bremswirkung stehen, aber das Bremspersonal, welches infolge des Rauches im Tunnel nichts von der Teilung des Zuges bemerkte und das Anhalten den zu stark angezogenen Bremsen zuschrieb, öffnete diese, worauf die Wagen ins Rollen kamen und bevor sie dann noch aufgehalten werden konnten, in den vorderen Zugteil fuhren. Das Material erlitt bedeutende Beschädigungen, während vom Personal nur drei leicht verletzt wurden. Der Bruch des Zughakens ist auf einen Gußfehler zurückzuführen.

— **Verlängerung des für den Rückkauf der Zufahrtlinien zum Simplon und der alten Meridionallinien bestimmten Termines.** Am 31. März d. J. sollte nach dem Gesetz vom Jahre 1901 die italienische Regierung beim Parlament einen Gesetzentwurf einreichen, welcher den Zeitpunkt bestimmt, innerhalb dessen der Staat die der Mittelmeerbahn konzessionierten Zufahrtlinien

zum Simplon, Arona-Domodossola und Arona-Santhià, zurückzukaufen hat. Nun wurde der Kammer ein Gesetzentwurf vorgelegt, durch dessen Annahme diese Frist bis zum 30. November d. J. verschoben würde. Da ferner der Staat, falls er die Stammlinien der italienischen Südbahnen zu erwerben gedenkt, dies bis zum 30. Juni d. J. kund zu tun hat, so wird durch den gleichen Gesetzentwurf dem Staat die Ermächtigung erteilt, mit den adriatischen Bahnen zu verhandeln, um den Termin bis 31. Dezember d. J. zu verschieben.

— **Verkauf eines englischen Kanals.** Der Woking-Basingstoke-Kanal, der in einer Gesamtlänge von 64 km vom Weyfluß über Woking, Frimley, Aldershot, Crookham und Odiham nach Basingstoke führt und landschaftlich schöne Bezirke durchzieht, kommt demnächst unter den Hammer; früher von der Militärverwaltung als Verbindung zwischen Woolwich und Aldershot, das in unmittelbarer Nähe liegt, benutzt, gingen später die Transporte auf die Eisenbahn über. Als Wasserstraße war sodann der Kanal nicht mehr lohnend und so ist die Gesellschaft in Auflösung begriffen. Bezüglich seiner Zukunft tauchten verschiedene Pläne auf. Viele wünschten ihn als ein Glied des geplanten großen Kanals zwischen London und Southampton zu sehen; die Verbindung wäre durch seine Verlängerung von Odiham nach Alton am Meon leicht zu bewerkstelligen, aber in der heutigen Zeit der elektrischen Förderung seien solche langsame Methoden wie der Wassertransport gänzlich aus der Mode. Andere meinen, er solle in eine gute Motorstraße umgebaut werden, und wieder andere empfehlen die Errichtung und Verpachtung von Wohnhäusern auf den zugehörigen Feldern, wobei der angrenzende Kanal eine große Zugkraft auf Liebhaber vom Wassersport ausüben würde.

Fremde Weltteile.

— **Baikalseebahn.** Der Verkehrsminister Fürst Chilkow trat, wie die Köln. Ztg. erfährt, die Rückreise vom Baikalsee nach Petersburg an. Danach scheint die Truppenbeförderung über den Baikal völlig geregelt zu sein. Nach etwa einem Monat wird das Aufgehen des Baikaleises erwartet. Es wird nunmehr, um in dieser Zeit keine Unterbrechung im Truppentransport über den See zu haben, schon jetzt durch zwei Eisbrecher ein Kanal hergestellt, auf welchem bei Eintreten des Eisganges diese Eisbrecher und andere Dampfer den Truppentransport bewerkstelligen sollen. Außerdem wird der Bau der Baikal-Ringbahn energisch gefördert. Im Laufe dieses Monats steht die Eröffnung der Bahnstrecke Tanchoi-Kultuk bevor. Es bleiben dann noch 80 Werst fertigzustellen. Diese sollen die Truppen auf der im Bau begriffenen Etappenstraße vorläufig zurücklegen. In wenigen Wochen wird also die Verbindung der Sibirischen und der Transbaikalbahn erfolgt sein.

— **Eisenbahn Kanton-Wuchang.** Im Anschluß an unsere Mitteilung in Nr 16 S. 253 d. Ztg. entnehmen wir „Eng. News", daß von der vollspurigen Hauptbahn von Kanton nach Wuchang, die bekanntlich mit amerikanischem Kapital nach dem Entwurfe und unter der Leitung amerikanischer Ingenieure gebaut wird, 800 km in einem Bezirk liegen, den vorher noch kein Fremder betreten hatte. Die größte Steigung ist 8:100. Die Linienführung ließ sich so günstig gestalten, weil man von beiden Enden sanft ansteigenden Flußtälern folgen konnte, deren Wasserscheide schließlich noch zu überwinden war. Hier liegt die Bahnlinie in der Nähe einer uralten chinesischen Landstraße, welche ungefähr 50 km lang zwischen den Punkten gebaut wurde, wo die Schiffbarkeit der Flüsse aufhört. Die Straße benutzt den sog. Chelingpaß. Für die Bahn fand jedoch Parsons ungefähr 8 km östlich einen 37 m tiefer liegenden Paß, dem er seinen Namen beilegte. Die ausführlichen Vorarbeiten und der Bau sind jetzt von beiden Enden her im Gange. Letzteren führt die Gesellschaft in eigener Regie aus, nachdem chinesische Unternehmer sich als unpünktlich erwiesen hatten. Das Schüttmaterial (steifer Ton) wird meist aus Seitenentnahmen gewonnen. Die Bahnkrone liegt durchschnittlich 0,9 bis 1,2 m über der Oberfläche der Reisfelder. Die Schienen wiegen 37,2 kg/m, die stählernen Querschwellen 56,7 kg das Stück.

— **Eisenbahn auf Formosa.** Eine ungewöhnlich schwierige Aufgabe haben die Japaner in dem Bau einer Eisenbahn vor sich, die den von ihnen besetzten westlichen Teil der Insel von Norden nach Süden durchziehen soll. Obwohl die Strecke nur etwa 400 km lang ist, werden die Kosten der Fertigstellung doch auf 30 000 000 Yen oder 60 000 000 ℳ veranschlagt, die sich auf 10 Jahre verteilen sollen. Das japanische Parlament hat im Jahre 1899 die Mittel für die Bahn bewilligt, nachdem eine Privatgesellschaft vergeblich versucht hatte, das Geld hierfür aufzubringen. Dem japanischen Publikum war es nicht zu verdenken, daß ihm die finanziellen Aussichten einer so kostspieligen Bahn keineswegs verlockend zu sein schienen. Die Regierung scheint aber die Strecke trotz der hohen Kosten aus strategischen Gründen für durchaus nötig zu halten. Der Hauptgrund, weshalb nicht billiger gebaut werden kann, liegt in den besonderen örtlichen Verhältnissen. Wer die Ebenen von Formosa im Winter besucht, wo es viele Monate lang beinahe fortwährend klaren Himmel gibt, der mag meinen, schreibt die Köln. Ztg., ein Bahnbau müßte hier eine recht einfache Sache sein. Aber er soll nur im Juli oder August wiederkommen, wo der Regen tagelang ohne Unterbrechung mit tropischer Heftigkeit fällt oder wo bei Taifunen gar Wolkenbrüche niederstürzen, und er wird anders urteilen. Denn dann findet er die auf den nahen hohen Bergen der Insel entspringenden zahlreichen Flüsse, die in der regenlosen Winterzeit einen durchaus harmlosen Eindruck machen, hoch angeschwollen, so daß sie alles mit sich fortreißen, was nicht ungewöhnlich widerstandsfähig ist. In einer solchen Gegend muß also nicht nur der Bau, sondern auch die Instandhaltung einer Eisenbahn viel Geld verschlingen. (Vergl. auch Nr 9 S. 136 d. Ztg.)

— **Die Eisenbahnen in Korea,** über die wir wiederholt und zuletzt in Nr 3 S. 40 d. Ztg. nähere Mitteilungen gebracht haben, werden in der letzten Märznummer des englischen Fachblattes „Engineering" in einem eingehenden Aufsatze besprochen. Der Verfasser weist zunächst darauf hin, wie gerade der Bau der sibirischen und mandschurischeu Bahn es gewesen ist, der den Gegensatz zwischen Rußland und Japan zu einer solchen Schärfe zugespitzt hat, daß nur noch die Waffengewalt ihn entscheiden konnte. Durch die rastlose Tätigkeit seiner Ingenieure war Rußland schließlich ein so gefährlicher Nachbar Japans geworden, daß letzteres, wollte es nicht seine gesamten Interessen in Korea und gar die eigene Selbständigkeit in Frage gestellt sehen, gezwungen war, das Äußerste zu wagen. In diesem Streite werden nun voraussichtlich auch die koreanischen Bahnen eine nicht unwichtige Rolle spielen, und wir sehen daher die Japaner auf das Angelegentlichste bemüht, ihre Stellung auf der so vielumstrittenen Halbinsel durch die Arbeit ihrer Ingenieure zu befestigen. Fertig ist dort freilich bislang einzig und allein die Bahn von der Hauptstadt Söul nach dem Hafenplatze Tschemulpo, eine vollspurige Bahn von 40 km Länge, die im August 1900 dem Verkehr übergeben wurde. Ihr Bau bot verhältnismäßig wenig Schwierigkeiten, und das einzige größere Werk auf dieser Strecke ist eine Brücke von 600 m Länge über den Fluß Han. Die Bestandteile dieses Bauwerks sind aus Amerika bezogen, doch wurden sie durch japanische Handwerker zusammengestellt. Die Gesamtkosten dieses Eisenbahnbaus haben 150 000 ℳ für das Kilometer betragen. Der Betrieb wird fast ausschließlich von Japanern geführt, nur einige wenige Koreaner sind in den untergeordnetsten Stellungen beschäftigt. An Betriebsmitteln sind 4 Lokomotiven vorhanden, die aber durch ihre geringe Größe in einem argen Mißverhältnisse stehen zu den mächtigen amerikanischen Wagen von mehr als 20 m Länge, aus denen sich die Züge zusammensetzen. Der Verkehr ist überwiegend Personenverkehr, da die Güter zwischen Hafen- und Hauptstadt immer noch fast ausschließlich auf dem Flusse Han befördert werden.

Namentlich aber wird der Bau der Linie Söul-Fusan, über den wir bereits an der oben bezeichneten Stelle nähere Angaben brachten, jetzt unter der Oberleitung des Professors Furuichi mit aller nur denkbaren Eile gefördert, nachdem die dazu erforderlichen Mittel bereit gestellt sind. Die Gesamtkosten sind auf 56 000 000 ℳ oder auf rund 120 000 ℳ für 1 km veranschlagt.

Geplant sind außer dieser Strecke auch zwei andere Linien, die, ausgehend von Söul, nach den Häfen Mokpo an der Westküste und Gensan an der Nordostküste Koreas führen sollen, sowie eine Bahn zur Mündung des Yalu-Flusses an der Grenze der Mandschurei, die dann wieder durch eine Querlinie mit dem Hafenplatz Gensan in Verbindung gesetzt werden soll. „Engineering" bemerkt hierzu: „Wenn alle diese Bauten fertig sind, so werden nicht nur die Haupthäfen Koreas untereinander verbunden sein, sondern das ganze Land wird aus seiner bisherigen einsiedlerischen Abgeschlossenheit herausgerissen werden." Freilich werden die gegenwärtigen kriegerischen Umstände die Vollendung jener Pläne wohl eine Weile hinausschieben.

— **Eisenbahnbeamte und -Handwerker für Deutsch-Südwestafrika** werden schleunigst gesucht, und zwar: 3 Praktikanten, 1 Telegraphenmeister, 10 Lokomotivführer und 10 Lokomotivheizer, 10 Zugführer, 10 Telegraphisten, 2 Telegraphenmechaniker, 2 Werkstatts-Vorarbeiter, 10 Maschinenschlosser, 5 Schmiede und 2 Kesselschmiede. Die Abreise findet teils am 7., teils am 20. d. M. von Hamburg aus statt. Die Bewerber sollen möglichst 25 bis 30 Jahre alt, ferner unverheiratet und gesund sein; sie müssen sich zu einer mindestens dreijährigen Dienstzeit im Schutzgebiet verpflichten, wobei sich die Verwaltung eine monatliche Kündigungsfrist vorbehält. Die Bezüge stellen sich wie folgt: Praktikanten 4500 ℳ, Tele-

graphenmeister 4800 ℳ, Lokomotivführer oder geprüfte Heizer 3500 ℳ, Zugführer (sofern sie geprüfte Fahrbeamte sind) 3300 ℳ, für nicht geprüfte Fahrbeamte (Schaffner und Bremser) 3100 ℳ, Telegraphisten und Telegraphenmechaniker 3200 ℳ, Werkstatts-Vorarbeiter oder Werkführer 3100 und 3200 ℳ, Heizer 3100 ℳ, Schlosser, Schmiede und Kesselschmiede 3000 ℳ. An Ausrüstungsgeldern werden gezahlt für die Praktikanten und Telegraphenmeister 500 ℳ, für die Lokomotiv- und Zugführer 300 ℳ und für sämtliche übrigen Bewerber 200 ℳ. Nach einjähriger Dienstzeit erhöht sich das Ausrüstungsgeld einmal um den gleichen Betrag. Sämtliche Beamte und Handwerker erhalten Reisekosten bezw. freie Reise sowie Wohnung und freie ärztliche Behandlung. Alle hierbei in Frage kommenden Eisenbahndienststellen sind, wie die Köln. Ztg. meldet, benachrichtigt und sollen ihren Untergebenen Kenntnis davon geben. Die Bewerbungen sind schleunigst anzumelden und von den Eisenbahndirektionen unmittelbar an das Auswärtige Amt (Kolonialabteilung) zu richten.

— **Bahnen in Erythräa.** Der Statthalter der italienischen Kolonie Erythräa, welcher sich kürzlich nach Rom begeben hat, hat der Regierung ein Projekt für den Ausbau des Bahnnetzes der Kolonie unterbreitet. Bau und Betrieb der neuen Bahnen sollen Privatgesellschaften überlassen werden. Das Projekt sieht hauptsächlich den Bau von zwei Linien vor, welche die Kolonie mit den Hinterländern verbinden sollen: eine nach Kassala, die zweite gegen das Tigre.

— **Eisenbahnanleihe für Togo.** Ein Gesetzentwurf über die Aufnahme einer Anleihe für das Schutzgebiet Togo wird in den nächsten Tagen dem Deutschen Reichstage vorgelegt werden. Der Gesetzentwurf will den Reichskanzler ermächtigen, zum Zwecke des Baues einer Eisenbahn von Lome nach Palime eine mit 3,5 % zu verzinsende und binnen 30 Jahren zu tilgende Anleihe in Höhe von 8 000 000 ℳ aufzunehmen. Die für die Verzinsung und Tilgung erforderlichen Beträge sind von dem Schutzgebiet Togo aufzubringen, doch übernimmt das Reich die Garantie dafür, daß die fälligen Zahlungen pünktlich geleistet werden. Aus der dem Gesetzentwurf beigegebenen Begründung ist das Folgende hervorzuheben: Nachdem seit Jahren in den dem Schutzgebiete Togo benachbarten englischen und französischen Kolonien (Goldküste und Dahomey) der Bau von Eisenbahnen betrieben worden ist, muß auch in Togo der Bau einer Inlandsbahn in Angriff genommen werden, wenn nicht das deutsche Schutzgebiet in seiner wirtschaftlichen Entwicklung hinter den Nachbarländern zurückbleiben soll. Vor allem aber drängt der Erfolg, welchen die Versuche mit Baumwollkulturen im Hinterlande von Togo gehabt haben, zum baldigen Bau einer leistungsfähigen Verkehrsstraße nach dem Innern, da ohne sie eine zweckmäßige Weiterentwicklung und Ausnutzung der Baumwollkultur nicht möglich sein würde. An dem Gedeihen der letzteren aber hat nicht nur das Schutzgebiet Togo, sondern auch das Mutterland selbst ein hervorragendes nationalwirtschaftliches Interesse.

Durch den Bau der Bahn wird das Reich finanziell nicht in Anspruch genommen werden. Das Schutzgebiet Togo wird, wenn nicht ganz außergewöhnliche Ereignisse eintreten, dauernd in der Lage sein, seine Ausgaben aus eigenen Einnahmen zu bestreiten. Bei seiner günstigen wirtschaftlichen Entwicklung wird es auch den erhöhten Anforderungen genügen können, welche die Verzinsung und Tilgung einer Anleihe von 8 000 000 ℳ an seine Mittel stellen. Im Einverständnis mit den Interessen des Schutzgebiets wird eine Reihe von Zollerhöhungen vorgenommen werden, deren Ergebnis — nach dem durchschnittlichen Ertrage der letzten drei Jahre berechnet — zur Deckung der notwendigen Zins- und Tilgungssumme von jährlich 435 000 ℳ ausreichen wird. Wenn trotzdem die Garantie des Reiches vorgesehen wurde, so geschah dies darum, weil eine Anleihe ohne Reichsgarantie mit einem höheren Zinsfuße ausgestattet werden müßte und infolgedessen das Schutzgebiet mit rund 50 000 ℳ jährlich stärker belasten würde. Die Bahn wird Lome, den Sitz des Gouverneurs, mit dem 122 km entfernten Palime verbinden und somit in das Herz des Bezirks Misahöhe hineinführen, in dem bereits ausgedehnte erfolgreiche Versuche mit der Kultur von Baumwolle gemacht worden sind.

— **Eine Eisenbahn vom Nil zum Roten Meer (Berber-Suakin).** In dem Voranschlag des ägyptischen Staatshaushalts für 1904 hat der Staatssekretär für die Finanzen Ägyptens einige wichtige Mitteilungen über den Plan einer Eisenbahn von Berber am Nil nach Suakin am Roten Meer gemacht. Die vorbereitenden Studien für die Linie sind bereits abgeschlossen und die Kosten des Baues abgeschätzt worden. Nunmehr hat auch der Finanzminister die nötigen Gelder angewiesen. Der Bahnbau wird eine Summe von 1 770 000 ägyptischen Pfund beanspruchen, deren Ausgabe sich auf drei bis vier Jahre verteilen soll. Der Bau wird ohne Verzug in Angriff genommen werden, und man hofft, daß die Linie von heute in etwa drei Jahren dem Verkehr wird übergeben werden können, falls nicht unvorhergesehene Hindernisse eintreten. Die Gründe für die Schaffung dieser Eisenbahn sind naheliegend und gewichtig. Die wirtschaftliche Entwicklung des Sudans kann keinen schnellen Fortschritt nehmen, wenn nicht für kürzere und billigere Verbindungen mit der Außenwelt gesorgt wird. Man hat allerdings vom rein ägyptischen Gesichtspunkt aus gelegentlich den Einwand erhoben, daß der Bau einer Eisenbahn, wie er jetzt geplant wird, Ägypten eines Durchgangshandels berauben werde, der in der Zukunft eine große Bedeutung erhalten könnte. Ohne Eisenbahn aber kann, wie der Staatssekretär ausführt, überhaupt kein nennenswerter Handel entstehen, und ohne sie würde also Ägypten nicht reicher und der Sudan nicht weniger arm werden. Zudem sind die wirtschaftlichen Interessen Ägyptens mit denen des Sudans nach der Auffassung der Regierung in Kairo identisch. Wenn Ägypten von der Last, die es für den Sudan zu tragen hat, befreit sein will, so muß es diesem Gebiet die Möglichkeit schaffen, sich selbst zu erhalten, oder, mit anderen Worten, es ist nötig, dem Sudan mit allen zustehenden Mitteln eine wirtschaftliche Entwicklung zu sichern.

— **Über die Lokomotiv-Prüfungsanlage auf der Weltausstellung in St. Louis 1904,** die auch in dieser Zeitung schon kurz erwähnt wurde, macht Herr Rolf Sanzin in Wien in der Zeitschrift des österr. Ingenieur- und Architektenvereins folgende Angaben: „Es bestehen in Nordamerika bei einer Anzahl von Eisenbahnverwaltungen und höheren technischen Lehranstalten Lokomotiv-Prüfungsanlagen. Diese ermöglichen es, daß Lokomotiven im betriebsfähigen Zustande mit den Trieb- und Kuppelrädern auf Rollen gestellt werden können, welch letztere mit Wasserflügel- oder Reibungsbremsen versehen sind, so daß die von der Lokomotive geleistete Arbeit an den Rollen abgebremst werden kann. Das rückwärtige Ende der Lokomotive ist durch eine Vorrichtung festgehalten, welche meist als Zugkraftmesser (Dynamometer) ausgebildet ist. Mit Hilfe einer solchen Anlage ist es möglich, Lokomotiven bei jeder beliebigen Anstrengung und Geschwindigkeit in bezug auf die Leistung am Kolben, am Umfange der Triebräder oder am Zughaken zu untersuchen. Die Dauer der Versuche auf solchen Prüfungsanlagen kann beliebig ausgedehnt werden, und sind diese nicht so wechselnden Einflüssen unterworfen, wie auf offener Strecke. Auch unter den günstigsten Verhältnissen und selbst auf eigens eingeleiteten Probefahrten ist eine längere, gleichmäßige Arbeitsleistung der Lokomotive nur selten zu erreichen, und dadurch sind gewisse Untersuchungen sehr erschwert. Bei der Anwendung eigener Prüfungsanlagen ist die arbeitende Lokomotive überall zugänglich, leicht zu beobachten und zu bedienen; es können Meßvorrichtungen an allen Stellen leicht angebracht werden. So lassen sich auch Temperaturmessungen und Rauchgasanalysen, welche bei Versuchen auf der Strecke fast ausgeschlossen sind, ohne Schwierigkeit durchführen. In Nordamerika hat man bereits mit Hilfe solcher Lokomotiv-Prüfungsanlagen eine Menge wichtiger Aufschlüsse über Leistung, Wirkungsgrad, Brennstoff- und Wasserverbrauch, Dampfnässe, Verdampfung, Verbrennung, Zugwirkung usw. erhalten. Fortlaufende Versuche über die Ermittlung günstiger Bauverhältnisse, namentlich an Steuerungen, Blasrohren, Rauchkammern, Schloten usw., lassen sich ebenso einwandfrei vornehmen, wie vergleichende Versuche mit verschiedenen Lokomotivbauarten.

Neben diesen Versuchen auf den Prüfungsanlagen werden auch Streckenversuche vorgenommen, wodurch wichtige Aufschlüsse über die Größe des Luftwiderstandes erhalten werden. Da für solche Versuche in Nordamerika vollkommen eingerichtete Meßwagen mit Dynamometern zur Verfügung stehen, können auch auf Streckenprobefahrten verläßliche Ergebnisse erzielt werden. Auf Grund solcher Studien hat eine Reihe der größten nordamerikanischen Eisenbahnen die Berechnung der Belastungen ihrer Lokomotiven und der hierbei angewendeten Fahrgeschwindigkeiten vorgenommen. Die hierdurch erzielte, der Leistungsfähigkeit der Lokomotive angemessene, gleichmäßige Beanspruchung hat sich als äußerst wirtschaftlich erwiesen. Trotz bedeutender Zuglasten sind Zugförderungs- und Unterhaltungskosten geringer geworden.

Die erste dauernd betriebene Lokomotiv-Prüfungsanstalt wurde von Professor W. F. M. Goß im Jahre 1891 an der Purdue-University in La Fayette im Staate Indiana angelegt. Sie dient in erster Linie Unterrichtszwecken und besitzt einige eigene Versuchslokomotiven sowie eine bemerkenswerte Sammlung geschichtlicher Lokomotiven. Eine Reihe äußerst wertvoller Untersuchungen, welche seither im Bau und Betrieb ausgiebig Anwendung gefunden haben, sind an dieser Anstalt durchgeführt worden. Die letzte Untersuchung über ‚Ermittlung der günstigsten Abmessungen von Lokomotivschornsteinen und Blasrohren' ist auch für den europäischen Lokomotivbau von wesentlichem Werte.

Im Jahre 1894 errichtete die Chicago and North Western Railroad eine Prüfungsanlage, welche an ihre Werkstätte in

Chicago angeschlossen ist. Bei dieser Anlage sind die Rollen durch Pronysche Zäume mit Wasserkühlung gebremst. Auch diese Anstalt hat eine Reihe wichtiger Untersuchungen angestellt, welche teils auf der Strecke mit Hilfe eines sehr vollkommen eingerichteten Dynamometerwagens vorgenommen wurden. Bemerkenswert ist an dieser Anlage noch, daß sämtliche Lokomotiven, welche die Werkstätte verlassen, auf ihr ausgeprobt bezw. eingefahren werden.

Auch einige andere größere Eisenbahnverwaltungen Nordamerikas besitzen Prüfungsanlagen oder sind eben daran, solche einzurichten. Von Hochschulen besitzen außer der Purdue-University noch folgende solche Anlagen: Die West-Virginia-University in Morgantown, das Jowa State College, die Cornell University usw. Die Pennsylvaniabahn besaß bisher keine solche Versuchsanstalt. Sie hat jedoch auch die Absicht, eine solche im großen Maßstabe anzulegen und sie in ihrer Hauptwerkstätte in Altoona aufzustellen. Vorher soll jedoch die gesamte Anlage in St. Louis ausgestellt und im Betrieb gezeigt werden. Man hat sogar die Absicht, eine Anzahl (voraussichtlich 12) Lokomotiven verschiedener Bauart in der Zeit zwischen 2. März und 30. November 1904 vergleichsweise zu untersuchen. Da in Europa solche Anlagen bisher nicht bestehen, ihr Wert jedoch hier anerkannt wird, dürfte sich in St. Louis günstige Gelegenheit bieten, diese eigenartige Neuerung kennen zu lernen.

Es mag vielleicht bemerkenswert erscheinen, daß der erste Gedanke vom russischen Ingenieur Alexander Borodin 1881 gefaßt wurde, welcher in Kiew eine sehr einfache derartige Anlage einrichtete, um die Wirtschaftlichkeit von Zwillings-, Verbundlokomotiven und Lokomotiven mit Dampfjacken zu bestimmen. Eine wohlausgebildete Prüfungsanlage wurde bald darauf vom deutschen Ingenieur Heinrichs ersonnen (beschrieben im ‚Organ für Fortschritte des Eisenbahnwesens', Jahrg. 1885), jedoch in Europa bisher nicht ausgeführt."

— **Amerikanische Interkontinentalbahn.** Der Kommissar, der neun Monate lang Mittel- und Südamerika bereist hat, hat seinen Bericht eingereicht. Danach sind an der Durchgangsverbindung von Buenos-Aires nach Mexiko noch rund 7700 km zu bauen, die etwa 150 000 000 D. erfordern mögen. Der Auszug aus dem Bericht, der einstweilen zugängig ist, enthält wenig neue Gesichtspunkte. Wie die Köln. Ztg. berichtet, kann der Bericht des Kommissars nur „ermutigende Zeichen" für das große Werk wahrnehmen, von denen er fünf anführt: 1. den Fortschritt im Eisenbahnbau an beiden Enden, indem an der Verbindung der Hauptstädte von Mexiko und Guatemala nur noch 320 km fehlen, während Argentinien nach einem Vertrag mit Bolivien sein Bahnnetz von Jujuy aus über die bolivische Grenze hinaus nach Tupiza verlängert; 2. die Ausscheidung von Grenzstreitigkeiten durch Verträge, wie zwischen Chile und Argentinien oder zwischen Brasilien und Bolivien; 3. das neue chilenische Gesetz für den Andentunnel (eine 20jährige fünfprozentige Zinsbürgschaft für 7 500 000 D.). Auch die chilenische Regierungsvorlage für die sogen. Longitudinalbahn, eine Ausgabe von 93 000 000 D. für 15 Jahre vorsehend, wird angeführt; 4. eine Reihe neuerer Gesetze in südamerikanischen Ländern, zu dem Zweck, fremdes Kapital für Bahnbauten ins Land zu ziehen, so ein neues peruanisches Gesetz, das einen jährlichen Zinsgarantiefonds von 1 000 000 D. schafft; Präsident Pando von Bolivien empfahl, die 10 000 000 D. Entschädigung für die Abtretung des Acregebiets dazu zu verwenden, auswärts weitere Eisenbahnkredite zu erlangen; 5. die Gewißheit, daß nunmehr der Panamakanal gebaut werde.

Allgemeines.

— **Denkmal für den Nationalökonomen Friedrich List.** In Kufstein, wo Friedrich List den Tod suchte und fand und wo er auch begraben liegt, fand dieser Tage die Sitzung des Ausschusses zur Errichtung eines Denkmals für ihn statt. Es wurde der Entwurf des Bildhauers Norbert Pfretschner zur Ausführung bestimmt, der eine griechische Säulenhalle darstellt, vor der ein Genius die sitzend dargestellte Figur Lists bekränzt.

— **Bremsschlitten nach System Schön.** Der Bremsschlitten hat den Zweck, in Lauf geratene Eisenbahnfahrzeuge aufzuhalten, indem er sie, auf den Schienen rutschend mitgenommen, allmählich abbremst. In der äußeren Erscheinung stellt sich der Bremsschlitten dar als ein Bremsschuhpaar, das durch zwei Spurstangen in Schienenabstand miteinander verbunden ist. Die Rutschflächen bestehen aus Eichenholz, das zur Vergrößerung der Reibung einen Schmirgelanstrich trägt. Die Auflaufschuhe des Schlittens sind der Radform entsprechend flach ausgerundete Keilstücke; die Vorderräder der aufzuhaltenden Wagen legen sich nach Überschreiten der Zungen dieser Keilstücke in die ausgerundeten Sättel und rutschen mit dem Schlitten weiter, bis sie sich allmählich totlaufen. Bei Versuchen, die auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit dem Bremsschlitten angestellt wurden, sind, wie in Nr 77 Jahrg. 1903 mitgeteilt, ein, drei und sechs beladene Wagen mit 13,3 bezw. 43 und 73,5 t Bruttolast auf einer 14,3 ‰ geneigten Strecke ins Rollen gebracht worden. Das Auffangen geschah nach 500 bis 1400 m Weg bei einer Geschwindigkeit, die 33 bis 67 km in der Stunde entsprach. Der Gleitweg betrug 27 bis 535 m. Das Auflegen der Schlitten erfolgte im geraden Gleis und in einem Bogen von 569 m Halbmesser. Beim Aufhalten erfolgte kein Schaden.

Die rutschenden Holzflächen sind in U-Eisen eingebettet, deren Schenkel die Schienenköpfe soweit umfassen, daß die Schuhe auch in Spurerweiterungen und in Bögen auf den Schienen bleiben; an der Außenseite der Schienen sind die Schenkel lediglich soweit gekürzt, daß die Schuhe unbehindert Weichen und Wegeübergänge überschreiten. Um den Schienen unter allen Umständen folgen zu können, sind die Schuhe auf den Spurstangen seitlich etwas verschieblich; die auf den letzteren befindlichen Muttern stehen von den Becken der Schuhe um ein entsprechendes Maß ab.

Der Bremsschlitten wird für den Gebrauch bereit gehalten auf einer Rutsche, die besteht aus zwei in Schienenhöhe quer zum Gleis stehenden Flacheisen, auf denen der Schlitten seitwärts aus dem Bereich des Gleises fortgezogen oder zum Gebrauch auf das Gleis geschoben wird. Leichtere Bremsschlitten bedürfen einer derartigen Rutsche nicht, werden vielmehr von Hand aufgelegt und abgenommen.

Der Schlitten ist in Aussicht genommen außer zum Aufhalten abgelaufener Fahrzeuge als Bremsunterlage in Bahnhöfen, bei Magazin- und Rampengleisen, als Vorlage vor Prellböcken, Gleisenden, auf Ablaufgleisen in Verschubbahnhöfen und auf Sandgleisen, deren Längen dadurch verringert werden können, ferner auch an Stelle der Sperrbäume in Neben- und Fabrikgleisen. Im letzteren Falle muß der Schlitten gegen unbefugte Hantierungen am Gleise festgelegt werden. Eine passende zangenartige Befestigungsvorrichtung, die den Schlitten mit dem Schienenkopf in Verbindung bringt, ist vom Erfinder angegeben worden. Dieselbe geht bei einem Bremswege von 1 bis 2 m mit dem Schlitten mit, ohne sich zu verbiegen. Bei etwas längeren Bremswegen werden die Zangen durch die Schienenstöße aufgebogen, ohne daß weitere Verbiegungen oder Beschädigungen des Gleises einträten. Bei der Wiederverwendung sind die Zangen einfach wieder zurück zu biegen.

Außer mehrfachen Versuchen größeren Maßstabes, die mit dem Bremsschlitten mit günstigem Erfolg angestellt wurden, hat man auch in kleinerem Umfange vergleichende Versuche mit anderen Bremsmitteln ähnlicher Art angestellt, bei denen beispielsweise ermittelt wurde, daß bei dem Seemannschen Bremsschuh der Reibungskoeffizient 9,5 %, beim Schwindschen Bremsschuh 7,5 % betrug, während er sich beim Schönschen Bremsschlitten auf 2,5 % stellte.

Der Schönsche Bremsschlitten findet nach Mitteilung des Erfinders Anwendung auf allen österreichischen Bahnen, in Industriegleisen vieler privater Unternehmungen, bei der Militärbahn Banjaluka-Doberlin, der Szamosvölgyer Eisenbahn und der Schantungbahn.

— **Was kostet eine Reise nach St. Louis?** Die Kosten einer Reise nach St. Louis und zurück lassen sich jetzt überschlagen, nachdem die amerikanischen Eisenbahngesellschaften die Fahrpreise unter sich verabredet haben. Eine Rückfahrkarte von Berlin nach Bremen, deren Gültigkeit von 45 Tagen wohl in den meisten Fällen ausreichen wird, kostet in der III. Klasse 20, in der II. ungefähr 30 ℳ. Nach Hamburg ist der Preis eine Kleinigkeit geringer. Der Mindestpreis für die Überfahrt von Bremen nach Newyork beträgt vom 1. Mai bis zum 31. Oktober in der I. Kajüte 320 ℳ, in der II. 220 ℳ. Es fragt sich aber, ob man einen Kajütenplatz zu diesem Preise noch vorfinden wird. Bei der Entnahme von Rückfahrkarten werden in der I. Kajüte 10 %, in der II. 5 % vom Preise für die Rückfahrkarte abgezogen. Von Newyork nach St. Louis geben die zahlreichen beteiligten Eisenbahngesellschaften Rückfahrkarten aus, deren Preis mit der Dauer der Gültigkeit steigt. Zahlt man 23¼ D., so gilt die Karte 15 Tage, zahlt man 29 D. 35 Cents, so hat sie eine Gültigkeit von 60 Tagen. Rückfahrkarten zu 34 D. gelten für die ganze Dauer der Ausstellung. Die Fahrkarten berechtigen zum Aufenthalt in Philadelphia, Baltimore und Washington. Ein Schlafwagenplatz von Newyork nach St. Louis kostet 6 D. Wenn man über Chicago und die Niagarafälle reisen will, so erhält man 60tägige Rückfahrkarten für 32½ D., solche für die ganze Ausstellungszeit für 39 D. In Amerika gibt es nur eine Wagenklasse. Der Dollar ist mit 4,20 ℳ zu berechnen. Hiernach lassen sich die Kosten für die Beförderung leicht überschlagen. Es kommen noch die Ausgaben für die Getränke auf See und die übrigen Reisekosten auf Land in Betracht, die nach den Ansprüchen der Reisenden

schwanken. Was die Zeit für die Überfahrt betrifft, so muß man für die Reise nach Bremen einen Tag, für die Überfahrt 6 bis 7 und für die Landreise in Amerika 2 Tage rechnen.

Bücherschau.

— **Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg A.-G. Werk Nürnberg.** Mitteilungen 1 und 2, Dampfmaschinen; Mitteilung 3, liegende Dampfmaschinen; Mitteilung 11, Mehrmotoren-Krane; Mitteilung 12, elektrische Drehkrane.

Die Augsburger Maschinenfabrik und die mit ihr seit einer Reihe von Jahren verbundene Nürnberger Maschinenfabrik, vormals Kramer & Klette, und die der letzteren angegliederte Zweiganstalt entwickeln eine reiche Tätigkeit auf den verschiedensten Gebieten des Maschinenbaues und anderer gewerblicher Einrichtungen. Der Dampfmaschinenbau insbesondere hat seit der immer weiter ausgedehnten Anwendung der Elektrizität für das Bahnwesen steigende Bedeutung gewonnen und hat sich unter den dadurch gestellten veränderten Anforderungen mächtig weiter entwickelt, wie auch die vorliegenden Hefte zeigen. Die Mitteilungen 1 bis 3 der hübsch ausgestatteten Kataloghefte geben übersichtliche Beschreibungen mit bildlichen Darstellungen stehender Dampfmaschinen mit Ventil-Corliß-Steuerungen, von denen seit 1898: 26 Stück, meist für Elektrizitätswerke, bis zu 2500 eff. Pferdestärken Einzelleistung geliefert worden sind; ferner stehende Dampfmaschinen mit Kolben-Flachschieber-Steuerung, von denen seit 1895: 33 Stück bis 550 PS Einzelleistung geliefert oder bestellt sind. Liegende Dampfmaschinen mit Ventilsteuerung, die mit verschiedener Zahl und Arbeitsweise der Dampfzylinder gebaut werden, sind in großer Zahl bestellt oder geliefert, in einer Ausführung bis zu 6000 PS für die Berliner Elektrizitätswerke. Bei den in Heft 11 behandelten Kranen wird für jede Kranbewegung ein besonderer Motor verwendet und die Steuerung ist in den elektrischen Teil verlegt, im Interesse unabhängiger und gleichzeitiger Vornahme mehrerer Lastbewegungen in beliebiger Größe und Geschwindigkeit und einer Vereinfachung des Triebwerks und der Wartung. Diese Krane sind in großer Zahl und bis zu 85 t Tragfähigkeit geliefert und bestellt. In Heft 12 endlich sind elektrische Drehkrane vorgeführt, die in größerer Zahl bis zu 75 t Tragfähigkeit geliefert oder bestellt sind.

— **Elektrische Lokomotiven für Industriebahnen 1903.** Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft und Union-Elektrizitätsgesellschaft, Berlin. Abteilung für elektrische Lokomotiven.

Die vereinigten Firmen bauen elektrische Lokomotiven für alle Arten von Industriebahnen, gleichviel welcher Spurweite, gegebenenfalls auch für verschiedene Stromarten. Die Ausführungsformen haben durch die Verbindung der beiden Firmen an Reichhaltigkeit gewonnen und für die Beschaffenheit der Erzeugnisse sprechen ferner die bei nahezu 170 ausgeführten Lieferungen gewonnenen reichen Erfahrungen. Sowohl der elektrische als auch der mechanische Teil der Lokomotiven wird in den eigenen Werkstätten hergestellt. Das vorliegende Heft zeigt, daß Lokomotiven sowohl für Berg- und Hüttenbetriebe als Gruben-, Tages- und Gießpfannenlokomotiven, ferner als schmalspurige Tageslokomotiven für sonstige Industriebetriebe und als vollspurige Verschiebelokomotiven usw., in erheblicher Zahl auch für das Ausland, geliefert worden sind.

— **Alkohol und Verkehrswesen.** Vom Eisenbahndirektor de Terra. Mit einem Anhang: Die Wirkung geringer Alkoholmengen auf die Gehirntätigkeit. Stolp i/Pom. H. Hildebrandsche Buchhandlung. 1904.

Der am 8. August v. J. auf dem ersten deutschen Abstinententage zu Berlin vom Eisenbahndirektor de Terra gehaltene Vortrag, den wir in Nr 70 und 71 Jahrg. 1903 d. Ztg. veröffentlichten, ist jetzt in besonderem Abdruck in zweiter Auflage erschienen. Im Anhange wird über interessante Versuche berichtet, die der Heidelberger Professor Dr Kraepelin und sein Schüler, Professor Aschaffenburg, über die Wirkungen geringer Alkoholmengen auf die Gehirntätigkeit des Menschen angestellt haben und die ergaben, daß die Arbeitsfähigkeit schon bei ganz geringem Alkoholgenuß zurückgeht, während die Versuchspersonen selbst das Gefühl erhöhter Leistungsfähigkeit hatten.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. April ist die an der Strecke Bremen-Sagehorn (3,7 km von Bremen und 8 km von Oberneuland) belegene Haltestelle Utbremen für den Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr — mit Ausnahme von Sprengstoffsendungen — von und nach der Kleinbahn Bremen-Tarmstedt (Bremisch-Hannoversche Kleinbahn) eröffnet worden.

Die Annahme und Auslieferung von Gütern usw. von oder an Privatpersonen — Ortsverkehr — ist auf der Haltestelle Utbremen ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Vom 1. Mai d. J. ab erhält die Station Duisburg Hafen II die Bezeichnung Duisburg West. Gleichzeitig wird diese und die Station Dortmund Rangierbahnhof auch für Frachtstückgut der angeschlossenen Werke in Sendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen freigegeben.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die Station Ebenhausen der Bahnlinie Schweinfurt Z. B.-Meiningen führt künftig die Bezeichnung Ebenhausen i. Ufr.

Großherzogl. oldenburgische Eisenbahndirektion. Die Station Eversburg b. Osnabrück erhält vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung Osnabrück-Eversburg.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Debreczen-Szerencs gelegene Station Királytelek erhält vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung Görögszállás; ferner wird vom genannten Tage ab der Name der gleichfalls an dieser Linie gelegenen Haltestelle Dessewffy puszta in Királytelek abgeändert werden.

Zu dem **Adressenverzeichnisse der Wagenverwaltungen** ist der Nachtrag II erschienen und zur Verteilung gebracht worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr III 247 vom 21. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München auf Zurechnung verschiedener Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 31. März d. J.).

Nr III 268 vom 26. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem Adressenverzeichnisse der Wagenverwaltungen (abgesandt am 6. April d. J.).

Nr VI 39 vom 28. März d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend die finanziellen Verhältnisse der Vereinszeitung (abgesandt am 2. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 6. April 1904 wird die Neubaustrecke Rheinhausen - Trompet - Mörs für den Gesamtverkehr eröffnet.

Im übrigen wird auf die Bekanntmachungen vom 8. und 19. Dezember v. J. verwiesen.

Cöln, den 5. April 1904. (894)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird die normalspurige, 22,08 km lange Nebenbahnstrecke Pogegen - Laugszargen mit den Haltestellen Laugszargen, Gudden, Cullmen-Jennen und Groeszpelken für den Gesamtverkehr mit den Haltepunkten Powilken und Kampspowilken für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Sprengstoffen findet nur auf Bahnhof Laugszargen statt. Privatdepeschenverkehr findet nur in Laugszargen statt.

Ausgerüstet sind Gudden, Cullmen-Jennen, Groeszpelken und Laugszargen mit Laderampen nur für Seitenverladung, Laugszargen mit Gleiswage sowie Hebe- und Lastkran.

Von demselben Tage werden die genannten Haltestellen sowie Bahnhof Laugszargen in den Gruppentarif I, in

die Gruppenwechseltarife der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, in die schlesischen Kohlentarife, in den ostdeutschen und mitteldeutschen Privatbahnverkehr, in den Militärbahn-Staatsbahn- und in den hanseatisch-ostdeutschen Gütertarif sowie in den Staatsbahn-Tiertarif einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 31. März 1904. (895)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Vom 1. Mai d. J. ab erhält die Station Duisburg Hafen II die Bezeichnung „Duisburg West". Gleichzeitig wird diese und die Station Dortmund Rangierbahnhof auch für Frachtstückgut der angeschlossenen Werke in Sendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen freigegeben.

Essen, den 26. März 1904. (896)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Station Eversburg b/Osnabrück erhält vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung „Osnabrück-Eversburg".

Oldenburg, den 29. März 1904. (897)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Nordwestdeutsch-linksrheinischer Güterverkehr.
Gruppen IV/VIII.

Mit sofortiger Gültigkeit werden von Station Burbach (Saar) des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken nach Neuhaus a. d. Oste des Direktionsbezirks Altona Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen (Ausnahmetarif 9 S) eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 31. März 1904. (898)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Güterverkehr (I/II), Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr (II/III), ostdeutsch-nordwestdeutscher Güterverkehr (I, II/IV) und Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in das Warenverzeichnis der Klasse II b des Seehafenausnahmetarifs E (zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern) der Artikel „Roheisen, zum Spezialtarif III gehörig" unter laufende Nr 1 als neue Position g hinter der bisherigen Position 1 f für den Versand von den Hochofenstationen des Direktionsbezirks Kattowitz aufgenommen.

Kattowitz, den 5. April 1904. (899)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband — Tarifheft 5 — tritt am 10. April 1904 für die Beförderung von Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich bis 2,5 m lang, von Kriesdorf (A. T. E.) nach Mügeln b. P. ein direkter Frachtsatz von 35 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 7. April 1904. (900)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband — Tarifheft 3 — treten am 10. April 1904 für die Beförderung von Aluminium (Ausn.-Tarif 62) von Lend-Gastein (k. k. St. B.) nach Aue direkte Frachtsätze von 511 (Abt. a), 350 (Abt. b) und 319 ₰ (Abt. c) für 100 kg in Kraft. Ferner gelten die mit Bekanntmachung vom 11. Februar 1904 für die Beförderung von Glimmer von Twimberg (k. k. St. B.) nach Reichenbach i. V. ob. und unt. Bf. eingeführten Frachtsätze nicht für „Glimmer, unreiner, und Glimmererde", sondern für „Eisenglimmer, geschlemmt und gemahlen".

Dresden, am 7. April 1904. (901)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau treten am 10. April 1904 Ausnahmefrachtsätze für verpackte Schmirgelschleifsteine und Schmirgelsteine von Chemnitz und Chemnitz-Altendorf nach Romanshorn und Zürich Hauptbf. in Kraft. Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Dresden, den 7. April 1904. (902)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Überführungsgebühr auf Station Magerviehhof.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Überführungsgebühr für Stückgüter von und nach den Anschlußgleisen in Station Magerviehhof allgemein auf 1,80 ℳ festgesetzt.

Berlin, den 2. April 1904. (903)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Brandenburgische Städtebahn in den im obengenannten Verbande bestehenden Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Hannover, im April 1904. (904)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer, nordostdeutsch-Berlin-württembergischer und hanseatisch-ostdeutscher Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif E 1 (Schiffsbaueisen nach Seewerften) auf die Bezüge der an oder in der Nähe von Seehafen- und Seekanalstationen betriebenen Eisenwerke ausgedehnt, die sich mit der Herstellung von Schiffsbaueisen befassen. Das Nähere über die Bedingungen, unter denen die Sätze gewährt werden, kann beim Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz, und bei den beteiligten Abfertigungsstellen erfragt werden.

Berlin, den 31. März 1904. (905)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Zu der ab 1. Oktober 1902 gültigen Übersicht der Ermäßigungen, die für Sendungen von Steinkohlen usw. von Karlsruhe Hafen, Kehl, Mannheim B. B., Mannheim Industriehafen, Maxau, Rheinau und Ludwigshafen a/Rh. nach den Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen sowie nach bayerischen Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München auf die Frachtsätze des Spezialtarifs III bewilligt werden, ist der Nachtrag II ausgegeben worden. Er enthält u. a. die Ermäßigungsbeträge auf die Frachtsätze der seit Ausgabe des Nachtrages I neu eröffneten Stationen.

Der Nachtrag wird, soweit der Vorrat reicht, unentgeltlich abgegeben.

Weitere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 28. März 1904. (906)
Großh. Generaldirektion.

Oberschlesisch-österreichisch-ungarischer Kohlenverkehr.

Am 1. Mai 1904 wird zum Tarifheft I der Nachtrag II, zum Heft II der Nachtrag I und zum Heft III der Nachtrag II eingeführt. Durch diese Nachträge werden verschiedene Stationen in den Tarif einbezogen, die Frachtsätze im Verkehr mit einzelnen Stationen abgeändert und Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs vorgenommen. Die im Tarifheft III enthaltenen Frachtsätze für die Station Kis-Czell (M. A. V. und Fertv. h. é. v.) werden ohne Ersatz aufgehoben. Soweit Tariferhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 14. Juni 1904 in Geltung.

Abdrücke der Nachträge sind für je 10 ₰ = 12 Heller bei den beteiligten Dienststellen erhältlich.

Kattowitz, den 29. März 1904. (907)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Verkehr mit der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. werden die Stationen Herford im Direktionsbezirk Hannover und Büren im diesseitigen Bezirk in den direkten Verkehr mit der Rhene-Diemelthalbahn einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen und das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 30. März 1904. (908)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Die im Nachtrag X zum Tarifheft 1 für den vorgenannten Verkehr enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Butzbach-Licher Eisenbahn sind am 28. März d. J. in Kraft getreten.

Mainz, den 3. April 1904. (909)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Rheinisch-nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die bayerische Station Neuses b/Kronach in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

München, den 31. März 1904. (910)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station „Käferthal Nebenbahn" der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn in den obenbezeichneten Gütertarif, und zwar vor-

erst für den Verkehr von und nach Würzburg Bayer. B. aufgenommen. Die Tarifentfernung zwischen Käferthal Nebenbahn und Würzburg Bayer. B. beträgt 187 km.

München, den 31. März 1904. (911)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif IV und westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. April d. J. werden Ausnahmesätze für Schlick von den Stationen Emden, Emden Außenhafen, Norden, Petkum nach den Stationen Beesten, Freren, Geeste, Spelle des Direktionsbezirks Münster, Bentheim, Gildehaus, Schüttorf der Holländischen Eisenbahn, sowie den Stationen der Bentheimer Kreis- und Meppen-Haselünner Eisenbahn eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Münster, den 28. März 1904. (912)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab werden die Stationen Pankow-Schönhausen und Schönholz des Direktionsbezirks Berlin als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif für Gießerei-Roheisen aufgenommen.

Vom gleichen Tage ab werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für die Empfangsstationen Altenbruch, Basbeck-Osten, Cadenberge, Neuhaus a. d. Oste, Otterndorf, Warstade-Hemmoor des Direktionsbezirks Altona ermäßigt.

Gleichzeitig tritt eine Erweiterung des Ausnahmetarifs für Schiffsbaueisen nach Seewerften dahin in Kraft, daß er auch für die zu Schiffsbauzwecken bestimmten Bezüge der an oder in der Nähe von Seehafen- und Seekanalstationen betriebenen Eisenwerke gilt.

Auch wird der Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Werften dahin erweitert, daß er auch bei gemeinschaftlichem Bezuge einer Wagenladung Schiffsbaueisen durch mehrere Werften angewendet werden kann.

Für Rohzuckersendungen zur Ausfuhr — s. Ausnahmetarife 14 und L —, für welche die bisher gewährte 18 monatliche Ausfuhrfrist in der Zeit bis zum 31. August d. J. abläuft, wird diese Frist um weitere 6 Monate, mithin im ganzen auf 24 Monate verlängert.

Ferner werden die Stationen Herby des Direktionsbezirks Kattowitz und Skalmierzyce des Direktionsbezirks Posen in den direkten Verkehr mit den Stationen der Holländischen Eisenbahn einbezogen.

Münster, den 25. März 1904. (913)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Die Stationen der Oldenburgischen Bahn Apen, Ocholt, Rastede, Zwischenahn werden vom 1. k. M. ab in den direkten Güterverkehr aufgenommen. Näheres ist bei den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 29. März 1904. (914)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Beförderung von Expreßgut kommen am 1. April d. J. besondere Bestimmungen zur Einführung. Näheres über die Abfertigung ist auf den Stationen, von welchen die erforderlichen Beförderungsscheine (Eisenbahn-Paketadressen) auch käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 29. März 1904. (915)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen vom 1. Januar 1903.

Am 1. April 1904 treten folgende besondere Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung in Kraft:

Zu § 51.
Inhalt des Frachtbriefs.

Über die zur Beförderung von beschleunigtem Eilgut freigegebenen Züge geben die Dienststellen auf den Stationen Auskunft.

Zu § 63.
Lieferfrist.

3. Wegen der Lieferfrist für beschleunigtes Eilgut vergleiche auch die besondere Zusatzbestimmung zu § 51.

Die neuen Zusatzbestimmungen sind gemäß der Vorschrift unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

Straßburg, den 29. März 1904. (916)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 6. April 1904 werden für die Beförderung von Chlorkalium zu Düngezwecken in Wagenladungen von 10 000 kg folgende Ausnahmefrachtsätze eingeführt:

Von	nach Vallorbe loco Centimes für 100 kg
Anderbeck	311
Aschersleben . . .	310
Baalberge	315
Egeln	319
Salzdetfurth . . .	294
Schönebeck . . .	320
Sondershausen . .	288
Staßfurt	314
Vienenburg . . .	300
Wendessen	306

Karlsruhe, den 31. März 1904. (917)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Mai l. J. gelangen für die Beförderung von Schwefelkies ab Sillian, Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, folgende direkte Frachtsätze zur Einführung:

	für 100 kg
Sillian-Niederbiegen . .	1,24 ℳ
„ -Scheer	1,32 „
„ -Wangen i. Allgäu .	1,19 „

Die Frachtsätze gelten bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluß von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht.

München, den 2. April 1904. (918)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.

Für Holz, Holzwaren usw., wie im Ausnahmetarif 11 genannt, von Simbach nach Sittard ist mit Gültigkeit vom 1. April 1904 ein Ausnahmefrachtsatz von 2,46 ℳ für 100 kg zur Einführung gelangt.

München, den 4. April 1904. (919)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Binnen-Güterverkehr und südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr Reichsbahn-Baden und Reichsbahn-Pfalz.

Mit Geltung vom 1. April 1904 wird die Station Aspach der Reichseisenbahnen in den Ausnahmetarif 10 für Getreide usw. von Straßburg, Mannheim, Ludwigshafen a/Rh. usw. aufgenommen.

Nähere Auskunft über die Frachtsätze erteilen die Dienststellen.

Straßburg, den 31. März 1904. (920)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Am 11. April 1904 treten im Magdeburg-Halle-sächsischen Verbande für Tiersendungen zwischen Hohenmölsen, Lützen und Markranstädt einer-, Borna, Frohburg, Gaschwitz, Groitzsch, Kieritzsch und Lobstädt anderseits neue Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Stationen.

Dresden, den 5. April 1904. (921)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.

Am 1. Mai d. J. gelangt der Nachtrag VIII zum Tarif vom 1. Mai 1900 zur Einführung. Er enthält außer einigen Änderungen und Ergänzungen des Klassenguttarifs und der Ausnahmetarife je einen neuen Ausnahmetarif für Kupferbleche etc., Braunkohlenbriketts, Holzstifte und Mais, ferner ermäßigte Ausnahmesätze für lebendes Geflügel in Wagenladungen bei Aufgabe als Frachtgut und als Eilgut. Der Nachtrag wird zu dem aufgedruckten Preise nach dem 20. d. M. bei den beteiligten Verwaltungen käuflich zu haben sein. Über die Höhe der Frachtsätze gibt unser Verkehrsbureau schon jetzt Auskunft.

Breslau, den 5. April 1904. (922)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Gütertarif der Gruppe V.

Für die nachträgliche Überführung von Wagenladungen zwischen

a) Belzig (Stbhf.) und Belzig (Privatbhf.),
b) Brandenburg (Stbhf.) und Brandenburg-Neustadt,
c) Treuenbrietzen (Stbhf.) und Treuenbrietzen (Privatbhf.)

gelangt mit Gültigkeit vom 10. April 1904 eine Gebühr von 3 ℳ für den Wagen zur Erhebung.

Magdeburg, den 6. April 1904. (923)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Cassel, Erfurt, Halle a. S., Hannover, Magdeburg (Gruppe IV, V und VI) usw.

Mit Gültigkeit vom 6. April d. J. werden die Stationen der Brandenburgischen Städtebahn in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Gleichzeitig treten für die Stationen Belzig und Brandenburg des Direktionsbezirks Magdeburg teilweise ermäßigte Frachtsätze in Kraft. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 5. April 1904. (924)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-linksrheinischer und nordwestdeutsch-linksrheinischer Güterverkehr.

(Gruppen V/VIII und IV/VIII.)

Die bisherigen Entfernungen für die Stationen Rathenow, Neustadt a. Dosse, Belzig und Treuenbrietzen treten mit sofortiger Gültigkeit außer Kraft. An

deren Stelle treten die im Nachtrag XV zum Tarif für den rheinisch-niederdeutschen Verkehr auf Seite 30–43 enthaltenen Entfernungen für die Schnittpunkte Brandenburg, Belzig und Rathenow. Die neuen Entfernungen für Treuenbrietzen sind durch Anstoß von 23 km an Belzig, diejenigen für Neustadt a. Dosse durch Anstoß von 37 km an Rathenow zu ermitteln.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 8. April 1904. (925)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif II.

Die im vorigen Jahre im Interesse der durch Wind- und Schneebruch geschädigten schlesischen Waldbesitzer eingeführten Ausnahmetarife für Grubenholz von Oberschlesien 1. nach den deutschen Nord- und Ostseehafenstationen, 2. nach den Oderumschlagsplätzen Cosel, Breslau und Pöpelwitz zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern gelangen am 31. Mai d. J. zur Aufhebung. An ihrer Stelle kommt mit sofortiger Gültigkeit ein neuer Ausnahmetarif für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Hölzer, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 6 der Position Holz genannt, zur Einführung, die vom 1. April 1904 an zum Versand aufgegeben werden und bis zum 31. Dezember 1905 über Stettin seewärts nach außerdeutschen Ländern zur Ausfuhr gelangen. Die Frachtberechnung erfolgt zu den um 40 % ermäßigten Frachtsätzen des Rohstofftarifs. Über die Anwendungsbedingungen geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen sowie unser Verkehrbureau Auskunft.

Breslau, am 1. April 1904. (926)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 12. April 1904 treten für Schwefelkiesabbrände, zum Entzinken bestimmt, bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluß von Wagen unter 10000 kg Ladegewicht folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

nach / von	Merzdorf	Saarau
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen	
Holoubkau k. k. St. B. .	58	65
Nestersitz-Pömmerle St. E. G. . .	49	54

Breslau, den 31. März 1904. (927)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbands-Güterverkehr.

1. Am 1. April d. J. tritt für Griffel (auch künstliche), Märbel (Stein-, Ton-, Glasmärbel) und Schiefertafeln bei Aufgabe von mindestens 10000 kg mit einem Frachtbrief zur überseeischen Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern (einschließlich der deutschen überseeischen Kolonien) von Lichtenfels nach Magdeburg ein Ausnahmefrachtsatz von 0,80 ℳ für 100 kg in Kraft.
2. In den Ausnahmetarif 4 (Düngekalktarif) wird mit Gültigkeit vom 16. April d. J. ab „Marmormehl“ aufgenommen.
3. Die Tarifentfernungen zwischen Magdeburg und Fellheim und zwischen Straßgräbchen und Kufstein werden vom 16. April d. J. ab um 50 und 1 km herabgesetzt. Die Tarifentfernung zwischen Wittenberg (Prov. Sachsen) und Ebelsbach-Eltmann wird mit Gültigkeit vom 16. Mai d. J. ab von 242 auf 342 km richtiggestellt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 31. März 1904. (928)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsaß-Lothringen und via Schweiz.

Tarif Teil V vom 1. Februar 1890.

(Betreffend die Vorschriften für den Transport von Wein, Spiritus etc. in Reservoir- und Zisternenwagen. Seite 13 und 14 des vorstehend zitierten Tarifes.)

In Verfolg der Kundmachung in Nr 6 dieses Blattes vom 20. Januar 1904, fortlfd. Nr 185, erhält der „Absatz b) der vorzitierten Vorschriften“ mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1904 nachstehende neue Fassung:

„b) Für die leer an die ursprüngliche Aufgabestation der Sendung retour gehenden sowie für die zur Füllung versendeten leeren Wagen wird im Verkehre mit Pantin 32,20 Frcs., im Verkehre mit Paris-La Villette-Douane und Paris-Reuilly 32,30 Frcs. pro Wagen berechnet und eingehoben.

In beiden Fällen sind die leeren Wagen mit Frachtbriefen ‚ohne Routenvorschreibung‘ aufzugeben.“

Wien, am 28. März 1904. (929)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Galizien u. d. Bukowina.

Für Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—16a des Teiles I für die Elbeumschlags-Verkehre, ferner für Schleifholz bis zu 2,5 m Länge treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Bezahlung der Fracht für mindestens das Lade-gewicht des verwendeten Wagens
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Hliboka	193 ℳ
Nach Schönpriesen-Umschlag von Hliboka	188 ℳ
Nach Dresden-Elbkai von Hliboka	218 ℳ

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ℳ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 2. April 1904. (930)

Österreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

Ergänzung der Kontrollbestimmungen für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege.

Die im Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899 auf Seite 148 unter 2. enthaltenen Kontrollbestimmungen werden durch folgenden Zusatz ergänzt:

„Bei Sendungen, welche der Reexpedition oder der Zwischenlagerung unterzogen werden, sind die Dokumente spätestens 2 Monate nach Ablauf der 12monatlichen Reexpeditions- bezw. Zwischenlagerungsfrist in Vorlage zu bringen.“

Wien, am 28. März 1904. (931)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der beteiligten Bahnen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Österreich.

Für Rübenzucker aller Art zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiet durch das deutsche Zollgebiet treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Wawrowitz-Zuckerfabrik	89 ℳ
Nach Schönpriesen-Umschlag von Wawrowitz-Zuckerfabrik	84 ℳ
Nach Dresden-Elbkai von Wawrowitz-Zuckerfabrik	117 ℳ

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ℳ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 1. April 1904. (932)

Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr mit Ungarn.

Für Holz des Kartierungs-Ausnahmetarifes Nr 3 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Banhida	140 ℳ
Nach Schönpriesen-Umschlag von Banhida	135 ℳ
Nach Dresden-Elbkai von Banhida	165 ℳ

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ℳ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 31. März 1904. (933)

Österreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Druckfehlerberichtigung.

Im Elbeumschlagstarif für Österreich vom 1. Januar 1904 hat es mit sofortiger Gültigkeit auf Seite 101 bei Müglitz in der 1. Spalte statt „Laube und Tetschen/Bodenbach-Ldgspl.“ richtig zu heißen: „Schönpriesen-Umschlag“ und statt „Schönpriesen-Umschlag“ richtig zu

heißen: „Laube und Tetschen/Bodenbach-Ldgspl.“.

Wien, am 1. April 1904. (934)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der beteiligten Bahnen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Süddeutschland.)

Einbeziehung der Station Nürnberg O. B. in den Ausn.-Tarif Nr 4 (Maschinen usw.).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1904 ist die Station Nürnberg O. B. mit den für Nürnberg Z. B. vorgesehenen Schnittfrachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr 4 (Maschinen usw.) einbezogen worden.

Wien, am 4. April 1904. (935)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Änderungen im Anhange zu den Tarifen Teil II.

Mit Gültigkeit ab 1. Mai 1904 ist in dem Anhange zu den Tarifen Teil II des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1903 unter nachstehend bezeichneten Postnummern in der Artikelbezeichnung folgende Änderung vorzunehmen, und zwar:

Anhang Seite	Post-Nr	An Stelle der bisherigen Artikelbezeichnung ist zu setzen:
13	29	Erde der Pos. E—18 b, unverpackt oder in Säcken.
	30	Erde der Pos. E—18 b, unverpackt oder in Säcken.
14	31	Erde der Pos. E—18 b (exkl. Porzellanerde [Chinaclay, Kaolin], Pfeifenerde und Walkerde), jedoch einschließlich Porzellanerde, rohe, und zwar: sämtliche Artikel, wenn unverpackt.
	32	Erde aus der Pos. E—18 b (mit Ausnahme von Porzellanerde, geschlemmte [Chinaclay, Kaolin], Pfeifenerde und Walkerde), wenn unverpackt.

Anhang Seite	Post-Nr	Änderung
16	44	Bei dem Artikel „Graphit“ ist die Positionbezeichnung „G—20 b“ auf „G—20“ abzuändern.
	47	Bei dem Artikel „Hochofen-Schlackensand“ ist die Positionbezeichnung „S—19c“ auf „S—19 a“ abzuändern.
46	144 bis 146	An Stelle des Zusatzes „der Pos. T—17 a“, welcher zu streichen ist, ist zu setzen: „unverpackt oder in Säcken“.
47	154 u. 155	Der Zusatz „der Pos. T—17 a“ ist zu streichen.

Prag, am 31. März 1904. (936)

Die Generaldirektion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, namens der beteiligten Verwaltungen.

Galizisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für die im Lagerhaus in Kaposvár eingelagerten Getreide- etc. Sendungen.

Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Ölsaaten, Ölkuchen, Ölkuchenmehl und Mahlprodukten in vollen Wagenladungen, welche im Lagerhause der „Országos raktárházak részvény társaság“ in Kaposvár per Eisenbahn anlangen und auf diesem innerhalb 12 Monaten vom Tage der Einlagerung per Eisenbahn weiterbefördert werden, wird im galizisch-ungarischen Eisenbahnverbande unter Aufrechthaltung der im Tarife Teil I, Anhang I enthaltenen Bestimmungen für Güter, welche in Lagerhäusern bezw. Reexpeditionsstationen eingelagert und reexpediert werden, die Reexpeditionsbegünstigung bewilligt.

Von der Reexpeditionsbegünstigung sind solche Güter ausgeschlossen, welche mit Routenvorschrift auf den Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Wien, am 5. April 1904. (937)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Adriatisch-sächsischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Chemnitz-Altendorf in den Verbandsgütertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1904 ist die Station Chemnitz-Altendorf der Kgl. sächsischen Staatseisenbahnen in dem Verbandsgütertarife, Teil II, des adriatisch-sächsischen Eisenbahnverbandes mit folgenden Frachtsätzen in Pfennigen für 100 kg nachzutragen:

Auf Seite		zwischen Chemnitz und			
13	des Haupttarifes	Coswig i/Sachsen		Eilgut	1390
13	„ „	„ „		Stückgutklasse I und II	670
13	„ „	„ „		Wagenladungsklassen	A_1 492; B 378
13	„ „	„ „		Spezialtarife	A_2 475; I 367; II 312; III 234
21	„ „	„ „	Ausnahmetarife	1 (Diverse Artikel als Eilstückgut)	A 1153; B 1064
22	„ „	Dresden-Altstadt	Ausnahmetarife	2 (Güter aller Art)	a 527; b 418
23	„ „	Crimmitschau	Ausnahmetarife	3 (Öle und Nüsse)	a 367; b 459; c 469; d 312; e 358
24	„ „	„	Ausnahmetarife	4 (Südfrüchte)	a 475; b 386
25	„ „	Coswig i/Sachsen		6 (Decken)	Chemnitz-Altendorf-Eger 183
26	„ „	Dresden-Altstadt		7 (Reis)	236
27	„ „	Döbeln		9 (Petroleum)	313
7	des Nachtrages I	Dresden-Altstadt		10a (Benzin aus Petroleum destilliert)	292
28	des Haupttarifes	„ „		12 (Metalle)	a 518; b 477; c 309; d 292
29	„ „	Crimmitschau		13 (Baumwolle)	b 286; c 207
30	„ „	„		14 (Jute)	258
31	„ „	Dresden-Altstadt		15 (Kokosfasern)	247
31	„ „	„ „		16 (Hohlglas)	381
32	„ „	„ „		17 (Sumach)	a 451; b 313
32	„ „	„ „		18 (Farbhölzer)	321
33	„ „	„ „		20 (Schwefel)	252
34	„ „	Crimmitschau		24 (Erdnußkuchen)	205
38	„ „	„		Anhang 1 (Frachtgüter aller Art in Einzelsendungen)	639

Die Entfernungen betragen in Kilometern zwischen Chemnitz-Altendorf und

Triest	Fiume	Pola	Rovigno
1179	1175	1262	1252

Chemnitz-Altendorf gehört in die Gruppe a der Lieferfristentabelle auf Seite 40 des Verbandsgütertarifes, Teil II.

Wien, am 28. März 1904. (938)

Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Adriatisch-norddeutscher Eisenbahnverband.

Ergänzung der Ausnahmetarife 8 (Wein usw.) und 16 (Hohlglaswaren).

Mit Gültigkeit vom 15. April 1904 werden die Ausnahmetarife 8 (Wein usw.) und 16 (Hohlglaswaren) des Verbandsgütertarifes Teil II (Seite 22 und 26) durch Aufnahme der Stationen Kohlfurt und Oppeln der Kgl. preußischen Staatseisenbahnen wie folgt ergänzt:

	Ausnahmetarif Nr		
	8 (Wein usw.)	16 (Hohlglaswaren)	
		a	b
Kohlfurt . .	—	380	302
Oppeln . .	278 *)	—	—

*) Nur gültig für Wein, auch Obstwein (Cyder) in Fässern.

Auf Seite 10 des Verbandsgütertarifes Teil II ist nachzutragen:

Station	des Königl. preußischen Eisenbahndirektionsbezirkes
Kohlfurt	Breslau

Die Entfernungen zwischen Kohlfurt und

Triest Fiume Pola Rovigno

betragen in Kilometern:

1133 1128 1213 1203

Kohlfurt gehört in die Gruppe k der Lieferfristentabelle (Seite 34 des Verbandsgütertarifes Teil II).

Wien, am 26. März 1904. (939)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Adriatisch-norddeutscher Eisenbahnverband.

Aufhebung des Ausnahmetarifs Nr 10 B (Rohbenzin).

Mit 1. Juni 1904 wird der Ausnahmetarif Nr 10 B (Rohbenzin aus Petroleum [Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha]) des Verbandsgütertarifes, Teil II aufgehoben. Von dem bezeichneten Termine gelten für diesen Artikel die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 10 A (Benzin aus Petroleum destilliert).

Wien, am 30. März 1904. (940)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Emshafen-Verkehr mit Österreich.

Einführung des Nachtrages I zum Gütertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1904 tritt ein Nachtrag I zu dem oben genannten Gütertarife in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Änderung des Vorwortes, sowie Änderungen und Ergänzungen der Tariftabellen.

Wien, am 1. April 1904. (941)

Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ung. Seehafen-Verband.

Verkehr mit Österreich.

Einführung der Nachträge III zu den Tarifen Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902 und Teil II, Heft 2 vom 1. Mai 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1904 bezw. für Tariferhöhungen vom 15. Mai 1904 tritt zu den Tarifheften 1 und 2 je ein Nachtrag III in Kraft.

Diese Nachträge enthalten unter anderem Änderungen des Vorwortes und der Vorbemerkungen zu den Tariftabellen, Änderungen und Ergänzungen der Warenverzeichnisse, sowie der Tariftabellen, der Nachtrag III zu Heft 1 außerdem noch Ergänzungen des Kilometerzeigers und Berichtigungen.

Durch diese Nachträge treten auch einzelne Tariferhöhungen ein, und zwar im Heft 1 bezüglich der Ausnahmetarife 25 (für Ton etc.), 31 B (für Tonwaren, Porzellan etc.) und 50 (für Mineralöle, schwere) und im Heft 2 bezüglich der Ausnahmetarife Nr 16 a und 16 b (für Petroleum etc.).

Wien, am 1. April 1904. (942)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Im Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II für den Direktionsbezirk Cassel tritt mit Gültigkeit vom 15. April d. J. nachstehende besondere Bestimmung zu § 32 der Eisenbahn-Verkehrsordnung in Kraft:

„Für die Überführung des direkt abgefertigten Reisegepäcks in Carlshafen zwischen den Bahnhöfen l. U. u. r. U. sind folgende Überführungsgebühren auf der Abgangsstation zu erheben und im Gepäckschein besonders zu verrechnen:

a) für das Gewicht bis zu 25 kg . . . . . 30 ₰
b) für je weitere, auch nur angefangene 10 kg . . . 10 ₰."

Die Bestimmung ist gemäß den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Cassel, den 25. März 1904. (943)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von Metallwaren:

Gruppe I:

Stab- und Formeisen in Schweiß- und Flußeisen, Eisenbleche.

Gruppe II:

Schrauben, geschmiedete und gepreßte, eiserne und messingene, Schrauben mit Ringen, Nieten, Schließen, Drahtstifte, Sattlernägel, Drahtgewebe, Drahtgitter, eiserne Röhren, Siederöhren, Roststäbe, Bremsklötze, Feuerschutzringe, Weißbleche, Drahtkordel, Schneeschaufeln, Tenderschaufeln.

Gruppe III:

Kupferblech, Stangenkupfer, Kupferröhren, kupferne Feuerbuchsplatten, Messingblech, Messingdraht, Antimon, Blockzink, Zinkblech, Bleiplomben, Schlaglot und isolierter Kupferdraht.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 12. April 1904" versehen spätestens

Dienstag, den 12. April 1904, vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf.

Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 24. März 1904. (944)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verdingung von 32 100 kg Kupferblech in 7 Losen, 89 400 kg Kupferplatten zu Lokomotivfeuerbuchsen, 27 700 kg Kupferröhren ohne Lötnaht in je 6 Losen, 55 600 kg Stangenkupfer in 5 Losen und 21 400 kg durchlochtem Stangenkupfer in 3 Losen für den Beschaffungsbezirk Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 28. April 1904, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, und die Rundkupferproben bis spätestens zum 25. April 1904 an die Werkstättenihspektion Tempelhof einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 13. Mai 1904.

Berlin, den 7. April 1904. (945)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion zu den Dachbindern, Oberlichtern und Säulen für die Erweiterung des Lokomotivschuppens auf Bahnhof Brockau soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Lieferung umfaßt 205 000 kg Flußeisen und 8400 kg Flußstahlguß. Angebote hierfür sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 16. April 1904, vormittags 10 Uhr, an unser Zentralbureau, Claassenstraße Nr 11, einzureichen. Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen in dem genannten Bureau während der Dienststunden von 8—3 Uhr zur Einsicht aus, können aber auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 3,50 ℳ in bar von uns bezogen werden.

Breslau, den 26. März 1904. (946)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
von 30 offenen Güterwagen (Rungenwagen) für 15 000 kg Ladegewicht.

Die Lieferung von 30 offenen 2 achs. 15 t-Güterwagen mit niedrigen Seitenborden (Rungenwagen), darunter 15 mit Bremse, von 6,3 m Radstand soll nach den neueren Lieferungsbedingungen der preußischen Staatsbahnen sowie nach unseren Zeichnungen, allgemeinen und besonderen Vertragsbedingungen, welche von unserem Verwaltungsbureau gegen Einsendung von 2 ℳ zu beziehen sind, vergeben werden. Anlieferung hat frei Bahnhof Lübeck zu erfolgen. Angebote sind mit Angabe des Preises für Wagen und Radsätze getrennt, sowie der kürzesten Lieferfrist, der Bezugsquelle der Materialien und Radsätze bis 20. April d. J., mittags 12 Uhr, mit der Aufschrift: „Angebot auf 30 offene Güterwagen" an uns einzureichen.

Lübeck, den 31. März 1904. (947)

Die Direktion
der Lübeck-Büchener E.-Ges.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Direktionsbezirke Erfurt angesammelten alten unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Weichenteilen, Eisen-, Guß- und Stahlschrott sollen öffentlich verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 21. April d. J., vormittags 10 Uhr bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen können in unserem Zentralbureau eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) vom Vorstand des genannten Bureaus bezogen werden. Zuschlagsfrist 10 Tage.

Erfurt, den 22. März 1904. (948)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 1. April vorm. gemeldet.

Nr 10 — Berlin, am 9. April 1904. — Jahrgang 1904

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

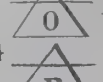
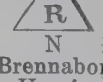
Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	—	1	Stange	Winkeleisen —	120	1	Wittenberg	K. E.-D. Erfurt	
2	A	2/4	1	Kiste	Spielwaren —	210	2	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
3	A	12	1	Käfig	leb. Hühner —	18	3	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
4	A	490/1	2	Kisten	Packstroh — / Haussegen —	12 / 49	4	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
5	A D	966	1	Kiste	Käse —	5	5	Borsigwerk	K. E.-D. Kattowitz	
6	A F & Co.	2750	1	„	Türbänder —	?	6	Fürth Staatsb.	Bayerische Stsb.	
7	A G	5135	1	„	Wein —	28	7	Marsberg	K. E.-D. Cassel	
8	A H	607	1	„	Likör —	64	8	Homberg a/Rh.	K. E.-D. Cöln	
9	A R	I	1	Sack	Betten —	14	9	Angermünde	K. E.-D. Stettin	
10	A S	—	1	Stück	Käse —	6,5	10	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	bezettelt von A. Speyer in Rostock.
11	A S	398	1	Ballen	Riemen —	26	11	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
12	A S	492	1	Verschl.	3 Dosen mar. Fische	17	12	Hochfelden	Reichsbahn	
13	A W	807	1	Sack	Asbestmehl —	100	13	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
14	A W	20188	1	Kiste	1. Gläser —	21	14	Cöln-B.	K. E.-D. Cöln	
15	A Z J	17012	1	Gestell	Drahtsieb —	7	15	Dransfeld	K. E.-D. Cassel	
16	B	—	1	Tafel	Eisenblech —	95	16	Neustadt b/Cob.	K. E.-D. Erfurt	
17	B	2264	1	Korb	Schuhwichse —	36,5	17	Weißenfels		
18	B	4723/4	2	Kisten	Stative —	220	18	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
19	B A	—	1	Reisekorb	ansch. Kleider —	52,5	19	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
20	B F C	578154/9	6	Fässer	Farbe —	557	20	Fellhammer G.	K. E.-D. Breslau	
21	B F F	478	1	Verschl.	Mosaikrahmen —	18	21	Duisburg	K. E.-D. Essen	
22	B G C	6705	1	Faß	Teer —	382	22	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
23	B H	483	1	Kiste	Kräuterkäse —	34	23	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
24	B K	6046/7 / 7988	3	Kisten	leer —	41	24	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
25	B N	304	1	Kiste	Sicherheitsnadeln, Kurzw.	77	25	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
26	B P	932	1	„	eis. Koffergriffe —	25	26	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
27	B P	1566	1	—	Schwungrad —	49	27	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
28	B S	486/9	4	Verschläge	leer —	138	28	Hemer	K. E.-D. Elberfeld	
29	B S	11071	1	Verschlag	Papier —	16	29	Frankfurt a/M. H	K. E.-D. Frankf. a/M.	
30	B W	25	1	Krautfaß	o. Deckel, leer —	17	30	Norf	K. E.-D. Cöln	
31	B W K	—	1	Kiste	Käse —	99	31	Duisburg	K. E.-D. Essen	
32	C ✕	—	1	—	eis. Ventil —	13,5	32	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
33	C	17341	1	Rolle	Papier —	26	33	Groningen	Niederländ. Stsb.	von Grevenbroich.
34	C & B	—	1	Sack	alte Säcke —	27	34	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
35	C B	1640	1	Pack	Fassoneisen —	9	35	Kelsterbach	Direktion Mainz	
36	C F	4748	1	Kiste	gefüllt —	12	36	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
37	C H	349	1	Ring	verz. Eisendraht —	28	37	Bonn a/Rh.	K. E.-D. Cöln	
38	C H	7345	1	Ballen	Baumwollwaren —	11	38	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
39	C H	8792	1	„	Putzwolle —	127	39	Hanau Ost		
40	C J S	1681	1	Kiste	gefüllt —	24	40	Cöln-Bonnth.	K. E.-D. Cöln	
41	C L	8	1	„	elektr. Appar. —	29	41	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
42	C L G	—	1	—	Ledertasche —	17	42	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
43	C M S	208	1	Kiste	Knöpfe —	140	43	Cöln-Deutz	„	Chiasso.
44	C N	29730	1	Faß	Fett u. Talg —	59	44	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
45	Com.	440	1	Ltverschl.	gepolst. Bank —	20	45	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
46	C P	27405	1	Kiste	Apparate —	10	46	Utrecht V. G.	Niederländ. Stsb.	von Ludwigshafen.
47	C R	2	1	„	Kleider etc. —	23	47	Bützow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
48	C W	5028	1	„	Eisenblechw. —	92	48	Altmünsterol	Reichsbahn	
49	D	6813	2	Bund	Bettfüße —	25	49	Geisweid	K. E.-D. Elberfeld	
50	D E	24	18	Stück	kl. Eisenplatten —	14	50	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
51	D F	78	1	Sack	anscheinend Zucker —	50	51	Löwenberg i/M.	K. E.-D. Stettin	
52	D V	1508	1	Faß	Tinte —	68	52	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
53	E B	24422	1	Kiste	Zigarren, Schokolade	36	53	Glauchau	Sächsische Stsb.	
54	E D M	1332	2	Stäbe	Fassoneisen —	40	54	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
55	E K	96	1	Ballen	Matten —	15	55	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
56	E L	3345	1	„	Tapeten —	10	56	Posen	K. E.-D. Posen	
57	E W	260	1	Verschl.	1 Rolle Papier —	28	57	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
58	E X	1067	1	Kiste	Kognak —	29	58	„	„	
59	F	—	1	—	Ofenknierohr —	7	59	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
60	F	20	12	Stangen	□ Stahl —	55	60	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
61	F	2795	1	Sack	Zucker —	100	61	Schönlanke	K. E.-D. Bromberg	bezettelt von Berlin Ostb.
62	F A	1041	1	Ballen	Tuchstoffe —	30	62	Leer	K. E.-D. Münster	
63	F B	186	1	Kiste	leer —	23	63	München Ztrlbhf.	Bayerische Stsb.	
64	F D G H M	33296	1	Korb	Fleischw. —	12	64	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
65	F J	—	1	Tafel	Schwarzblech —	19	65	Bingen	Direktion Mainz	
66	F M H	1 u. 2	2	—	eiserne Deckel —	49	66	Donauwörth	Bayerische Stsb.	
67	F P N	671	3	Bund	6 Stühle —	35	67	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
68	F S	37	1	Ballen	Betteinlagen —	16	68	Cöln-Deutz	„	
69	F X S	835 c	1	Kiste	1 Laterne — 3 Pfeffermühlen —	21	69	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
70	G A	1/3	3	Säcke	Mehlsäcke —	90	70	Homberg Rhein	K. E.-D. Cöln	
71	G B	29	1	Kiste	Packstroh —	20	71	Darmstadt	Direktion Mainz	
72	G B	3566	1	Stück	Flachstahl —	45	72	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
73	G H	61563	1	Kiste	gefüllt —	36	73	Rodewisch	Sächsische Stsb.	
74	G H U	—	2	Pack	16 Butterkübel —	62	74	Grohn-Vegesack	K. E.-D. Hannover	
75	G J N	44	1	Paket	Seife oder Wachstafeln	20	75	Leipzig Thür. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
76	G K	17	1	—	eis. Rohr —	24	76	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
77	G L	29	1	Verschlag	Holzleisten —	12	77	Gr.-Lichterf. Ost	K. E.-D. Berlin	
78	G N	8315	1	Kiste	Büchse Kakao —	8	78	Neuß	K. E.-D. Cöln	
79	G O	2902	1	Ltkiste	leer —	32	79	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
80	G P	8922	1	Kiste	gefüllt —	31	80	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	u. 5748.
81	G R	620	1	„	Heftzwirn —	18	81	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
82	G R	22834	1	„	Käse —	73	82	Hamm	K. E.-D. Essen	
83	G S	div.	6	Kisten	leer —	33	83	Cöln-Bonnth.	K. E.-D. Cöln	
84	G S	95	1	Kiste	Pflaumen —	25	84	Herne	K. E.-D. Essen	
85	G S	859	1	„	Kurzw. —	94	85	Neuenhaus	Bentheimer Kreisb.	
86	G S	4732	1	„	3 Grammoph. —	40	86	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
87	G U	156	1	Ballen	Leinenw. —	19,5	87	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
88	G V	2	1	„	gebr. Emballage —	32	88	Marienberg	Sächsische Stsb.	
89	G V	604	1	„	Spazierstöcke —	46	89	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
90	G W	76	1	Kiste	gefüllt —	20	90	Barr	Reichsbahn	
91	G W	6271	1	—	Schwungrad —	30	91	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
92	G W	6334	1	—	eis. Rad —	20	92	Enschede	Niederländ. Stsb.	beschr. Artern.
93	H	II	1	Sack	Liesen —	79	93	Cüstrin-V.	K. E.-D. Bromberg	
94	H	8	1	—	eis. Dachfenster —	5	94	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
95	H	10	1	Ballen	Baumwollw. —	8	95	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	H	12	1	Faß	Heringe —	165	96	Mansfeld	K. E.-D. Magdeburg	
97	H	730	1	„	tr. Farbe ? —	313	97	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
98	H	2900	1	Sack	Besen —	20	98	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
99	H	31058	1	Kiste	Papierspulen —	38	99	„	„	
100	H B ?	—	1	Faß	(57 l) leer —	12,5	100	Roßlau	K. E.-D. Halle a/S.	neu.
101	H B	1	1	Reisekorb	leer —	7	101	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
102	H B	579 (20)	1	Blechflasche	Gasstoff —	67	102	Mainz	Direktion Mainz	
103	H B	1473	1	Kiste	Haussegen —	5	103	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
104	H D P S	1972	1	„	Umzugsgut —	30	104	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
105	H F	—	1	Bund	6 Körbe —	—	105	Passow i. U.	K. E.-D. Stettin	
106	H F W	5787	1	Faß	leer —	11	106	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
107	H H	—	1	Kiste	Datteln —	34,5	107	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
108	H K	1	1	Bund	Wage mit Sellscheiden	69	108	Mainz	Direktion Mainz	
109	H L V	1195	1	Ballen	Leinenw. —	20	109	Aachen	K. E.-D. Cöln	
110	HH	632	1	—	eis. Hebel —	14	110	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
111	H S C	2	1	Ballon	? —	10	111	Rg. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
112	H T	200	1	Faß	fl. Leim —	30 ?	112	Dahlbusch-R.	K. E.-D. Essen	J. Franzmann, Borkenau b. Kreuznach.
113	J F	—	3	Fässer	Wein —	28, 31 u. 46	113	Duisburg-Hochf. S.	„	
114	J G	5029	1	Kiste	Blauholzextrakt —	59	114	Hameln	K. E.-D. Hannover	
115	J L B	418	1	Bund	2 Rohrstühle —	9	115	Eller a/M.	St. Johann-Saarbr.	
116	J S M D	51 4770	1	Kiste	Eier —	50	116	Altona	K. E.-D. Altona	
117	J T Co	4329	1	„	l. Flaschen —	27	117	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
118	J W	3	1	Sack	Kartoffeln —	29	118	Posen	K. E.-D. Posen	
119	L	—	1	—	Blechbüchse fl. Leim	9	119	Steinhelle	K. E.-D. Cassel	
120	L	—	1	Koffer	2 Paar Stiefel, 1 Paar Gamaschen, 1 hölz. Aufsatz	11	120	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
121	L	8 a	1	Sack	Hafer —	77	121	Mehle	K. E.-D. Hannover	beklebt von Hamburg H.
122	L	190	1	Paket	Watte —	13	122	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
123	L B	4013	1	Kiste	zahnärztliche Apparate	19	123	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
124	L F	1246	1	Korb	Matzen —	20	124	Schlebusch	K. E.-D. Elberfeld	
125	L L	6	1	—	hölz. Zugbalken —	9	125	Düsseldorf-Der.	„	
126	L M Co	—	1	Kiste	Waschpulver —	61	126	Wanne	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
127	L St	1174	1	Kiste	Zeichenpapier —	79	127	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	
128	L St S	407	1	„	Wein —	30	128	Duisburg	K. E.-D. Essen	
129	M	272	1	„	Kleider etc. —	33	129	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	M. 100 T. R.
130	M A S	2923	1	„	eis. Spindelpresse —	35	130	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	
131	M B	741	1	Sack	Bürsten —	25	131	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
132	M F C	—	20	Bund	Pappe —	500	132	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
133	M G	289	1	Kiste	Benzinlampen —	20	133	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
134	M H	200	1	Kanne	gefüllt —	10	134	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
135	M H	5061	1	Ballen	Leinen —	23	135	Aachen	K. E.-D. Cöln	
136	M J M	2046	1	„	Filzabfälle —	58	136	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
137	M K	1159/60	2	Gestelle	Möbel —	28	137	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	bekl.: Leipzig.
138	M M C	3225	1	Kiste	Kuverts —	100	138	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
139	M O	5539	1	„	leer —	22	139	Dresden=N	Sächsische Stsb.	
140	M S	1463	1	„	gefüllt? —	13	140	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
141	N	20	1	Korbballon	Säure —	70	141	Hamburg	Lübeck-Büchener	
142	N	28	1	Korb	leb. Pflanzen —	89	142	Stolp	K. E.-D. Danzig	
143	N C	605	1	Kiste	3 Tafelwagen —	34	143	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
144	O S	5948	1	Korb	eis. Unterlegplättchen	32	144	„	„	
145	P	4	1	Reisekorb	gefüllt —	38,5	145	Plagwitz=Lind.	Sächsische Stsb.	länglich.
146	P	23	1	Ballen	buntes Papier —	18	146	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
147	P	3021/3	3	„	Tapeten —	94	147	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
148	P A R	813/4	2	Fässer	Wein? —	?	148	Altona	K. E.-D. Altona	
149	P C	1794	1	Rolle	Wellpapier —	23	149	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
150	P L	3	1	Eimer	Marmelade —	12,5	150	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
151	P O	div.	9	Bierfässer	leer —	162	151	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
152	R	—	1	—	Eisenrohr mit Gewinde	105	152	„	„	6 m.
153	R	—	1	Sack	Zucker —	100	153	Haan	K. E.-D. Elberfeld	
154	R	5542	1	Faß	gefüllt —	200	154	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
155	R	16586	1	—	halbe eis. Achse —	14	155	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
156	R	6341	1	Bund	2 Roste —	22	156	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
157	R H	3375	1	Kiste	Spielwaren —	89	157	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
158	R L	6037	1	„	Eisenwaren —	44	158	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
159	R P	663	1	Weinfaß	leer —	12	159	Mainz	Direktion Mainz	
160	R R	6	1	Krautfaß*)	leer —	15	160	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	*) ohne Deckel.
161	R Sch	350	1	Ballen	leb. Pflanzen —	176	161	Wörth a/S.	Reichsbahn	
162	R S	—	3	Bund	Richtscheite, Holzeimer, Säcke	49	162	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
163	R W G	37	1	Ballen	Sprungfedern —	26	163	Siegburg Eil-A.	K. E.-D. Frankf. a/M	
164	S	1	2	Bund	Schiefertafeln —	28	164	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
165	S	1	2	in Latten	Schiefertafeln —	28	165	„	„	
166	S	72	1	Kiste	Butter —	18	166	Essen N.	K. E.-D. Essen	und
167	S	1164	1	„	Hülsen —	68	167	Eupen	K. E.-D. Cöln	1170 2 Kisten
168	S	2056	1	Ballot	Baumwollw. —	30	168	Augsburg	Bayerische Stsb.	1098 leer,
169	S	2352/4	3	Fässer	leer —	390	169	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	72 kg.
170	S	45704	1	Kiste	Käse —	46	170	Barop	K. E.-D. Essen	
171	S E	900	1	Korb	gußeis.Maschinenstück	10	171	Mülhausen N.	Reichsbahn	
172	S H	130	1	Ballen	Werg —	76	172	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
173	S H	1341/2	1 Kiste, 1 Ballen		ger. Wurst und Speck	55	173	Cöln=Eh.	„	
174	S J	—	1	—	eis. Pflugschar —	2,5	174	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	
175	S J	1335	1	Bund	6 Bettladenaufsätze	?	175	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
176	S K	1075	1	Korb	? —	17	176	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
177	S O	1158	1	Kiste	Blechw. —	73	177	Münden i/Ha.	K. E.-D. Cassel	
178	S S ch	60	1	Korb	Schrauben —	25	178	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
179	St K	3497	1	Ballen	Leim —	51	179	Lütgendortmund	K. E.-D. Essen	
180	T	1	1	Sack	Zementsäcke —	40	180	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
181	T	20	3	Bund	35 Stg. □-Stahl —	159	181	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
182	T	852	1	Kiste	Papiertüten —	55	182	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
183	T	2002	1	Verschl.	Marmorplatte —	69	183	Mainz	Direktion Mainz	
184	T W	188	1	Kiste	leer —	30	184	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
185	v H	10	1	„	schwarze Farbe —	10	185	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
186	V R	8940/1	2	Säcke	Bürstenwaren —	43	186	Neuß	K. E.-D. Cöln	
187	V S	1/20	20	—	Stahlrohre —	400	187	Mannheim	Badische Stsb.	
188	W	100	1	Kiste	leere Dosen —	15	188	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
189	W B	258	1	—	Schrank —	165	189	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
190	W B H	495	1	Paket	Papier —	20	190	Olpe	K. E.-D. Elberfeld	
191	W C	354	1	Kiste	gefüllt —	19	191	Crefeld	K. E.-D. Cöln	plombiert.
192	W & C	895	1	„	leer —	21	192	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
193	W & Co	224	1	„	Pfeifen —	48	193	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
194	W D	9333	1	Faß	leer —	10	194	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
195	W F	3834	1	Kiste	leer —	22	195	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
196	W H S	1808	1	„	gefüllt —	13	196	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
197	W J	406	1	Faß	Quark —	88	197	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
198	W M	1	1	Kiste	Portwein —	75	198	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
199	W P	99	1	Bund	2Kinderwagenverdecke	4	199	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
200	W R	—	1	Sack	Vogelfutter —	55	200	Wattenscheid	„	
201	W S	44730/1	2	Kisten	leer —	84	201	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
202	W W	—	1	Pack	Säcke —	17	202	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
203	Z	1	1	Sack	30 Getreidesäcke —	32	203	Königsberg i/Pr.*)	K. E.-D. Königsberg	*) O<b,

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
B. Güter mit Adressen bezeichnet:										
204	L M Berlin	1	1	Kiste	neue Lackllederabfälle	30	204	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	Neußer Margarinewerk Neuß.
205	Conditorei (2)	34638	1	Kübel	Margarine? —	18,5	205	Taubenheim	Sächsische Stsb.	
206	T Darmstadt	574	1	Korb	Pflanzen —	55	206	Arnheim	Niederländ. Stsb.	
207	B. Deigendesch München	—	1	Reisekorb	— —	39	207	München Zentr.	Bayerische Stsb.	unter Zollverschluß.
208	Diamant Adler-Bild (Schutzmarke) Griffig	—	1	Sack	36 Mehlsäcke —	30	208	Parchwitz	Liegnitz-Rawitscher	
209	Gellendorf	—	2	Säcke	Knochen —	73	209	Gellendorf	K. E.-D. Posen	
210	Haupt-Werkst. Mag.	—	1	eis. Eimer	9 Bleilager —	16,5	210	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
211	Kindl-Bräu	8769	1	Bierfaß	leer —	30	211	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	München.
212	A. Klemen	—	1	Korb	Gemüse —	40	212	Schmalkalden	„	
213	Sauderson	—	3	Stangen	Werkzeugstahl —	32	213	Posen	K. E.-D. Posen	
214	Joh. Stölzer	—	1	Kiste	Fleischwaren —	8	214	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
215	Max Zirnbauer München	—	1	Sack	Wäsche, 1 Decke, 2 Stiefelschäfte	8	215	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
C. Güter mit Nummern bezeichnet:										
216	—	1/8	8	Säcke	Farbsteine —	757	216	Reichenbach i/V.*)	Sächsische Stsb.	*) ob. Bhf.
217	—	3	3	—	eis. Kochtöpfe —	7	217	Dzieditz	K. E.-D. Kattowitz	
218	—	III	1	—	Heizkörper —	79	218	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
219	—	14	1	Krautfaß	o. Deckel, leer —	7	219	Norf	K. E.-D. Cöln	
220	—	rot 19	1	Tafel	verz. Blech —	15	220	Forst i/L.	K. E.-D. Halle a/S.	
221	—	20	1	Korb	Karviol —	13	221	Lindau Stadt	Bayerische Stsb.	
222	—	373	2	—	Presse, Eisenplatte —	19	222	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
223	—	699	1	—	eis. Welle —	33	223	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
224	—	884	1	Bund	3 eis. Rohre, 1 Bohrer	8	224	Fürth Staatsbhf.	Bayerische Stsb.	
225	—	1655	1	Faß	leer —	10,5	225	Potsdam	K. E.-D. Berlin	Fruchtweinfaß.
226	—	1950	1	—	Korbglasball., leer, gebr.	14	226	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
227	—	2131	1	Ballen	Rosen —	13	227	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
228	—	3387	4	—	eis. Reifen —	480	228	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
229	—	3630	1	Rolle	Messingblech —	33	229	Ziegenrück	K. E.-D. Erfurt	
230	—	3823	1	Sack	Grassamen —	50	230	Coppenbrügge	K. E.-D. Hannover	
231	—	3961	1	Faß	leer —	19	231	Kiel	K. E.-D. Altona	
232	—	6840	1	„	Öl? —	375	232	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
233	—	8305	1	Sack	Geflügelfutter —	50	233	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
234	—	34171	1	Paket i. L.	3 Stahlrohre —	45	234	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
D. Güter mit Zeichen versehen:										
235	grün —	—	2	Stangen	Eisen —	47	235	Wasserleben	K. E.-D. Magdeburg	
236	weiß //	—	3	Stäbe	Flachstahl —	22	236	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
237	gelb X	—	2	—	Roststäbe —	10	237	Düsseldorf-D.	„	
238		2588	1	Kiste	Zuckereier —	15	238	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
239		4481	1	Sack	Hornartikel —	56	239	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
240		2020	1	Ballen	Garn —	20	240	Hilbersdorf Umladehalle	Sächsische Stsb.	
241		65611	1	„	Holzleisten —	33	241	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
242	„Brennabor“	320804	1	—	Fahrrad —	—	242	Guben	K. E.-D. Posen	Gepäck.
243	Urania	5691	1	—	Fahrrad —	—	243	Vetschau	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
244	„Urania“	—	1	—	Fahrrad —	—	244	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
E. Güter ohne Bezeichnung:										
245	—	—	1	—	gußeis. Achslager —	19,5	245	Paulinenaue	K. E.-D. Altona	
246	—	—	1	Bund	Angelstöcke —	32	246	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
247	—	—	1	Stück	Arbeitstisch —	12 5	247	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
248	—	—	1	Ballen	Asbest-Steampackung	7	248	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
249	—	—	1	„	Baumwollgarn —	25	249	Elberfeld-Mirke	K. E.-D. Elberfeld	
250	—	—	1	„	Betten —	26	250	Ronsdorf	„	
251	—	—	1	Sack	Bettpfostenknöpfe —	38	251	Rheda	K. E.-D. Hannover	
252	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	25	252	Goldbeck	K. E.-D. Magdeburg	
253	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	52	253	Freudenberg	K. E.-D. Elberfeld	
254	—	—	1	Verschlag	eis. Bettstellenteil —	58	254	Königszelt	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
255	—	—	1	Ballen	Bettwerk, Wäsche —	51	255	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	
256	—	—	1	Sack	Bettzeug, Frauenkleider	18	256	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
257	—	—	1	—	Bienenkasten —	42	257	Posen	K. E.-D. Posen	
258	—	—	1	Stück	Bindekette —	22	258	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	$2\frac{1}{2}$ m l.
259	—	—	1	—	Blechflasche, leer —	3	259	Königsberg i/Pr.O.	K. E.-D. Königsberg	
260	—	—	1	Paket i. L.	Blechtrommel mit Abflußhahn	4	260	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
261	—	—	1	Bund	Bohrlöffel —	45	261	Neunkirchen S.	St. Johann-Saarbr.	
262	—	—	3	—	eich. Bretter —	30	262	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
263	—	—	16	—	alte Bretter —	53	263	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
264	—	—	1	—	Bruchstein —	82	264	Cöln Eilg.	"	
265	—	—	1	Paket i. P.	Bühnenteil mit Vorhang	26	265	Sinzig	"	
266	—	—	1	Bund	10 Bügelbolzen —	14	266	Cöln-Deutz	"	
267	—	—	1	—	Chaiselongue-Gestell	13	267	Königsberg i/Pr.O.	K. E.-D. Königsberg	
268	—	—	1	Sack	Chamotte —	150	268	Gladbeck	K. E.-D. Essen	
269	—	—	1	Teil	Cigarrenpresse —	13	269	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
270	—	—	1	Korb	rohe eis. Conusse —	20	270	Höxter	K. E.-D. Cassel	für Fahrradkurbeln.
271	—	—	1	Zylinder	leer —	80	271	Mainz	Direktion Mainz	aus Eisenblech
272	—	—	1	Rolle	Dachpappe —	3	272	Bingerbrück		
273	—	—	1	Bund	Dachsplisse —	5	273	Stolp	K. E.-D." Danzig	
274	—	—	1	—	Dampfheizrohr —	15	274	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
275	—	—	1	Sack	Drahtseile —	112	275	Cöln-Ger.		
276	—	—	1	"	Düngemittel —	64	276	Marburg	K. E.-D." Cassel	
277	—	—	1	—	gelocht. Eisen —	15	277	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
278	—	—	1	—	Eisendrahtgitter —	9	278	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
279	—	—	2	Stück	Eisenplatten —	52	279	Berthelmingen	Reichsbahn	
280	—	—	1	Bund	5 verz. Eisenrohre —	45	280	Spandau	K. E.-D. Berlin	5 m lang.
281	—	—	2	—	□-Eisenstangen —	27	281	Briesen M.	K. E.-D. Posen	
282	—	—	1	Verschlag	24 durchlochte Eisenstangen	30	282	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
283	—	—	1	—	3 verbund. Eisentafeln	10	283	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
284	—	—	1	Sack	Erbsen —	50	284	"	"	
285	—	—	1	Verschlag	Fahrrad —	30	285	Berlin Ahg.	K. E.-D." Berlin	
286	—	—	1	eis. Faß	leer —	156	286	Soest	K. E.-D. Cassel	
287	—	—	1	Ballen	Federbett —	20	287	Bonn	K. E.-D. Cöln	
288	—	—	1	Paket i. L.	eis. Feilen —	8	288	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
289	—	—	1	—	eis. Fenster —	90	289	Düsseldorf-Der.		
290	—	—	1	Eimer	Fett —	11	290	Brilon Stadt	K. E.-D." Cassel	
291	—	—	1	Verschlag	2 Dosen mar. Fische	10	291	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
292	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	25	292	Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
293	—	—	2	—	Flacheisen —	48	293	Spandau		
294	—	—	1	Bund	15 Fußabtreter —	48	294	Greven	K. E.-D." Münster	
295	—	—	1	Paket i. L.	4 bronzene Füße —	7	295	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
296	—	—	1	Bund	12 Gabeln —	15	296	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
297	—	—	1	Paket i. L.	eis. Galeriestangen —	26	297	Heidelberg	Badische Stsb.	
298	—	—	1	Ballen	Gardinenstangen —	10	298	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
299	—	—	1	—	eis. Gartenstuhl —	7	299	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
300	—	—	1	—	Gasrohr —	21	300	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
301	—	—	5	—	Gasrohre —	60	301	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
302	—	—	1	Eimer	Gelee —	13	302	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
303	—	—	1	Ballen	Gesträuche —	15	303	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
304	—	—	1	Sack	12 Getreidesäcke —	8	304	Wissen	K. E.-D. Frankf. a/M	beklebt: Düdelingen
305	—	—	1	Pack	Gewebe —	?	305	Kerkrade	Niederländ. Stsb.	Dorf.
306	—	—	1	Kiste	Glasscheiben —	89	306	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
307	—	—	1	Rolle	Grauleinen —	10	307	Höxter	K. E.-D. Cassel	
308	—	—	1	Bund	4 eis. Harken —	2	308	Duisburg	K. E.-D. Essen	
309	—	—	1	Sack	30 Hafersäcke —	26	309	Witten-West		
310	—	—	1	Handkoffer	gefüllt —	3,5	310	Berlin H. u. L.	K. E.-D." Berlin	
311	—	—	1	Bund	6 Heugabeln —	?	311	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
312	—	—	1	"	Hohlglas —	14	312	Deutz	K. E.-D. Cöln	
313	—	—	1	—	Holzmodell —	3	313	"	"	
314	—	—	12	Paar	Holzpantinen —	8	314	Bonn	"	
315	—	—	1	—	Holzrahmen —	8	315	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
316	—	—	3	Stück	Holzschuhe —	4	316	Brake i/Oldb.	Oldenburgische Stsb.	
317	—	—	1	Sack	Holzschuhe —	12	317	Deutz	K. E.-D. Cöln	
318	—	—	1	Korb	Isolatoren u. Holzschrauben	21	318	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
319	—	—	1	Verschlag	Isoliermasse —	51	319	Barmen-Rittersh.		
320	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	16	320	Duisburg	K. E.-D." Essen	
321	—	—	1	"	Kaffee —	28	321	Stadtlohn	Westf. Land.-Eisenb.	
322	—	—	1	"	Kaffee —	51	322	Wasserthaleben	K. E.-D. Erfurt	
323	—	—	1	"	Kaffeesurrogat —	23	323	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
324	—	—	1	—	rohes Kalbfell —	4	324	Memmingen	Bayerische Stsb.	
325	—	—	1	Käfig	leer —	10	325	Rummelsburg Rg.	K. E.-D. Berlin	für Geflügel.
326	—	—	1	Bund	11 Kammräder —	15	326	Wissingen	K. E.-D. Münster	
327	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	27	327	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
328	—	—	1	"	Kartoffeln —	57	328	Warburg	K. E.-D. Cassel	
329	—	—	1	"	Kartoffeln —	26	329	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
330	—	—	2	Stück	Käse —	13	330	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
331	—	—	1	—	eis. Kette —	65	331	Dahlbusch-Rott.	K. E.-D. Essen	
332	—	—	1	—	Kinderstuhl —	9	332	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
333	—	—	1	—	Kinderwagen —	15	333	Aachen	K. E.-D. Cöln	
334	—	—	1	—	Klappstuhl —	18	334	Langfuhr	K. E.-D. Danzig	
335	—	—	1	Korb	Kleider etc. —	10	335	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck für Fr. Rottländer.
336	—	—	1	Holzkoffer	Kleider etc. (Gepäck)	20	336	"		
337	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	27	337	Osterfeld S.	K. E.-D. Essen	Gepäck.
338	—	—	1	Sack	Kleider —	25	338	Dahlhausen Ruhr		
339	—	—	1	"	Kleider für Schiffer —	24	339	Deutz	K. E.-D. Cöln	
340	—	—	1	"	Kleider, Wäsche, Stiefel	17	340	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
341	—	—	1	Ballen	Kleiderstoffe —	13	341	Dettingen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
342	—	—	1	Kübel	Kleinfleisch —	43	342	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
343	—	—	1	Ballen	Speck —	100	343			
344	—	—	1	Sack	Kochlöffel —	19	344	Arnheim	Niederländ. Stsb.	
345	—	—	1	Koffer	leer —	25	345	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	Gepäck.
346	—	—	1	"	leer, neu —	27	346	Dorsten	K. E.-D. Essen	hellbraun.
347	—	—	1	Korb	Kohl —	16	347	Saarunion	Reichsbahn	
348	—	—	1	Bund	25 Kohlenlöffel —	8	348	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
349	—	—	1	Korb	leer —	10	349	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
350	—	—	1	Reisekorb	2 Körbe, 3 Bürstenhalter	5	350	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
351	—	—	1	Bund	2 gebr. Körbe —	12	351	Düsseldorf		
352	—	—	1	"	5 Körbe —	25	352	Neuß	K. E.-D. Cöln	
353	—	—	9	Körbe	leer —	18	353	Cöln-Ger.	"	Flaschenkörbe.
354	—	—	1	Korbflasche	leer —	5	354	Meiningen	Bayerische Stsb.	
355	—	—	1	Kbglasball.	leer —	14	355	Soest	K. E.-D. Cassel	
356	—	—	5	Kübel	leer —	10	356	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
357	—	—	2	—	Küchenstühle —	10	357	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
358	—	—	1	—	eis. Lager —	7	358	Zeulenroda	Sächsische Stsb.	
359	—	—	1	Bund	3 Latten —	7	359	Meinerzhagen	K. E.-D. Elberfeld	
360	—	—	1	Ballen	Leder —	170	360	Lohne	Oldenburgische Stsb.	
361	—	—	1	"	Lederriemen —	11	361	Magdeburg *)	K. E.-D. Magdeburg	*) H. Wests.
362	—	—	1	"	Lederriemen —	20	362	Marten	K. E.-D. Essen	
363	—	—	1	Sack	Lederschuhe —	29	363	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
364	—	—	1	"	Leim —	55	364	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
365	—	—	1	Ballen	weißes Leinen —	30	365	Deutz	K. E.-D. Cöln	
366	—	—	1	Paket i. P.	eichene Leisten —	9	366	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	
367	—	—	1	—	Leiterwagen —	?	367	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
368	—	—	1	Sack	Linsen —	25	368	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
369	—	—	1	Ballen	Lumpen —	195	369	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
370	—	—	1	Marktkorb	leer —	3	370	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	neu, braun.
371	—	—	1	Eimer	Marmelade —	10,5	371	Carlshafen I. U.	K. E.-D. Cassel	
372	—	—	1	—	Maschinenteil —	64	372	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
373	—	—	1	Sack	36 Mehlsäcke —	30	373	Parchwitz	Rawitsch-Liegnitzer	gez. Diamant (Adler)
374	—	—	2	Säcke	50 Mehlsäcke —	42	374	Königsb. i/Pr. Ost	K. E.-D. Königsberg	
375	—	—	1	Rolle	Messingblech —	40	375	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
376	—	—	1	Paket	Messinghahn, Schrauben	0,5	376	"	"	
377	—	—	4	—	Milchkannen, leer —	20	377	Hellenthal	K. E.-D. Cöln	1)
378	—	—	1	—	hölz. Modellbrett —	3	378	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
379	—	—	1	Korb	eis. Muffen —	27	379	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
380	—	—	1	Bund	12 Müllschippen —	18,5	380	Gladbeck	K. E.-D. Essen	
381	—	—	1	Partie	Nußkohlen —	650	381	Loewen	K. E.-D. Kattowitz	
382	—	—	1	Ballen	Oberleder —	90	382	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
383	—	—	1	Kiste	def. Oberlichtscheibe	8	383	Kastorf	K. E.-D. Altona	
384	—	—	11	—	Ofenteile —	190	384	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
385	—	—	1	—	Packerhacken mit Holzgriff	0,25	385	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
386	—	—	1	Sack	Papierabfälle —	31	386	Königsb. i/Pr. Ost	K. E.-D. Königsberg	
387	—	—	1	Kiste	Pappkartons —	8	387	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
388	—	—	1	Ballen	Pergamentpapier —	12	388	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
389	—	—	1	Sack	Pferdekumtfedern —	8	389	Mainz	Direktion Mainz	
390	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	—	390	Salzderhelden	K. E.-D. Cassel	
391	—	—	1	"	leb. Pflanzen —	52	391	Kaarst	K. E.-D. Cöln	
392	—	—	1	Bund	leb. Pflanzen —	77	392	Lublinitz	K. E.-D. Kattowitz	
393	—	—	1	"	2 Pflugschare —	7	393	Crampas-S.	K. E.-D. Stettin	
394	—	—	1	Paket	Photographiekartons	7	394	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
395	—	—	1	Bund	4 eis. Platthacken —	10	395	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
396	—	—	1	Sack	Putzwolle —	11	396	"	"	
397	—	—	9	Stück	Rehfelle —	5	397	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
398	—	—	2	—	eis. Reifen —	88	398	Langfuhr	K. E.-D. Danzig	
399	—	—	1	Sack	Reisabfall —	64	399	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
400	—	—	1	Reisekorb	gefüllt —	20	400	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
401	—	—	1	—	Riemscheibe —	2,5	401	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
402	—	—	2	—	Riemscheiben —	20	402	Breslau Odertor	K. E.-D. Breslau	

[1]) 3 Kannen Abs. J. Krees, Grefrath, Empf. H. Olefs, Ruhrort.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
403	—	—	1	Bund	Riemscheibe und 1 Schwungrad	56	403	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
404	—	—	1	Sack	Roggen —	50	404	Marburg	K. E.-D. Cassel	
405	—	—	1	—	eis. Rohr —	8	405	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
406	—	—	1	—	eis. Rohr —	15	406	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
407	—	—	2	Rohrkörbe	leer —	30	407	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
408	—	—	1	—	Rohrstuhl —	3,5	408	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
409	—	—	1	Bund	2 Rohrstühle —	12	409	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
410	—	—	2	—	Rolladeneisen —	19	410	Viersen	K. E.-D. Cöln	
411	—	—	1	Pack	4 Körbe Rosen —	11	411	München Ztrlbhf.	Bayerische Stsb.	
412	—	—	1	Bund	Rouleauxstangen —	21,5	412	Aachen	K. E.-D. Cöln	
413	—	—	1	Stange	Rundeisen —	12	413	Regensburg	Bayerische Stsb.	
414	—	—	1	Bund	Rundeisen —	13	414	Königsberg Ostb.	K. E.-D. Königsberg	
415	—	—	1	Stange	Rundeisen —	33	415	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
416	—	—	1	„	Rundstahl —	13	416	Darmstadt	Direktion Mainz	
417	—	—	1	Ballen	Sackleinen —	13	417	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	gez. Thomasschlacke, Sonnenmarke.
418	—	—	2	Säcke	gebr. Säcke —	56	418	Stadtlohn	Westf. Land.-Eisenb.	
419	—	—	1	Sack	gebr. Säcke —	4	419	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
420	—	—	1	„	Samen (Tymotee) —	98	420	Zinten	K. E.-D. Königsberg	
421	—	—	1	Ballon	Säure —	37	421	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
422	—	—	1	„	Säure —	68	422	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
423	—	—	1	Bund	eis. Schaufeln —	16	423	Lünen	K. E.-D. Essen	
424	—	—	2	„	30 Schaufeln —	?	424	Tennstedt	K. E.-D. Erfurt	
425	—	—	1	„	Schaufelstiele —	26	425	Solingen N.	K. E.-D. Elberfeld	
426	—	—	1	Sack	alte Schilfmatten —	28	426	Königsb. i/Pr. Ost	K. E.-D. Königsberg	
427	—	—	1	Bund	3 Schilfmatten —	37	427	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
428	—	—	1	Sack	hölzerne Schließkeile	5	428	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
429	—	—	1	Schließkorb	leer —	14	429	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
430	—	—	1	Bund	Schraubenschlüssel —	6	430	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
431	—	—	1	—	Schraubstock —	7	431	Schaffhausen	Badische Stsb.	
432	—	—	1	—	Schraubstock —	25,5	432	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
433	—	—	1	Ballen	Seilerwaren —	31	433	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
434	—	—	1	Sack	Soda —	108	434	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
435	—	—	3	—	eis. Spaten —	3,5	435	Schönebeck	K. E-D. Magdeburg	
436	—	—	1	Stück	Spiralfedereisen —	17	436	Herdecke-V.	K. E.-D. Elberfeld	
437	—	—	1	Bund	12 eis. Stäbe —	23,5	437	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
438	—	—	1	Stange	Stahl —	5	438	Zella-St. B.	K. E.-D. Erfurt	
439	—	—	4	Stangen	Stahl —	47	439	Heidelberg	Badische Stsb.	
440	—	—	1	Pack	3 Stahlschienen —	27	440	Danzig 1. Th.	K. E.-D. Danzig	
441	—	—	1	Stück	Stahltafel —	46	441	Cassel Eilg.	K. E.-D. Cassel	
442	—	—	1	—	Stahlwelle —	63	442	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
443	—	—	1	Bund	Stuhlrohr —	25	443	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
444	—	—	1	„	Tannenpflanzen —	15	444	Rhede	K. E.-D. Essen	
445	—	—	1	—	Tischuntergestell —	5	445	Dahlhausen Ruhr	„	
446	—	—	1	Ballen	Torfmull —	130	446	Demker	K. E.-D. Magdeburg	
447	—	—	1	„	4 Treibriemen —	69	447	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
448	—	—	1	Sack	eis. Türgehänge —	48	448	Elberfeld-Mirke	K. E.-D. Elberfeld	
449	—	—	1	Bund	22 Türleisten —	?	449	Hösel	K. E.-D. Essen	
450	—	—	1	Paket	Türschlösser —	3	450	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
451	—	—	1	Bund	2 Ulmen —	5	451	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
452	—	—	1	Kiste	Umzugsgut (Betten, Decken etc.)	103	452	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
453	—	—	1	—	Ventil —	13	453	Graudenz	K. E.-D. Danzig	mit Schraubenschlüssel.
454	—	—	6	—	Visierstangen, weiß-rot	12	454	München Ztrlbhf.	Bayerische Stsb.	
455	—	—	1	Handkoffer	Wäsche —	5	455	Schwerin	Grhzl. Mecklb. Stsb.	Gepäck.
456	—	—	1	Reisekorb	Wäsche etc. —	25	456	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
457	—	—	1	Sack	Wäscheklammern —	36	457	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
458	—	—	1	—	Wasserkessel —	6	458	Herbede	K. E.-D. Essen	
459	—	—	1	Ballen	Webwaren —	9	459	Hamm	„	
460	—	—	1	Sack	Weinrückstände —	68	460	Darmstadt	Direktion Mainz	
461	—	—	1	—	eis. Welle —	10	461	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
462	—	—	1	—	eis. Welle —	33	462	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
463	—	—	3	—	Winden —	114	463	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
464	—	—	1	Sack	Zeug, Betten, Schuhe	23,5	464	Magdeburg*)	K. E.-D. Magdeburg	*) H. Wests.
465	—	—	1	Bund	5 Zinkeimer —	6	465	Leer	K. E.-D. Münster	
466	—	—	1	Sack	22 Zuckersäcke —	23	466	Wilkau	Sächsische Stsb.	
467	—	—	1	—	Zugstange —	18	467	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
468	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	25	468	Einbeck	K. E.-D. Cassel	
469	—	—	1	„	Zwiebeln —	40	469	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
470	—	—	1	„	Zwiebeln —	49	470	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 29. 13. April 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Nochmals Eisenbahnüberschüsse und Verwaltungskosten.
Verwendung von Wagenwärtern als Zugführer.
Das Verfügungsrecht des Absenders in der Praxis.
Neuer Tarif für die Beförderung von Reisenden in der IV. Wagenklasse auf den russischen Eisenbahnen.
Nachrichten:
Deutschland: Nachweisung der Betriebsunfälle. — Beschaffung von Personen-, Gepäck- und Güterwagen. — Beschaffung von Güterwagen mit erhöhter Tragfähigkeit. — Überleitung der Vorortzüge zwischen Potsdam und Erkner von den Ferngleisen auf die Stadtgleise der Berliner Stadtbahn. — Sommerfahrplan der Eisenbahndirektion Berlin. — Lübeck-Büchener E. — Löhne der englischen und preuß. Eisenbahnbediensteten. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Abschaffung der I. Wagenklasse bei den Personenzügen der bayer. Staatsbahnen. — Dampfmotorwagen auf den bayerischen Staatsbahnen. — Bäderschnellzug zwischen Dresden, Teplitz und Karlsbad. — Kohlenverkehr der sächs. Staatsbahnen. — Ein neuartiger Durchgangswagen der sächs. Staatsbahnen. — Feuerschutzstreifen in Waldungen. — Satzungen für den Allgemeinen Verband der Eisenbahnvereine der preuß.-hess. Staatsbahnen. — Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung. — Eisenbahn-Frauenverein in Königsberg i/P. — Personalnachrichten.
Österreich: Der Kaiser im Eisenbahnmuseum. — Reise des Eisenbahnministers. — Die neue Verkehrsinstruktion für die österr. und ungar. Eisenbahnen. — Gegen die Erhöhung der Holztarife. — Eisenbahnverbindung Kirchberg-Mariazell-Gußwerk. — Steuerfreiheit der Lebensmittelmagazine. — Blatternerkrankung in Wocheiner Feistritz. — Einführung von Umsetzwagen auf den österr. Staatsbahnen. — Personalnachrichten.
Ungarn: Gehaltsregelung bei den Staatsbahnen. — Zur Bewegung unter den ungar. Eisenbahnbeamten. — Kurs für Eisenbahnbeamte. — Truppenbeförderung und Eisenbahnverkehr.
Übrige europäische Länder: Elektrische Bahn Brüssel-Antwerpen. — Pariser Stadtbahn. — Verkehrsstreitigkeiten in Paris. — Fahrpreisermäßigung für französ. Reserveoffiziere. — Fahrkarten zum halben Preise auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. — Beleuchtung nach dem System Vicarino auf den französ. Staatsbahnen. — Neuer Wagen mit 40 t Tragfähigkeit der französ. Nordbahn. — Ein eigenartiger neuer Tarif der französ. Bahnen. — Kilometerfahrscheine in der Schweiz. — Simplontunnel. — Eisenbahn Vernayaz-Salvan. — Eisenbahnfahrpläne in der Schweiz. — Die Bauanlage der Nebenbahnen in der Schweiz. — Eisenbahnpersonal und Staatsbahnbetrieb in Italien. — Elektr. Bahn Porto Ceresio-Lugano. — Elektr. Straßenbahn Stresa-Pallanza. — Direkte Personenwagen zwischen Rom und Sizilien. — Tarifermäßigung für Beförderung von Milch und Sahne in Rußland.
Fremde Weltteile: Spurweite der Eisenbahn Dar-es-Salaam-Mrogoro.
Allgemeines.
Bücherschau.
Amtliche Bekanntmachungen.

Nochmals Eisenbahnüberschüsse und Verwaltungskosten.

Die Ausführungen über dieses Thema in Nr 23 d. Ztg. haben in der Nummer 13 der in Stuttgart erscheinenden Deutschen Eisenbahnbeamten-Zeitung vom 31. März d. J. eine recht freundliche Beurteilung gefunden. Der Verfasser ist mit uns darin einig, daß das Chemnitzer Tageblatt in der von uns besprochenen Veröffentlichung in den hauptsächlichsten Punkten wenig glücklich gewesen ist, und er erkennt an, daß die von uns geübte Kritik berechtigt gewesen sei und in den wesentlichen Punkten das Richtige getroffen habe. Nur kann er sich noch nicht davon überzeugen, daß die Schlußfolgerung unserer Ausführungen, ein großes Eisenbahnunternehmen müsse notwendigerweise den Verwaltungsdienst einfacher und billiger einrichten können, als ein kleines Unternehmen, auf zuverlässiger Grundlage beruht; denn er meint, nicht die vereinigten preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, sondern die Reichseisenbahnen hätten jetzt den Vorzug, im Verwaltungsdienst mit den geringsten und daher günstigsten Zahlen voranzugehen, und er begründet seine Meinung, indem er bemerkt:

„Aber wie stimmt diese Formel bei Anwendung auf die Reichseisenbahnen? Nach der Tabelle 25 der Reichsstatistik entfielen im Jahre 1902 von je 100 der sämtlichen Bediensteten bei den Reichsbahnen 3,427, bei Preußen-Hessen 4,354 und vom persönlichen Gesamtaufwande von je 100 ℳ bei den Reichsbahnen 7,439 ℳ und bei Preußen-Hessen 10,293 ℳ auf den Verwaltungsdienst. Und dabei sind die Reichsbahnen doch noch nicht zwei Drittel so groß wie die sächsischen. Auch wenn andere Verhältniszahlen zwischen Reichsbahnen und den preußisch-hessischen herangezogen werden, will das nicht auf die preußische Seite neigen. Es entfallen im Verwaltungsdienst im Jahre 1902 auf 100 000 Lokomotivkm bei den Reichsbahnen 3,83 und bei Preußen-Hessen 4,44 Bedienstete und auf 100 000 ℳ Roheinnahmen bei den Reichsbahnen 1,02 und bei Preußen-Hessen 1,11 ℳ. Hier läßt also jene Formel und Meinung im Stich. Den Grund dafür kennen zu lernen, wäre höchst angenehm.“

Wir sind in der Lage, die gewünschte Auskunft zu geben. Zu dem Zweck müssen wir zunächst anführen, was nach den vom Reichseisenbahnamt verfaßten „Allgemeinen Bemerkungen“ zu der öfters erwähnten statistischen Tabelle 25 unter „Verwaltungsdienst“ zu verstehen ist, nämlich: der gesamte Dienst der leitenden und beaufsichtigenden Verwaltungsorgane. Er erstreckt sich z. B. auf Direktion und Verwaltungsrat, Kommissionen, Zentralbureau, Tarif- und Reklamationsbureau, Güter-, Personen-, Wagen- und Rechnungskontrollen, Hauptkassenverwaltung, Zentralmaterialienverwaltung, technisches Zentralbureau, Betriebsdirektion, allgemeine Wagenverwaltung, Betriebs-, Maschinen-, Werkstätten-, Telegraphen- und Verkehrsinspektionen, Bauabteilungen und ähnliche Dienststellen sowie auf das zu diesen Stellen gehörige Bureaubeamten-, Unterbeamten- und Dienstpersonal.

Man sollte meinen, daß bei diesen klaren Vorschriften die Eintragungen in der Tabelle 25 bei den verschiedenen Bahnen ohne weiteres vergleichsfähig sein müßten. Dem ist aber nicht so.*) Vergleicht man nämlich die Angaben in der Tabelle 25 für das Jahr 1902 bei den Reichseisenbahnen mit der Anlage IV des Verwaltungsberichts dieser Bahnen für 1902, die die Unterlagen zur Tabelle 25 im einzelnen enthält, so ergibt sich zwar, daß das Personal für den Verwaltungsdienst an beiden Stellen übereinstimmt. Bei näherer Prüfung der Anlage IV zeigt sich jedoch, daß das bei den Betriebs-, Maschinen- und Werkstätteninspek-

*) Es wäre sehr verdienstvoll, wenn das Reichseisenbahnamt die völlige Einheitlichkeit der Angaben in der Tabelle 25 herbeiführen möchte. Die Verwaltungsberichte der meisten Staatsbahnen bieten eine Handhabe, um die richtige Klassifikation des Personals wenigstens in den Hauptgruppen nachzuprüfen.

tionen beschäftigte Personal — abweichend von den Vorschriften der Reichsstatistik — nicht bei dem Verwaltungsdienst, sondern beim Bahnunterhaltungs-, Betriebs-, Verkehrs- und Werkstättendienst nachgewiesen wird. Um daher für die Reichseisenbahnen vergleichsfähige Zahlen zu erhalten, muß ihrem Verwaltungsdienst nach folgendes Personal zugerechnet werden:

a) aus dem Bahnunterhaltungsdienst	63,81	Köpfe mit	214 788 ℳ
b) aus dem Betriebs- und Verkehrsdienst	61,13	„ „	182 747 „
c) aus dem Maschinen- und Werkstättendienst	102,51	„ „	293 009 „
zusammen	227,45	Köpfe mit	690 544 ℳ
Dazu als Anteil an den Nebenbezügen (Spalte 10 der Anlage IV) etwa			60 000 „
	= 227,45	Köpfe mit	750 544 ℳ

Ferner muß berücksichtigt werden, daß bei den Reichseisenbahnen das bei den Bauabteilungen, Sektionen usw. beschäftigte sogen. Neubaupersonal — außeretatsmäßige Beamte, Ingenieure, Bauassistenten, Landmesser, Hilfszeichner, Bauaufseher, Meßgehilfen — unmittelbar auf die betreffenden Baufonds verrechnet wird und ebenfalls in den Kopfzahlen des Verwaltungsdienstes in der Tabelle 25 nicht mitenthalten ist, während dies bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen der Fall ist. Ziffermäßige Unterlagen für dieses Personal liefert der Verwaltungsbericht nicht. Nach der Zahl der Bauabteilungen und dem Umfang der Bauausführungen aus besonderen Baufonds muß dieses Neubaupersonal mit mindestens 180 Köpfen und 520 000 ℳ Bezügen in Ansatz gebracht werden.

Hiernach erhöht sich das bei den Reichseisenbahnen im Verwaltungsdienst nachzuweisende Personal auf 1330,58 Köpfe mit 3 901 212 ℳ Bezügen und das Gesamtpersonal auf 27 113,34 Köpfe mit 35 881 752 ℳ Bezügen.

Unter Berücksichtigung dieses Umstandes entfallen im Jahre 1902 von je 100 der sämtlichen Bediensteten bei den Reichseisenbahnen 4,907 Köpfe und von je 100 ℳ des persönlichen Gesamtaufwands 10,872 ℳ auf den Verwaltungsdienst. Dem stehen bei Preußen-Hessen 4,354 Köpfe und 10,293 ℳ gegenüber, und es entfallen unter Berücksichtigung der Schmalspurbahnen

	auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge Köpfe	auf 100 000 Nutzkilometer Köpfe	auf 100 000 Wagenachskilometer aller Art Köpfe	auf 100 000 ℳ Roheinnahme Köpfe
bei den Reichseisenbahnen . .	0,691	5,522	0,151	1,477
dagegen bei Preußen-Hessen . .	0,488	4,457	0,115	1,107

Unsere Formel läßt uns daher auch bei einem Vergleich mit den Reichseisenbahnen nicht im Stich. Dasselbe gilt bei einer Gegenüberstellung der preußisch-hessischen Ziffern und der aller übrigen deutschen Staatsbahnen.

Zum Schluß noch eine kurze Entgegnung auf die Bemerkung der Deutschen Eisenbahnbeamten-Zeitung, daß in Preußen das Ministerium der öffentlichen Arbeiten verhältnismäßig mehr Arbeiten der laufenden Verwaltung der Staatsbahnen übernehme, als das Finanzministerium in Sachsen, und daß zur richtigen Beurteilung das in der Zentralinstanz für das Eisenbahnwesen beschäftigte Personal mitgerechnet werden müßte. Der Einwand mag in gewissem Umfange zutreffen, obwohl eine Menge Arbeiten, die — weil allgemeiner Natur — nach der Meinung des Verfassers im preußischen Eisenbahnministerium ausgeführt werden, tatsächlich nicht der Zentralstelle, sondern den bei den Eisenbahndirektionen gebildeten Gruppen und Ausschüssen zufallen. Immerhin würden wir die Zahlen der Zentralleitung gern einrechnen, wenn sie zuverlässig bekannt wären. Von einem nennenswerten Einfluß sind sie aber auf keinen Fall; nach einer überschläglichen Schätzung würde die durchschnittliche Kopfziffer sich für Preußen-Hessen um ein geringes mehr als für Sachsen erhöhen, dagegen würde Sachsen bei dem durchschnittlichen Aufwande für einen Kopf des im Verwaltungsdienste tätigen Personals sich noch etwas verschlechtern. Nicht unerwähnt mag übrigens noch bleiben, daß die Eisenbahndirektionen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft auch die Aufsicht über die Privateisenbahnen und die technische Aufsicht über die Kleinbahnen führen, eine Aufgabe, deren Ausführung nicht wenige Beamtenkräfte des Eisenbahnverwaltungsdienstes in Anspruch nimmt.

Verwendung von Wagenwärtern als Zugführer.

Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom Oktober 1903 ermächtigt die Königlichen Eisenbahndirektionen, als Zugführer bei Schnell- und Personenzügen auch tüchtige erprobte Wagenwärter zu verwenden. Diese Bestimmung ist, wie nachstehend näher erörtert, in mehrfacher Beziehung von Wichtigkeit und wird ihren Zweck, zur Erhöhung der Betriebssicherheit beizutragen, nicht verfehlen.

Bei allen wichtigen, zur Beförderung von Personen dienenden Zügen ist die technische Überwachung der Wagen im Betriebe den Wagenwärtern übertragen. Es sind dies Bedienstete, welche das Schlosser-, Schmiede- oder Stellmacherhandwerk erlernt und ihre weitere Ausbildung in einer Wagen-Reparaturwerkstätte sowie im Betriebsdienst erlangt haben. Es obliegt ihnen die Aufsicht über die Wagen des von ihnen zu begleitenden Zuges, insbesondere die Überwachung bezw. Instandhaltung der Achsen mit den Achslagern, der Kupplungen, Brems-, Heizungs-, Beleuchtungs-, elektrischen und sonstigen Einrichtungen. Sie sind für den betriebsfähigen Zustand aller dieser Einrichtungen allein verantwortlich, weil der ihnen vorgesetzte Zugführer mangels handwerksmäßiger Vorbildung nicht in der Lage ist, ihre Tätigkeit überwachen zu können.

Da die Laufbahn dieser Beamten bislang mit ihrer Ernennung zum Wagenwärter abgeschlossen, ihnen die Zugführerlaufbahn verschlossen war, so standen sie wesentlich hinter den Zug- bezw. Lokomotivführern zurück. Diesem Umstand ist es zuzuschreiben, daß sich tüchtige Schlosser und Schmiede vorzugsweise dem Lokomotivführerdienst widmeten bezw. der Wagenwärterlaufbahn nur dann zuwendeten, wenn sie hierauf durch ihre Beschäftigung in einer Wagenwerkstätte angewiesen waren.

Die Aussicht, in die Stellung eines Zugführers aufrücken zu können, wird wesentlich zur Hebung des ganzen Standes, zur Heranziehung tüchtiger Kräfte beitragen. Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß der Erlaß in Zusammenhang steht mit den wichtigen Fortschritten im Eisenbahnwesen, insbesondere mit den allgemein sich geltend machenden Bestrebungen, die Zuggeschwindigkeit zu erhöhen. Mit der Zunahme der Geschwindigkeit wachsen auch die durch mangelhafte Untersuchung und Instandhaltung der Wagen bedingten Betriebsgefahren. Gleichwie die Beförderung von Schnellzügen durch ausgewählte, besonders tüchtige Lokomotivführer erfolgt, so ist es aus vorstehenden Gründen und in Anbetracht der eigenartigen Wageneinrichtungen, namentlich bei den D-Zügen, unerläßlich, die Überwachung erprobten, mit allen Einrichtungen vollkommen vertrauten Wagenwärtern zu übertragen.

Eine weitere Förderung der Betriebssicherheit ist anderseits darin zu erblicken, daß handwerksmäßig vorgebildete Zug-

führer befähigt sind, die Tätigkeit der Wagenwärter nach jeder Richtung hin zu überwachen, sie zu unterstützen, ihnen mit Rat und Tat in schwierigen Fällen zur Seite zu stehen. Solche Zugführer werden ihre Stellung als Vorgesetzte der Wagenwärter auch insofern erfüllen, als sie imstande sind, deren Ausbildung zu leiten und zu fördern, in ähnlicher Weise, wie dies bei dem Lokomotivpersonal geschieht. Während der Lokomotivheizer erst nach mehrjähriger Fahrzeit und gründlicher Ausbildung in allen Zweigen des Lokomotivdienstes selbständig Führerdienst verrichten darf, ist der Wagenwärter bereits nach zweimonatlicher Ausbildung im Zugdienst zur selbständigen Dienstleistung berechtigt und sich selbst überlassen. Wenn nun auch die Führung der Lokomotive ein erheblich größeres Maß von Umsicht und Aufmerksamkeit erfordert, eine größere Verantwortung in sich schließt, so wird doch auch bei den Wagenwärtern eine gründliche Ausbildung im Betriebe unter sachverständiger Leitung und Aufsicht dem dienstlichen Interesse nur förderlich sein.

Eine Veranlassung, Arbeiter ohne handwerksmäßige Vorbildung als Zugführer bei wichtigen Zügen auszubilden, liegt keineswegs vor, da der Verwaltung für diesen Zweck geeignete Handwerker in den Hauptwerkstätten in genügender Zahl zur Verfügung stehen.

Ob es sich nicht empfiehlt, noch einen Schritt weiter zu gehen und für Schnellzüge solche Zugführer zu verwenden, die im Lokomotivfahrdienst tätig gewesen sind und die Führerprüfung abgelegt haben, mag dahingestellt bleiben. Solche Zugführer würden zweifellos befähigt sein, alle im Betriebe vorkommenden Unregelmäßigkeiten zu beurteilen und eine sachgemäße Überwachung des Fahrdienstes auszuüben. Sie würden daher imstande sein, ihre Stellung als Zugführer, als Vorgesetzte aller Zugbeamten während der Fahrt, vollständig auszufüllen.

Das gesamte Eisenbahnwesen hat in den letzten 25 Jahren einen bedeutenden Aufschwung genommen. Hieraus ergibt sich von selbst die Notwendigkeit, die Anforderungen an die Beamten des äußeren Betriebes mit den Fortschritten im Eisenbahnbetriebe in Einklang zu bringen, Vorschriften zu verschärfen, die unter einfacheren Verhältnissen erlassen waren.

Der Erlaß des Herrn Ministers bedeutet nach dieser Richtung hin einen Schritt vorwärts und wird dazu beitragen, das Gefühl der Sicherheit auf der Eisenbahn zu verstärken.

Das Verfügungsrecht des Absenders in der Praxis.

Zu dem unter dieser Überschrift in Nr 27 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatz wird uns von geschätzter Seite geschrieben: „Die Zusatzbestimmung VII (2) des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abt. A (vergl. Nachtrag I vom 1. April 1904) zu § 51 der Eisenbahn-Verkehrsordnung enthält nachstehende Vorschrift: ‚Das Verlangen, daß eine Sendung nur auf einem Teile der Beförderungsstrecke als Eilgut oder als beschleunigtes Eilgut befördert werden soll, ist unzulässig.‘ Diese Vorschrift besteht seit vielen Jahren und findet sich dem Sinne nach bereits in mehreren Reglements vom Jahre 1877; sie ist später gelegentlich der gemeinschaftlichen Sitzung des Unterausschusses der ständigen Tarifkommission und des von der österreichisch-ungarischen Direktorenkonferenz mit der Ausarbeitung der Zusatzbestimmungen zu dem neuen österreichisch-ungarischen Betriebsreglement betrauten Ausschusses (Wien, 18./19. Juli 1892) aus dem § 56 des früheren Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands in den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I übernommen worden. Wenn nach den bei den preußischen Staatseisenbahnen geltenden Vorschriften nachträgliche Anweisungen des Absenders, eine als Frachtgut aufgegebene Sendung von einer Unterwegsstation als Eilgut weiter- oder nach der Versandstation zurückzusenden, als unzulässig bezeichnet sind, dürfte dies zweifellos auf jene Bestimmung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs zurückzuführen sein. Unseres Erachtens ist ein solches Verbot auch durchaus gerechtfertigt, solange die erwähnte Zusatzbestimmung gilt. Denn wenn der Absender beim Abschluß des Frachtvertrages keinen Anspruch hat, daß die Sendung teils als Stückgut, teils als Eilgut abgefertigt wird, so kann er dieses Verlangen auch nicht im Wege der nachträglichen Verfügung geltend machen. Die im eingangs erwähnten Aufsatz angeführte Begründung, daß die Erteilung nachträglicher Verfügungen den Abschluß eines neuen Frachtvertrages bedeute, ist insofern nicht einwandfrei, als die Ausführung der Verfügungen im allgemeinen ohne Forderung eines neuen Frachtbriefes — also auf Grund des ursprünglichen Frachtvertrages — zu bewirken ist. (§ 46 Ziff. 9 der Allg. Abf.-Vorschr.) Sofern die Berechtigung solcher nachträglicher Verfügungen anerkannt werden sollte, würde die obenerwähnte Zusatzbestimmung ohne weiteres hinfällig werden, weil sie vermöge der nachträglichen Verfügung jederzeit beliebig umgangen werden könnte. Auch vom praktischen Standpunkte aus dürfte ein solches Entgegenkommen nicht unbedenklich erscheinen, namentlich wegen der Umladeschwierigkeiten bei gewissen Güterarten und ferner auch aus betrieblichen Rücksichten, wenn — wie bei beschleunigtem Eilgut — die Weiterbeförderung mit den günstigsten von der Eisenbahn dafür freigegebenen Zügen erfolgen muß.“

Neuer Tarif für die Beförderung von Reisenden in der IV. Wagenklasse auf den russischen Eisenbahnen.

Seit 15./28. März d. J. ist auf den russischen Bahnen ein neuer Tarif für die Beförderung von Reisenden in IV. Wagenklasse eingeführt. Danach wird der Fahrpreis für Reisende IV. Klasse im Lokal- und im direkten Verkehr in halber Höhe des für die Fahrkarte III. Klasse festgesetzten Betrages berechnet. Kinder, welche das 5. Jahr noch nicht erreicht haben, werden in Begleitung ihrer Angehörigen unentgeltlich befördert, Kinder von 5—10 Jahren zahlen ein Viertel des für einen erwachsenen Reisenden in IV. Wagenklasse berechneten Fahrpreises, während endlich Kinder von über 10 Jahren als erwachsene Reisende angesehen werden. Das Fahrgeld steht ohne Abzug des auf die Staatssteuer entfallenden Betrages der betreffenden Bahn zu.

Nach dem zur Zeit in Rußland gültigen Personentarif, der zum Teil ein Staffel-, zum Teil Zonentarif ist, läßt sich nicht ohne weiteres sagen, welche Einheitssätze danach für die Reisenden IV. Klasse zur Erhebung kommen werden; denn für die ersten 920 Werst werden 0,75 Kop. für die Personenwerst, also 6,90 R. erhoben. Zu diesem Betrage werden dann für jede Zone 15 Kop. zugeschlagen, und zwar für die

921.— 990.	Werst	2 Zonen	zu je	35	Werst	
991.—1510.	„	13 „	„ „	40	„	
1511.—3010.	„	30 „	„ „	50	„	
von der 3011.	„	für jede Zone	zu	70	„	20 Kop.

Nach Maßgabe dieser tarifarischen Bestimmungen gelangten dann die Preise zur Erhebung, wie sie weiter unten den demnächst zu zahlenden Fahrpreisen gegenüber gestellt worden sind. Diese Fahrpreise sind offenbar zu hoch gewesen und hat das Finanzministerium daher beschlossen, eine weitere, recht erhebliche Ermäßigung eintreten zu lassen. Es wurden zu dem Zwecke die besonderen Bestimmungen für die Berechnung der Fahrpreise der IV. Klasse, wie sie vorstehend aufgeführt worden sind, fallen gelassen und bestimmt, daß die Grundsätze, die für die Bildung der Fahrpreise der III. Klasse maßgebend sind und nach denen gegenwärtig auch schon die

Fahrpreise der I. und II. Klasse berechnet werden, auch auf die IV. Klasse angewendet werden sollen, indem die Hälfte des Fahrpreises der III. Klasse zur Erhebung gelange. Zur Zeit werden aber die Fahrpreise der III. Klasse nach folgenden Grundsätzen berechnet und kommen danach zur Erhebung: für 1—160 Werst für die Person 1,4375 Kop.; für 161—300 Werst wird zu der Gesamtzahlung für die durchfahrenen 160 Werst (= 2,30 R.) für jede weitere Personenwerst 0,9 Kop. zugeschlagen. Damit schließt die Staffel ab und es reiht sich hieran der Zonentarif, nach dem für jede Zone 20 Kop. erhoben werden sollen. Die Zonen sind folgendermaßen abgegrenzt:

301— 500 Werst	=	8	Zonen	zu je	25	Werst
501— 710 „	=	7	„	„ „	30	„
711— 990 „	=	8	„	„ „	35	„
991—1510 „	=	13	„	„ „	40	„

Von der 1510. Werst ab ist jede Zone 50 Werst groß. Rechnet man nach diesen Sätzen den Fahrpreis aus, so findet man, daß ein Reisender zahlt auf eine Entfernung

von Werst	in der IV. Klasse	in der III. Klasse	in der IV. Klasse	ein Kind von 5—10 Jahren in der IV. Klasse
	jetzt		künftig	
	Rubel			
160	1,20	2,30	1,15	0,29
200	1,50	2,66	1,33	0,33
300	2,25	3,56	1,78	0,45
400	3,00	4,40	2,20	0,55
500	3,75	5,20	2,60	0,65
600	4,50	6,00	3,00	0,75
700	5,25	6,60	3,30	0,83
800	6,00	7,20	3,60	0,90
900	6,75	7,80	3,90	0,98
1000	7,35	8,40	4,20	1,05
3000	13,65	16,80	8,40	2,10

Die künftigen Sätze sind so niedrig, daß ein Vergleich mit den Personenfahrpreisen anderer Länder eigentlich ausgeschlossen ist. Schon bei einer Entfernung von 600 Werst ist der Fahrpreis der IV. Klasse nur etwa 1 ₰ für das Kilometer, bei 3000 Werst fällt er sogar auf etwa ½ ₰.

Die zur Zeit gültigen Regeln für die Beförderung des Gepäcks der Reisenden IV. Klasse bleiben auch nach Einführung der vorerwähnten Neuerung bestehen.

Offenbar scheint das Ministerium der Verkehrsanstalten der Meinung zu sein, daß infolge der so außerordentlich herabgesetzten Fahrpreise der Verkehr sich sehr erheblich steigern wird, denn es soll beschlossen worden sein, die zur Zeit vorhandenen 1700 Wagen IV. Klasse auf 7000 zu erhöhen.

Nun fragt es sich, welche Wirkung diese Tarifmaßregel haben wird. Wenn man die Ergebnisse der letzten 20 Jahren zu Rate zieht, so findet man ganz eigenartige Zahlen. Es wurden nämlich befördert:

im Jahre	in der III. Klasse	in der IV. Klasse	von überhaupt beförderten Personen
	in Tausenden		
1882 . . .	29 400	1137	37 210
1885 . . .	30 586	673	37 586
1890 . . .	36 040	1101	46 505
1895 . . .	44 704	3155	60 823
1900 . . .	76 810	5981	104 312
1901 . . .	83 115	7061	112 762

Es sind also bei einer Bevölkerungszahl von rund 100 000 000 Einwohner nur rund 7 000 000 Fahrkarten IV. Klasse verkauft worden. Das scheint außerordentlich wenig zu sein, namentlich wenn man erwägt, daß der russische Bauer besonders beweglich und darauf angewiesen ist, durch einen Nebenverdienst neben seinem landwirtschaftlichen Betriebe sich in seinen wirtschaftlichen Verhältnissen einigermaßen über Wasser zu halten.

Aber gerade dieser letztere Umstand wird wohl mit die Veranlassung dazu gewesen sein, daß die Fahrpreise so bedeutend ermäßigt worden sind. Es soll offenbar auf diesem Wege der Bauer bewogen werden, die endlosen Strecken nicht mehr zu Fuß zurückzulegen, sondern die Eisenbahn zu dem Zwecke zu benutzen, um schneller an den Bestimmungsort zu gelangen und weniger Zeit zu verlieren. Aber es bleibt immerhin noch zweifelhaft, ob das Ziel erreicht wird, denn der Bildungsgrad und der Mangel an barem Gelde werden voraussichtlich zwei Hinderungsgründe sein, deren Überwindung namentlich nicht in kurzer Zeit gelingen wird. Wenigstens läßt die vorstehende Zahlenreihe eine solche Befürchtung nicht ganz unberechtigt erscheinen, denn auch schon der bisher gültige Tarif war sehr niedrig und dennoch ist die Eisenbahn von den landwirtschaftlichen Arbeitern verhältnismäßig wenig benutzt worden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Februar d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschließlich der bayerischen und der Bahnen mit weniger als 50 km Betriebslänge — 11 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 4 bei Personenzügen), 15 Entgleisungen in Stationen (davon 7 bei Personenzügen), 3 Zusammenstöße auf freier Bahn (davon einer bei einem Personenzuge) und 12 Zusammenstöße in Stationen (davon einer bei einem Personenzuge) vorgekommen. Dabei wurden 12 Reisende, 7 Bahnbedienstete und 2 fremde Personen verletzt.

— **Beschaffung von Personen-, Gepäck- und Güterwagen bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 23. März d. J. sind jetzt 937 Personen- und 206 Gepäckwagen für bestehende Bahnen, 140 Personen- und Gepäckwagen für Neubaulinien, ferner 8480 Güterwagen in Bestellung gegeben, und es wird die Verteilung der bestellten Wagen an die einzelnen Direktionsbezirke und Neubaustrecken bekannt gegeben. Es handelt sich hier um diejenigen Wagen, wegen deren Beschaffung nach unserer Mitteilung in Nr 84 S. 1266 Jahrg. 1903 und in Nr 3 S. 35 d. Ztg. die Eisenbahndirektion Berlin mit Auftrag versehen war.

— **Die Beschaffung von Güterwagen mit erhöhter Tragfähigkeit für die preußischen Staatsbahnen** hat, wie wir in Nr 26 S. 414 d. Ztg. mitteilten, in einzelnen Kreisen solcher Verkehrstreibenden, welche Kohlen und andere Massengüter in der Regel in Mengen von 10 t beziehen, die Befürchtung erweckt, daß ein Mangel an 10 t-Wagen eintreten werde. Die Berliner Handelskammer ist abweichend von den Ältesten der Kaufmannschaft der Ansicht, daß kein Grund zur Beunruhigung vorliegt, da nach Mitteilung des Regierungsvertreters im preußischen Abgeordnetenhause zur Zeit noch 52 % aller offenen Wagen eine geringere Tragfähigkeit als 15 t besitzen. Die vermehrte Beschaffung schwertragender Wagen bedeutet einen wirtschaftlichen Fortschritt, der den Wünschen weiter Kreise entspricht. Die Handelskammer hält es daher nicht für erforderlich, zu gunsten der Beibehaltung von 10 t-Wagen vorstellig zu werden; sie wird aber beim Minister der öffentlichen Arbeiten anregen, daß eine Verlängerung der Frist bei Ent- und Beladung schwertragender Wagen eintrete.

— **Die Überleitung der Vorortzüge zwischen Potsdam und Erkner von den Ferngleisen auf die Stadtgleise der Berliner Stadtbahn** hat am 29. März d. J. auf Bahnhof Grunewald begonnen. Für gewöhnlich fahren — wie bisher — alle von Charlottenburg kommenden Stadtzüge und Vorortzüge aus der Richtung Grünau in Grunewald am nördlichen Gleis des nördlichen Bahnsteiges (bisheriger Stadtbahnsteig) an, ausnahmsweise aber auch am südlichen Gleis. Alle Vorortzüge Erkner-Potsdam benutzen dagegen jetzt das südliche Gleis des nördlichen Bahnsteiges. In umgekehrter Richtung dient das nördliche Gleis des bisherigen Vorortbahnsteiges für den Stadtverkehr und das südliche Gleis für den Vorortverkehr nach Erkner. Damit ist auf diesen beiden Bahnsteigen in Grunewald der Richtungsbetrieb eingeführt. Zugleich sind die beiden neuen Stellwerke Wgd und Ogd und die am westlichen Ende des Bahnhofes neu hergestellten Aufstellungsgleise in Benutzung genommen worden.

Der bisherige Vorortbahnsteig ist gleichzeitig durch Aufschüttung und Erbauung neuer Kantenmauern auf 0,76 m über Schienenoberkante aufgehöht und an beiden Enden mit Wasserkranen versehen worden. Diese haben den Zweck, während des Aufenthalts der Züge den Wasservorrat der Lokomotiven zu ergänzen, damit sie die 2 Stunden dauernde Fahrt zwischen Potsdam und Erkner mit unbedingt ausreichendem Speisewasser zurücklegen können. Die Station Grunewald liegt für diesen Zweck am bequemsten.

Die übrigen Arbeiten auf der Stadtbahn, welche bis zum 1. Mai, dem Tage der Überleitung der Vorortzüge auf die Stadtgleise aller Stationen zwischen dem Schlesischen Bahnhof und Grunewald, beendet sein müssen, nahen sich gleichfalls ihrer Vollendung. Hierher gehören die Bahnsteigverlängerungen auf den Haltestellen Thiergarten, Bellevue und Lehrter Bahnhof, die Vermehrung der Arme an den Richtungszeigern aller Stationen — eine Arbeit, die etwa 19 000 ℳ kostet — die Verbreiterung der Treppen auf dem Schlesischen Bahnhof, die Einrichtung einer neuen Fahrkartenverkaufsstelle am Schiffbauerdamm für Bahnhof Friedrichstraße u. dergl.

Auf Bahnhof Jannowitzbrücke haben die Bauarbeiten, begünstigt durch das schöne Wetter, schneller als in Nr 26 S. 409 d. Ztg. angedeutet ihren Abschluß gefunden, indem bereits einen Tag vor dem programmäßig festgesetzten Zeitpunkt, nämlich in der Nacht vom 20. zum 21. März d. J., das südliche Ferngleis auf den neuen eisernen Überbau gelegt worden ist; zwei Tage später wurde nachts das andere Ferngleis verschoben und in der Nacht vom 24. zum 25. März d. J. folgte selbst das südliche Stadtgleis mit der schwierigen Bahnsteigverbreiterung, die gleichzeitig eine Erhöhung war. Die Verlängerung dieses Bahnsteiges ist jetzt in Angriff genommen. Mit Rücksicht auf den zu erwartenden starken Osterverkehr wurden alle Arbeiten tunlichst beschleunigt.

Damit wäre die mühselige Arbeit auf der Stadtbahn im wesentlichen beendet; zurück bleibt noch die Bahnsteigerhöhung auf Eichkamp sowie die Anlage einer Fahrkartenausgabe auf dem Schlesischen Bahnhof dicht an der Ecke der Madai- und Fruchtstraße.

Auf der Ringbahn sind im Laufe des Winters nur die beiden Bahnsteige in Halensee und die letzten beiden in Westend erhöht worden. Im Gange sind die Arbeiten auf den Bahnsteigen für den Südring und den Nordring des Bahnhofes Stralau-Rummelsburg. Auf Landsberger Allee und Prenzlauer Allee kommen diese Arbeiten in der gleichen Art, wie in Halensee und Westend, bald nach Ostern zur Ausführung. Die Bahnsteige der übrigen Ringbahnstationen werden voraussichtlich im Laufe des Sommers erhöht werden können. P.

— **Der Sommerfahrplan der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin** ist soeben in seiner endgültigen Gestaltung zur Ausgabe gelangt. Es werden bekanntlich vom 1. Mai d. J. ab die Vorortzüge der Richtungen Potsdam und Friedrichshagen-Erkner nicht mehr über die Ferngleise, sondern über die Stadtgleise der Berliner Stadtbahn geleitet und daher auch auf allen Stadtbahnstationen halten. Gleichzeitig wird die Zahl dieser Vorortzüge vermehrt: zwischen Potsdam und Charlottenburg verkehren dann werktags acht und zwischen Erkner bezw. Friedrichshagen-Berlin Stadtbahn zwei (bis 9 Uhr vorm. und von 3 bis 9 Uhr nachm. je vier) Züge mehr in jeder Richtung. Nach Niederschöneweide-Johannisthal sollen täglich sieben neue Züge eingelegt werden. Des weiteren verkehren eine Anzahl anderer neueingelegter Züge, u. a. auf dem Südring zwischen Charlottenburg und Halensee in den verkehrsreichsten Stunden (6 bis 9 Uhr vorm., 12½ bis 8½ nachm.) stündlich sechs Züge in jeder Richtung. Auch die Grunewaldzüge werden während des ganzen Tages erheblich vermehrt; nach Königs-Wusterhausen gehen vom Görlitzer Bahnhof täglich zwei Züge in jeder Richtung mehr ab; vier neue Züge werden nach und von Spandau verkehren. Auf der Strecke Spandau-Schles. Bahnhof-Fredersdorf- (Rüdersdorf-) Strausberg werden zwischen Spandau und Charlottenburg elf und in umgekehrter Richtung zehn neue Züge eingelegt. Nach Bernau bezw. Blankenburg und umgekehrt verkehren vier, nach und von Tegel acht, nach und von Hermsdorf acht, nach und von Gr.-Lichterfelde-Ost sechs, auf der Zossener Vorortstrecke sechs, auf der Wannseebahn 25 neue Züge; bis Wannsee werden in der Zeit von 1 bis 3 und 8 bis 11 Uhr nachm. stündlich drei Züge durchgeführt, so daß auch während dieser Stunden eine Zugfolge von 20 Minuten eintritt; bis Schlachtensee wird der 10-Minutenverkehr ausgedehnt in der Zeit von 7.30 bis 8.20 vormittags und 2 bis 4 nachmittags.

Von den sonstigen Zugänderungen ist zu erwähnen, daß die Vorortzüge Spandau-Stadtbahn-Kaulsdorf-Strausberg, die auch fernerhin über die Ferngleise befördert werden, zum Teil verlegt worden sind, um die Zugabstände zwischen Spandau und Berlin gleichmäßig zu gestalten, und daß einzelne der vom Stettiner Bahnhof nach Kremmen gehenden Fernzüge beschleunigt werden und daher nicht mehr auf den Stationen Pankow (Nordbahn), Schönholz (Reinickendorf), Reinickendorf (Dorf), Dalldorf (Kremm. Bahn) und Eichhornstraße halten.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Der Ausschuß der Gesellschaft hat in seiner Sitzung vom 8. d. M. beschlossen, die Dividende der Aktien für das Jahr 1903, vorbehaltlich der Genehmigung durch die Generalversammlung, auf 6,5 % gegen 6,25 % im Vorjahr festzusetzen.

— **Löhne der englischen und der preußischen Eisenbahnbediensteten.** Es sind schon wiederholt Vergleiche zwischen den Lohnverhältnissen der englischen und der deutschen Eisenbahnbediensteten angestellt worden. Das englische Handelsamt beschäftigt sich in dem alljährlich erscheinenden „Abstract of labour statistics of the United Kingdom“ regelmäßig auch mit den Eisenbahnlöhnen, aber leider hat es in der letzten Zeit nur einmal (für das Jahr 1891) ausführliche Zahlen über den Durchschnittslohn der einzelnen Klassen der Bediensteten im Personen- und Güterverkehr, Lokomotiv-, Strecken- und Werkstättendienst gebracht. Die diesjährige (achte) Statistik für 1901/02 hat sich darauf beschränkt, die Durchschnittslöhne aller Bediensteten jener Gruppen zu berechnen und sie den gleichen Zahlen früherer Jahre gegenüberzustellen.

Danach betrug der Durchschnitts-Wochenlohn der Bediensteten des coaching-, goods-, locomotive- and engineer's department, wie wir einem im „Archiv für Eisenbahnwesen“ veröffentlichten Bericht entnehmen:

1897		1898		1899		1900		1901		1902	
sh	d	sh	d	sh	d	sh	d	sh	d	sh	d
24	4¾	24	7¾	25	3	25	¾	25	¼	24	11¼

Die deutschen Durchschnittslöhne dem gegenüberzustellen, erscheint bedenklich; um ein richtiges Bild zu gewinnen, müßten aus dem Heer der Eisenbahnangestellten diejenigen herausgeschält werden, die den für die englische Statistik berücksichtigten Gruppen genau entsprechen, und das ist bei diesen summarischen Angaben der englischen Statistik nicht möglich. Außerdem kann die wirtschaftliche Lage der Angestellten nur dann richtig gewürdigt werden, wenn man auch die gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse beider Länder, insbesondere die Lebensmittel- und Wohnungspreise, mit in Betracht zieht. Eins aber zeigt die Statistik: die Löhne sind in England seit dem Jahre 1897 nur wenig gestiegen (um 2,22 %), ja seit 1899 ist eine stetig sinkende Tendenz der Löhne zu beobachten (seit 1899 — 1,24 %).

Anders in Preußen. Entsprechende Durchschnittssätze lassen sich, wie schon gesagt, nicht angeben; greift man aber die wichtigsten Klassen von Bediensteten aus den in der englischen Statistik behandelten Gruppen heraus, so zeigt sich, daß in Preußen überall eine weit bedeutendere Steigerung ihrer Bezüge zu verzeichnen ist, wie sich aus folgender Zusammenstellung ergibt:

Bedienstetenklassen	Durchschnittssatz der jährlichen Bezüge		Steigerung	
	1897/98	1902	ℳ	%
1. Lokomotivführer	2248	2377	129	5,7
2. Zugführer	1898	2127	229	12,1
3. Packmeister	1713	1826	113	6,6
4. Schaffner, Bremser	1313	1376	63	4,8
5. Wagenwärter	1313	1476	163	12,4
6. Hilfsbremser	945	1036	91	9,6
7. Rangiermeister, Werkführer, Wagenmeister	1513	1626	113	7,5
8. Weichensteller I. Klasse	1363	1526	163	12,0
9. Weichensteller	1113	1276	163	14,6
10. Bahnwärter	913	976	63	6,9
11. Stationsgehilfen	1018	1099	81	8,0
12. Hilfskräfte im Bahnhofsabfertigungsdienst	869	960	91	10,5
13. Hilfskräfte im Bahnbewachungsdienst	646	781	135	20,9
14. Betriebsarbeiter	858	978	120	14,0
15. Bahnunterhaltungsarbeiter	624	690	66	10,6
16. Werkstättenarbeiter	1110	1152	42	3,8
Durchschnittssatz für ein Tagewerk	2,48	2,76	0,28	11,3

Dieser Durchschnittssatz ist für alle im Arbeiterverhältnis beschäftigten Personen berechnet; von den in der Zusammenstellung aufgeführten Bedienstetenklassen sind bei der Berechnung demnach nur die unter Nr 6, 11, 12, 13, 14, 15 und 16 berücksichtigt.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. März d. J. in 13½ Arbeitstagen 255 858 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 18 952 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn

versandt worden, gegen 226 546 und auf den Arbeitstag 16 781 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 31. März d. J. auf den Arbeitstag 2171 und im ganzen 29 312 Doppelwagen oder 12,9 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. März d. J. 34 446 Doppelwagen gegen 32 999, in Oberschlesien 74 384 Doppelwagen gegen 68 761 und in den drei Bezirken zusammen 364 688 Doppelwagen gegen 328 306 und war demnach im Saarbezirk 1447 Doppelwagen oder 4,4 %, in Oberschlesien 5623 Doppelwagen oder 8,2 % und in den drei Bezirken zusammen 36 382 Doppelwagen oder 11,1 % größer als in demselben Zeitraum des Jahres 1903.

Im ganzen Monat März d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 509 364 Doppelwagen gegen 439 081, im Saarbezirk auf 68 219 Doppelwagen gegen 63 683, in Oberschlesien auf 152 248 Doppelwagen gegen 135 053 und in den drei Bezirken zusammen auf 729 831 Doppelwagen gegen 637 817 und betrug demnach im Ruhrbezirk 70 283 Doppelwagen oder 16 %, im Saarbezirk 4536 Doppelwagen oder 7,1 %, in Oberschlesien 17 195 Doppelwagen oder 12,7 % und in den drei Bezirken zusammen 92 014 Doppelwagen oder 14,4 % mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 1903.

Die Gesamtförderung bezw. der Gesamtversand an Kohlen und Koks in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 1 437 359 Doppelwagen gegen 1 306 864, im Saarbezirk 193 780 Doppelwagen gegen 187 735, in Oberschlesien 429 095 Doppelwagen gegen 426 524 und in den drei Bezirken zusammen 2 060 234 Doppelwagen gegen 1 921 123 und ist demnach im Ruhrbezirk 130 495 Doppelwagen oder 9,9 %, im Saarbezirk 6045 Doppelwagen oder 3,2 %, in Oberschlesien 2571 Doppelwagen oder 0,6 % und in den drei Bezirken zusammen 139 111 Doppelwagen oder 7,2 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1903.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte entfiel auf den 5. März d. J. und betrug 20 030 Wagen gegen 17 885 am selben Tage im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 31. März d. J. 107 519 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 81 sowie von anderen Gütern 40 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 31. März d. J. 99 898 offene Wagen gegen 82 380 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 17 518 oder 21,0 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Abschaffung der I. Wagenklasse bei den Personenzügen der bayerischen Staatsbahnen.** Über die von uns in Nr 28 S. 443 d. Ztg. bereits erwähnte Absicht der bayerischen Staatsbahnverwaltung, vom 1. Mai an die I. Klasse in den Personenzügen aufzuheben, berichtet der „Fränkische Kurier", daß Ausnahmen in folgenden Fällen gemacht werden: 1. Bei Personenzügen, bei denen die I. Wagenklasse schon bisher verhältnismäßig gut ausgenutzt wird, sofern für Reisende dieser Klasse ein entsprechender Ersatz durch einen anderen, die I. Klasse führenden Zug nicht geboten wird. 2. Bei Personenzügen, die das Anfangs-, End- oder Zwischenglied einer wichtigeren, durchgehenden, die I. Klasse führenden Verbindung bilden. 3. In Rücksicht auf die Konkurrenz mit Strecken fremder Verwaltungen. 4. Wenn zur wirtschaftlichen Ausnutzung des Wagenmaterials Wagengarnituren abwechselnd in Personen-, Eil- und Schnellzügen verwendet werden müssen und durch die Neuzusammenstellung der Garnituren bei dem Übergang von einem Personen- auf einen Eil- oder Schnellzug und umgekehrt sich erhebliche Schwierigkeiten für den Betrieb ergeben würden. 5. Bei den Personenzügen auf den Gemeinschaftsstrecken, wenn die Beseitigung der I. Klasse infolge Widerspruchs einer beteiligten Verwaltung nicht möglich ist. 6. In einzelnen durch besondere Verhältnisse bedingten Fällen. Im Verkehr mit Badeorten, wie Kissingen, Reichenhall, Karlsbad, Marienbad usw., dann während der Bühnenfestspiele in Bayreuth werden einzelne Personenzüge der betreffenden Strecken die I. Klasse beibehalten; auch soll sie auf sehr besuchten Ausflugsstrecken, wie Salzburg, Berchtesgaden, Kufstein, Garmisch, Tegernsee, Prien, Füssen (Besuch der Königsschlösser), belassen werden. Die Vorteile dieser Beseitigung werden Vereinfachungen im Fahrkartenwesen, einfachere Zusammensetzung der Personenzüge, Verringerung der toten Last usw. sein.

— **Dampfmotorwagen auf den bayerischen Staatsbahnen.** Bei den Versuchen, die seit einiger Zeit mit dem Dampfmotorwagen auf den Strecken München-Holzkirchen, München-Tutzing und München-Augsburg gemacht wurden, waren, wie der Münch. Stadtanzeiger mitteilt, die Ergebnisse hinsichtlich des Brennmaterialverbrauchs äußerst günstig. Für eine Fahrt von München nach Augsburg und zurück (je 62 km) wurden bei einer Geschwindigkeit von 50 km in der Stunde nicht ganz 5 Zentner oberschlesischer Koks und nur 1,5 cbm Wasser verbraucht. Bei einer Fahrt mit einer Dampflokomotive nach Augsburg kommt bei Personenzügen, die etwa in gleichem Tempo fahren, das Brennmaterial durchschnittlich auf 15,8 ₰ auf das Kilometer; bei der Motorwagenfahrt kosteten die Kohlen nur 3,6 ₰ auf das Kilometer; es wird also mehr als das Vierfache für das Brennmaterial erspart, sofern der Verkehr mit dem Motorwagen auch bewältigt werden kann. Die Kosten für Schmier-, Putz- und Verpackungsmaterial, für Wasserbeschaffung, Materialersparnisprämien, Putzen und Unterhalten der Dampflokomotiven, dann die Fahrgelder des Personals kommen bei Personenzügen, die mit Dampflokomotiven gefahren werden, ebenfalls um das Dreifache höher. Somit hat die bayerische Staatsbahnverwaltung vollkommen Grund, den Dampfmotorwagenbetrieb auf Lokalbahnen und zum Teil auch auf Hauptbahnen einzuführen.

Der von der Wagenfabrik Ganz & Cie in Budapest erbaute Dampfmotorwagen unterscheidet sich übrigens sehr vorteilhaft von anderen Motorarten; der Serpollet-Motorwagen hat z. B. fast den doppelten Kohlenverbrauch. Auch der Wasserverbrauch ist gering. Die bayerische Staatsbahnverwaltung wird das Ganzsche System annehmen, aller Voraussicht nach aber nur hinsichtlich des Dampfmotors; die Bauart der Wagen und Sitzplätze wird eine andere werden.

Die Motorwagen auf Hauptbahnen werden noch mit einem Raum versehen werden, der für Personen mit Traglasten oder auch als Stehraum verwendet werden kann. Die Personenabteilung soll durch eine Zwischenwand in ein Abteil für Raucher und für Nichtraucher getrennt werden. Für die Anordnung der Sitzplätze wird die Bauart der Ausflugswagen gewählt. Außerdem erhalten die neuen Motorwagen auch einen Abort und eine Gepäckabteilung von 6 bis 8 qm Bodenfläche. Auf Hauptbahnen soll die Geschwindigkeit der ganz großen Motorwagen bei voller Belastung, also mit einem Anhängewagen bis zu 20 t Gewicht auf wagerechter Bahn 50 km, ohne Anhängewagen 75 km in der Stunde betragen, in der Steigung von 1 : 100 bei voller Belastung nicht unter 25 km und bei Einzelfahrt (ohne Anhängewagen) nicht unter 40 km in der Stunde. Die Dampfmotorwagen sollen eine Strecke von 80 km ohne Ergänzung ihres Wasser- und Kohlenvorrats bezw. bei Anwendung elektrischer Betriebskraft, welche für später in Aussicht genommen ist, ohne neue Ladung zurückzulegen imstande sein.

Die kleineren Motorwagen sollen auf Hauptbahnen und auf gerader Bahn mit Anhängewagen eine Geschwindigkeit von 45 km, ohne Anhängewagen von 60 km in der Stunde erreichen; Steigungen von 1 : 100 sollen mit Anhängelast noch mit einer Geschwindigkeit von 20 km, in Einzelfahrt von 30 km in der Stunde überwunden werden. Wasser- und Kohlenverbrauch wie oben. Auf Lokalbahnen sollen zur Bedienung des gesamten Personen-, Post- und Güterdienstes stärkere Arten und Anhängewagen mit 40 t Rohlast in Verwendung kommen; jedoch wird dies nur auf Nebenbahnen mit geringem Güterverkehr oder auf solchen Nebenbahnen geschehen, auf denen wegen starken Güterverkehrs eigene Güterzüge verkehren und die Personenzüge nur einzelne Fruchtwagen, Viehwagen usw. zu befördern haben.

Dies ist dem Münch. Stadtanzeiger zufolge das Programm, das im Verkehrsministerium ausgearbeitet wurde; es ist vielversprechend und für die Umgestaltung des Fahrplans hinsichtlich des Verkehrs auf Lokalbahnen und auch des Lokalpersonenverkehrs auf kürzeren Hauptbahnstrecken sehr bedeutsam.

— **Bäderschnellzug zwischen Dresden, Teplitz und Karlsbad.** Der gewöhnlich schon in der zweiten Hälfte des Monats April sich wieder entwickelnde Besuch der böhmischen Bäder, namentlich Karlsbads, veranlaßt die sächsische Staatsbahnverwaltung im Verein mit den österreichischen Anschlußbahnen, den bekannten Bäderschnellzug (D-Zug) Dresden-Teplitz-Karlsbad auch in diesem Jahre vom 15. d. M. ab verkehren zu lassen. Die Abfahrt von Dresden Hauptbahnhof erfolgt 11.50 vorm., die Ankunft in Teplitz 2 Uhr und in Karlsbad (über Komotau) 4 Uhr 39 Min. nachm. Der Schnellzug führt durchlaufende Wagen I. bis III. Klasse von Berlin (Abfahrt daselbst 8.5 vorm.) und Dresden bis Karlsbad, vom 1. Mai ab auch einen Speisewagen, der bis 31. Mai bis Teplitz und vom 1. Juni ab bis Karlsbad durchläuft.

— **Der Kohlenverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen** hat sich auch im I. Vierteljahr 1904 wesentlich gehoben. Insgesamt wurden befördert 2 941 698 t (1903: 2 616 904 t), d. s. 324 794 t oder 12,4 % mehr. An Steinkohlen aus Sachsen wurden versendet 904 580 t oder 81 563 t = 9,9 % mehr, und zwar: aus dem Zwickauer Bezirk 458 348 (412 950) t, aus dem Lugau-Ölsnitzer Bezirk 353 257 (317 661) t und aus dem Dresdner Bezirk 92 975 (92 406) t. Der Empfang an Steinkohlen aus

Preußen (Schlesien und Rheinland-Westfalen) betrug 166 896 t oder 18 564 t = 12,5 % mehr, aus anderen Kohlengebieten 19 023 t oder 4244 t = 28,7 % mehr. Der Versand an Braunkohlen aus Sachsen und Sachsen-Altenburg belief sich auf 481 641 t oder 218 t = 0,04 % mehr. An Braunkohlen aus Preußen, Thüringen und Anhalt gingen ein 217 848 t, d. s. 10 857 t oder 5,2 % mehr. Auch der Empfang an Braunkohlen aus Böhmen hat sich neuerdings wieder etwas gehoben. Er betrug 916 035 t oder 34 521 t = 3,8 % mehr. Durchschnittlich wurden täglich 32 324 t gegen 29 072 t im Jahre 1903 befördert.

— **Ein neuartiger Durchgangswagen der sächsischen Staatseisenbahnen** mit I.—III. Klasse, der mit Einrichtung zur elektrischen Beleuchtung versehen ist und sich bei den Reisenden großer Beliebtheit erfreut, läuft seit einiger Zeit in den Schnellzügen 53/62 zwischen Dresden und Berlin. Er enthält drei Abteile III. Klasse, ein Abteil I. Klasse und drei der II. Klasse. Der Wagen zeigt die Neuerung, daß er außer dem seitlichen Längsgang einen breiten Quergang mit einer Tür an jeder Seite hat. Somit stehen hier auf jeder Station drei statt der bisher üblichen zwei Türen zum Ein- oder Aussteigen zur Verfügung. Am Quergang sowohl wie an einem Ende liegt ein Abort. Über den Sitzen I. und II. Klasse sind Leselampen angeordnet, und zwar auf jeder Seite eines Abteils zwei Stück, während die Abteile III. Klasse nur durch die in allen Abteilen vorhandenen Deckenlampen, die zwei in einer Glocke vereinigte Glühlampen enthalten, ausreichend erleuchtet sind.

— **Feuerschutzstreifen in Waldungen.** Über die beim Bau von Nebeneisenbahnen in den Waldungen einzuhaltenden Feuerschutzstreifen sind von der württembergischen Eisenbahnverwaltung im Benehmen mit der württembergischen Forstdirektion Bestimmungen festgesetzt worden. Danach soll bei Nebenbahnen mit Neigungen von weniger als 1 : 50 und mit gewöhnlichen Geländeverhältnissen der Abstand des Waldes von der nächsten Schienenmitte mindestens betragen bei Laubholz 10 m, bei Nadelholz 15 m. Bei Neigungen über 1 : 50 oder bei besonderen Geländeverhältnissen (Steilhalden usw.) soll der Abstand von Fall zu Fall festgesetzt werden. Die für Haupteisenbahnen bezüglich des Wundhaltens der Sicherheitsstreifen bestehenden Vorschriften sollen auch für die Nebeneisenbahnen Anwendung finden. Soweit eine Anpflanzung der Sicherheitsstreifen mit Waldbäumen in Frage kommt, soll hierbei, wo möglich, nur Nadelholz unter Ausschluß von Forchen gewählt werden. Zur Verhütung von Waldbränden dürfen die an Waldungen anstoßenden Bahnböschungen nicht mit Eichen bepflanzt werden, weil unter diesen der Graswuchs sehr begünstigt wird und stets dürres Laub und Gras vorhanden ist.

— **Die Satzungen für den Allgemeinen Verband der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen (Staatseisenbahnverband)**, welche am 20. Februar d. J. in der Vertreterversammlung zu Cassel festgesetzt sind, werden im „E.-V.-Blatt“ vom 30. März d. J. veröffentlicht. § 1 lautet: Der Allgemeine Verband der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen, der Staatseisenbahnverband, hat die Aufgabe, die Zusammengehörigkeit der Eisenbahnvereine zu pflegen und die gemeinsamen Zwecke dieser Vereine in jeder Richtung zu wahren und zu fördern, insbesondere auch durch Schaffung gemeinsamer wirtschaftlicher Einrichtungen, deren Bedeutung über die Kräfte der einzelnen Vereine hinausgeht und die Zusammenfassung der Gesamtheit oder Mehrheit der Eisenbahnvereine erfordert. Als solche Einrichtungen sind vorläufig in Aussicht genommen: 1. Herausgabe einer Verbandszeitschrift. 2. Organisation von Hilfskassen zur Ergänzung der Pensionsbezüge, der Alters- und Invalidenrenten, der Krankengelder, der Witwen- und Waisenbezüge sowie Beihilfe in Sterbefällen. Für die unter 2 genannten Einrichtungen gilt als Regel, daß sie zwar Teile des Verbandes bleiben, im übrigen aber mit selbstständiger Verwaltung und Geldgebarung eingerichtet werden sollen. Ob und in welchem Umfange zur Teilnahme an diesen Einrichtungen auch Eisenbahnbedienstete zugelassen werden können, die nicht Mitglieder der Allgemeinen Staatseisenbahnvereine sind, soll im Einzelfall der Beschlußfassung der selbstständigen Verwaltungsorgane überlassen bleiben. 3. Vermittlung von Vorzugspreisen für die Benutzung von Bädern, Kuranstalten und Sommerfrischen. Politische und konfessionelle Zwecke sind ausgeschlossen.

Nach § 2 kann Mitglied des Verbandes jeder nach den Grundsätzen der Allgemeinen Staatseisenbahnvereine gebildete und verwaltete Eisenbahnverein werden. Über die Aufnahme entscheidet in Zweifelsfällen der geschäftsführende Verein nach Anhörung des Ausschusses. Eisenbahnvereine, die diesen Voraussetzungen nicht entsprechen, oder deren Mitglieder teilweise oder ganz nicht zu den Bediensteten der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft gehören, können zur Teilnahme an allen oder nur bestimmten Vereinseinrichtungen auf Beschluß des Verbandstages mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zugelassen werden. Mitglieder eines Verbandsvereins können ohne weiteres, d. h. ohne nochmalige Zahlung eines Eintrittsgelds, Mitglied eines anderen Verbandsvereins werden. Demgemäß verpflichten sich die dem Verbande angehörigen Vereine, einen die Freizügigkeit der einzelnen Mitglieder aussprechenden Satz in ihre Satzungen einzufügen.

§ 3 handelt von der Organisation. Danach wird der Verband vertreten: 1. durch den geschäftsführenden Verein, 2. durch den Ausschuß, 3. durch den Verbandstag.

Der Verbandstag besteht aus Vertretern, die von sämtlichen an dem Allgemeinen Verbande beteiligten Eisenbahnvereinen eines Direktionsbezirks für diesen Bezirk auf 5 Jahre gewählt werden. Die eine Hälfte der Abgeordneten muß dem Beamten-, die andere dem Arbeiterstande angehören. Es sind für jeden Direktionsbezirk zwei Abgeordnete zu wählen; soweit jedoch die Mitgliederzahl der beteiligten Eisenbahnvereine 6000 überschreitet, sind für jedes weitere angefangene Sechstausend zwei weitere Vertreter zu wählen. Die Vertreter müssen verschiedenen Vereinen angehören. Die Wahl erfolgt, sofern für den Direktionsbezirk ein Verband der Eisenbahnvereine besteht, durch diesen unter Leitung des Vorsitzenden dieses Verbandes, anderenfalls unter Leitung des Vorsitzenden des Eisenbahnvereins am Sitze der Direktion. In diesem Fall ist die Wahl eine indirekte. Jeder Verein des Direktionsbezirks hat einen Beamten und einen Arbeiter als Wahlmänner zu wählen. Die Wahlmänner des Direktionsbezirks wählen sodann die Vertreter für den Verbandstag.

Der ordentliche Verbandstag findet alljährlich einmal im Mai statt. In ihm erstattet der geschäftsführende Verein den Bericht über das vom 1. April bis 31. März laufende Geschäftsjahr und erläutert die sonstigen auf der Tagesordnung befindlichen Gegenstände. Dem Beschlusse der Verbandstage unterliegen: 1. Änderungen der Satzungen, 2. Schaffung neuer Verbandseinrichtungen, 3. Ausschluß eines Vereins aus dem Verband, 4. Anträge, die für den ordentlichen Verbandstag spätestens bis zum 1. März von der Mehrheit der Eisenbahnvereine eines Eisenbahndirektionsbezirks gestellt werden, 5. Auflösung des Verbandes.

Der Ausschuß besteht aus dem Vorsitzenden des geschäftsführenden Vereins oder seinem Vertreter und einem Mitglied aus jedem am Verbande beteiligten Eisenbahndirektionsbezirk. Die Mitglieder sind von dem Verbandstage aus seiner Mitte auf 5 Jahre in der Weise zu wählen, daß die eine Hälfte der Mitglieder dem Beamten-, die andere dem Arbeiterstande angehört. Der geschäftsführende Verein wird vom Verbandstage auf 5 Jahre gewählt aus den Eisenbahnvereinen, die am Sitze einer Eisenbahndirektion bestehen.

— **Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung.** Der diesjährige Frühjahrskursus, dessen wir bereits in Nr 16 S. 249 d. Ztg. erwähnten, wurde am 7. d. M. durch eine Sitzung im Festsaale des preußischen Abgeordnetenhauses unter der Leitung des Präsidenten Blenck vom Königlichen Statistischen Bureau eröffnet. Es hatten sich dazu 150 Teilnehmer aus allen preußischen Provinzen eingefunden. Der Vorsitzende begrüßte die Erschienenen in einer längeren Ansprache, in der er zugleich die Vorgeschichte des Unternehmens darlegte. Die erste Anregung dazu habe der frühere Leiter des Königlichen Statistischen Bureaus, Dr Engel, gegeben, der bereits in den 60 er Jahren des vorigen Jahrhunderts auf die Errichtung einer Verwaltungsakademie nach Art und Vorbild der Kriegsakademie hingezielt habe. Das Fortbestehen des Unternehmens in seiner jetzigen Form dürfe als gesichert betrachtet werden, nachdem der letzte Winterkursus von 221 Teilnehmern besucht worden sei und auch der beginnende Frühjahrskursus aller Voraussicht nach etwa 180 Hörer zählen werde.

Soweit die Anmeldungen bislang vorliegen, sind Beamte der Staatsbahnverwaltung unter den Angemeldeten nur wenig vertreten. Wir möchten daher hierdurch nochmals auf dies ausgezeichnete Unternehmen hinweisen, das den zu leitenden Stellungen in der Bahnverwaltung Berufenen eine vorzügliche Gelegenheit bietet, ihre wirtschaftlichen Kenntnisse zu erweitern.

— **Ein Eisenbahn-Frauenverein** ist in Königsberg i/P. am 4. März d. J. ins Leben gerufen worden, dem sogleich ungefähr 1200 Mitglieder beigetreten sind. Die Vereinstätigkeit erstreckt sich zunächst auf Kranken- und Wöchnerinnenpflege seiner Mitglieder; eine Erweiterung der Tätigkeit ist vorbehalten.

— **Personalnachrichten.** Den nachstehenden hessischen Beamten, und zwar dem Regierungs- und Baurat Stahl, Mitglied der Eisenbahndirektion in Halle a/S., und den Eisenbahndirektoren Schoberth und Weiß, beide Mitglieder der preußischen und hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, ist der Charakter als Geheimer Baurat verliehen.

Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt die Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches Wilhelm Reinitz aus Lübben N/L. und Heinrich Bohde aus Wehdel, Kreis Lehe.

Infolge Ernennung zum Oberlehrer sind aus dem Staatseisenbahndienste ausgeschieden: die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Paul Stephan bei der höheren Maschinenbauschule in Posen, Arthur Werner und Paul Ehrhardt bei der Maschinenbau- und Hüttenschule in Duisburg, Felix Titz bei der höheren Maschinenbauschule in Stettin sowie Ferdinand Teichmüller bei der höheren Schiff- und Maschinenbauschule in Kiel.

Österreich.

— **Der Kaiser im Eisenbahnmuseum.** Se Majestät der Kaiser hat am 9. d. M. das im Jahre 1885 auf Anregung des nunmehrigen Ministerialrats Dr Röll gegründete historische Museum der österreichischen Eisenbahnen im Administrationsgebäude der Staatsbahnen am Westbahnhof in Wien eingehend besichtigt. Der Kaiser wurde bei seinem Erscheinen vom Eisenbahnminister sowie den mit der Leitung und Verwaltung des Museums betrauten Funktionären ehrfurchtsvoll begrüßt und in die Räume des Museums geleitet. Der Kaiser sah alle nach der historischen Entwicklung des Eisenbahnwesens angeordneten Sammlungen in den fünf Sälen genau an. Besonders fesselten ihn die ersten österreichischen Erinnerungsgegenstände aus der Zeit der Linz Budweiser Pferdeeisenbahn vom Jahre 1824, der ersten dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn, die auf dem europäischen Festlande konzessioniert worden ist. Dann besichtigte der Monarch eingehend die Urkunden, Abbildungen und Modelle aus der ersten Bau- und Betriebszeit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Daran reihte sich die Besichtigung der Entwürfe und Abbildungen aus den Zeiten der alten Staatsbahnzeit. Besonders bekundete Se Majestät für die Semmering- und Karstbahn großes Interesse. Bei der Fortsetzung des Rundgangs wurden die reichhaltigen Sammlungen des Eisenbahntelegraphen- und Telephonwesens in Augenschein genommen. Im großen Saale fesselte besonders die Aufmerksamkeit des Monarchen die Ausstellung der Entwicklung des Oberbaues mit den Schienenformen von der ältesten Zeit bis in die Gegenwart. Auch die Originalgesteinsbohrmaschine (System Brandt) vom Arlberg, die Lokomotivwagen und die Maschinen der schmalspurigen Bahn Lambach-Gmunden nahmen die besondere Aufmerksamkeit des Monarchen in Anspruch. Nicht minder interessierte den Monarchen der in dem Saale auf dem Originaloberbau (Flachschiene) aufgestellte Personenwagen „Hannibal" der Linz-Budweiser Pferdebahn. Se Majestät nahm auf dem Rundgang auch ein Bild in Augenschein, das die Ankunft des Kaisers Franz und der Kaiserin Karolina Augusta in St. Magdalena bei Linz anläßlich der Befahrung der Strecke Linz-Auhof am 21. Juli 1832 darstellt.

Den Schluß der Besichtigung bildeten die Gegenstände, die die Entwicklung des Eisenbahnwesens vom Zeitpunkte der Wiedererrichtung eines Staatsbahnnetzes bis zur Gegenwart, also seit dem Beginn der 80 er Jahre, veranschaulichen. Insbesondere waren es hier die Denkwürdigkeiten, die auf den Bau der Arlbergbahn Bezug haben. Außerordentliches Interesse erregten bei Sr Majestät auch die im Besitze des Museums befindlichen und ein Unikum bildenden Sammlungen von Eisenbahndenkmünzen des In- und Auslandes. Vor dem Verlassen des Museums trug der Monarch seinen Namen ins Gedenkbuch ein und sprach dem Eisenbahnminister in ganz besonders schmeichelhafter Weise seine vollste Befriedigung über die Reichhaltigkeit der interessanten Sammlungen und über die übersichtliche Zusammenstellung des Museums aus. Nachdem Se Majestät der Kaiser auch den übrigen Beamten gedankt, verließ er nach einstündigem Aufenthalt das Museum.

— **Reise des Eisenbahnministers.** Exzellenz Dr v. Wittek hat sich am 4. d. M. nach Birnbaum und Aßling begeben, um die Arbeiten an der Südseite des Karawankentunnels und an der Nordseite des Wocheinertunnels zu besichtigen. Den Anlaß hierzu bietet wohl der Umstand, daß im Wocheinertunnel im Laufe der nächsten Wochen der Durchschlag bevorsteht.

— **Die neue Verkehrsinstruktion für die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen.** Die zwischen dem österreichischen Eisenbahnministerium und dem ungarischen Handelsministerium vereinbarte neue Signalordnung auf Haupt- und Lokalbahnen sowie die Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Hauptbahnen sind nun von den beiderseitigen Ressortministern endgültig genehmigt. Die genannten Normen werden am 1. Mai d. J. zur Ausgabe gelangen und mit 1. Mai 1905 in Kraft treten. Es müssen daher auch zu diesem Zeitpunkt die im Sinne der neuen Grundzüge aufzustellenden Signal- und Verkehrsvorschriften fertiggestellt sein und in Wirksamkeit gesetzt werden.

— **Gegen die Erhöhung der Holztarife.** Dieser Tage fand in Eger eine Versammlung österreichischer Forstwirte sowie der bedeutendsten österreichischen und sächsischen Holzexportfirmen zur Aussprache bezüglich der vom 1. Mai d. J. geplanten Aufhebung der bisherigen Tarife für Rundholz von Österreich nach Sachsen statt. Es wurde eine Resolution beschlossen, in der auf das entschiedenste gegen die in Aussicht genommene Tariferhöhung protestiert wird, da diese eine schwere Schädigung sowohl der österreichischen Forstwirtschaft, als auch der österreichischen und sächsischen Firmen bedeute, die gezwungen seien, ihre Hölzer mit der Bahn nach Sachsen auszuführen. Dazu kommt, daß die Hölzer, die jetzt mit der Bahn befördert wurden, bei Einführung der neuen Tarife zum großen Teil auf den Wasserweg abgelenkt werden würden. Es liege also auch im Interesse des Eisenbahnärars, die jetzigen Tarife fortbestehen zu lassen.

— **Eisenbahnverbindung Kirchberg-Mariazell-Gußwerk.** Mit der nun erfolgten Kaiserlichen Sanktionierung des vom niederösterreichischen Landtage beschlossenen Gesetzentwurfes betreffend die finanzielle Sicherstellung der vorgenannten schmalspurigen Lokalbahn erscheinen sämtliche Voraussetzungen für deren Konzessionierung gegeben. Da die Aktiengesellschaft der Pielachtalbahn vor kurzem dem Eisenbahnministerium das Konzessionsgesuch überreicht und um die Einleitung von Konzessionsverhandlungen ersucht hat, dürften letztere wohl demnächst stattfinden und aller Voraussicht nach bald zu einem günstigen Ergebnisse führen.

— **Steuerfreiheit der Lebensmittelmagazine.** Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat gegen die nachträglich erfolgte Vorschreibung der Steuer für das von der Gesellschaft errichtete Lebensmittelmagazin für die Jahre 1898 bis 1901 nach Erschöpfung des Instanzenzuges die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ergriffen. Dieser hat nach durchgeführter mündlicher Verhandlung der Beschwerde Folge gegeben und die Steuerfreiheit des Lebensmittelmagazins ausgesprochen. Der in Betracht kommende Steuerbetrag beziffert sich auf 180 000 Kr.

— **Blatternerkrankung in Wocheiner Feistritz.** Mehrere Tagesblätter haben gemeldet, daß eine neuerliche Blatternepidemie unter den beim Bau der Wocheinerbahn beschäftigten Arbeitern ausgebrochen sei und daß zahlreiche Fälle, darunter solche mit tödlichem Ausgange, festgestellt worden seien. Demgegenüber wird von zuständiger Seite mitgeteilt, daß wohl in Wocheiner Feistritz vor einigen Wochen bei einem eingewanderten Arbeiter, welcher noch in Behandlung steht, die Blatternkrankheit festgestellt wurde, daß aber dank den sofort ergriffenen energischen Maßregeln bisher keine Ansteckung stattgefunden hat.

— **Einführung von Umsetzwagen auf den österreichischen Staatsbahnen.** Über diese von uns in Nr 28 S. 445 d. Ztg. unter Deutschland bereits erwähnte Einführung wird von österreichischer Seite noch folgendes mitgeteilt: Das höchst einfache und sinnreiche Umsetzen der Wagen erfolgt in der Station Russisch-Nowosielitza und nimmt für einen ganzen Zug etwa 10 Minuten in Anspruch. In der Grenzstation findet ein Wagenausgleich in der Weise statt, daß für jeden übergehenden österreichischen Wagen ein russischer und umgekehrt gestellt wird. Die Wagen müssen — dem Übereinkommen entsprechend — sowohl österreichischer- als auch russischerseits so rasch gebaut werden, daß mit dem Umsetzen in Nowosielitza am 19. September d. J. begonnen werden kann. In dem Übereinkommen wurde die gegenseitige Bereitwilligkeit ausgesprochen, auch auf den anderen russisch-österreichischen Eisenbahnübergangspunkten derartige Umsetzvorrichtungen herzustellen, sobald sich die Nützlichkeit des Umsetzens auf diesen anderen Grenzpunkten ergeben sollte.

Die Einführung der Breidsprecher-Wagen bedeutet eine wesentliche Erleichterung in den österreichischen Handelsbeziehungen mit Rußland, wenn man berücksichtigt, daß bisher alle Güter an den russischen Grenzstationen (mit Ausnahme von Granica, wo die über Warschau hinausgehenden Güter erst dort umgeschlagen werden) umgeladen werden müssen, und daß durch das Fortfallen dieser Arbeit nicht nur Zeit und Geld erspart, sondern auch Beschädigungen und Abgang an den zu befördernden Waren vermieden werden. 100 solcher Wagen verkehren schon nahezu zwei Jahre anstandslos zwischen Danzig und Warschau; die Warschau-Wiener Bahn hat für die Beförderung von Kohle über Warschau hinaus ebenfalls 200 solcher Wagen gebaut.

— **Personalnachrichten.** Oberst v. Bockenheimer, Vorstand des Eisenbahnbureaus im Reichskriegsministerium, wurde kürzlich anläßlich seiner bevorstehenden Beförderung zum General von diesem Posten enthoben und zum Brigadekomman-

danten in Graz ernannt. Oberst v. Bockenheimer hat es verstanden, während seiner mehrjährigen Tätigkeit im Kriegsministerium sich in Eisenbahnkreisen die größten Sympathien zu erwerben; man sieht in diesen Kreisen den Obersten v. Bockenheimer nur mit Bedauern von seinem Posten scheiden.

Ungarn.

— **Gehaltsregelung bei den ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Handelsminister hat im Verein mit dem Finanzminister in längeren Beratungen nunmehr endgültig die Normen für die Gehaltsregelung der Beamten der ungarischen Staatsbahnen festgestellt. Die Regierung hat auf die berechtigten Interessen und Wünsche der Staatsbahnbeamten volle Rücksicht genommen, und es ist umsomehr anzunehmen, daß eine allgemeine Befriedigung in deren Kreisen platzgreifen wird, als der Handelsminister die Durchführung der Gehaltsaufbesserung möglichst zu beschleunigen beabsichtigt.

— **Zur Bewegung unter den ungarischen Eisenbahnbeamten.** Der ungarische Handelsminister hat einen Erlaß an die Direktion der ungarischen Staatsbahnen gerichtet, worin er erklärt, daß er gegen die Versammlungen der Staatsbahnangestellten solange keine Einwendungen erhoben habe, als diese sich darauf beschränkten, ihre auf eine Verbesserung ihrer materiellen Lage abzielenden Wünsche durch Eingaben zu betreiben. Ja, nachdem der Präsident der Direktion der Staatsbahnen die Angestellten vorher in einem Schreiben verständigt hatte, die Regelung ihrer Bezüge sei binnen kurzem zu erwarten, habe der Minister die Abordnung der Angestellten persönlich empfangen und die ihre Wünsche enthaltende Denkschrift entgegengenommen, bei welcher Gelegenheit er ihnen versicherte, daß er alles tun werde, damit ihre Bezüge möglichst bald geregelt werden.

Aus den Tagesblättern habe der Minister jedoch erfahren, daß die Staatsbahnangestellten jüngst, am 27. März, in Budapest eine Sitzung abhielten, in welcher auch die Sammlung eines Landesfonds zur Sprache kam. Der Präsident der Versammlung habe darauf hingewiesen, daß die Angestellten ohne Bewilligung nicht sammeln können, und eine Bewilligung zu dem Zwecke, daß nämlich die allfälligen Opfer der Bewegung aus diesem Fonds versorgt werden sollen, werde nicht erteilt werden. Nun habe man beschlossen, die Sammlung habe zu gunsten der Vorbereitungskosten für den Landesverband zu erfolgen. Auf Grund der bestehenden Vorschriften verbietet der Minister diese Sammlung und verfügt zugleich, daß, insofern zu Zwecken der Sammlung bei den Leitungen der einzelnen sogenannten Lokalkomitees von den Angestellten schon Einzahlungen erfolgt sein sollten, diese zu gunsten der Betreffenden durch die Direktion zurückgegeben werden. Im Falle der Verweigerung der Rückgabe, wie auch der Fortsetzung der Sammlungen aber fordert der Minister die Direktion zur Einleitung des Strafverfahrens und der Disziplinaruntersuchung auf.

Die Budapester Polizei hat im Auftrage der Staatsanwaltschaft in Angelegenheit einer jüngst abgehaltenen Versammlung der Eisenbahnangestellten, in welcher der Finanzminister in schärfster Weise angegriffen und in verhüllter Weise für einen allgemeinen Ausstand der Eisenbahnangestellten eingetreten wurde, die Voruntersuchung eingeleitet, und zwar einerseits wegen Veranstaltung einer bei der Polizei nicht angemeldeten Versammlung und anderseits wegen Gewalttätigkeit gegen Private. Zu diesem Behufe wurden die Wortführer in der Beratung vor die Oberstadthauptmannschaft geladen und einem eingehenden Verhöre unterzogen; sie stellten die Absicht, einen allgemeinen Ausstand zu organisieren, in Abrede, doch gaben sie zu, daß von einem Ausstande gesprochen worden sei.

— **Kurs für Eisenbahnbeamte.** Der ungarische Handelsminister hat mehreren ordentlichen Hörern des Eisenbahnbeamten-Bildungskurses des Jahrgangs 1902/03, welche die Befähigungsprüfung mit dem besten Erfolge abgelegt haben, Geldprämien bewilligt und deren sofortige Ernennung zu Beamten angeordnet.

— **Truppenbeförderungen und Eisenbahnverkehr.** In der letzten Zeit wurde in zahlreichen Blättern die Nachricht verbreitet, auf den bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen sei der Güterverkehr mit Rücksicht auf die ausgedehnten Truppenbeförderungen zeitweilig eingestellt worden. Gegenüber dieser Nachricht wird von berufener Seite festgestellt, daß eine Einstellung des Güterverkehrs auf den genannten Bahnen überhaupt nicht stattgefunden hat. Die im Okkupationsgebiete in jedem Frühjahr stattfindenden Truppenbeförderungen nehmen jedesmal einen großen Teil des rollenden Materials einschließlich der Güterwagen in Anspruch, so daß die Güterbeförderung eine gewisse Verzögerung erleidet und die Lieferzeiten verlängert werden müssen. Dies war wie in den früheren so auch in diesem Jahre anläßlich der Truppenversetzungen der Fall.

Übrige europäische Länder.

— **Elektrische Bahn Brüssel-Antwerpen.** Nach belgischen Blättern geben wir unter Vorbehalt wieder, daß die belgische Regierung in drei Wochen ihren Konzessionsentwurf einbringen werde und ihre Studien beendet habe. Die Eisenbahn werde eine „Trambahn" sein, d. h. es würden Reisende mit Gepäck nicht zugelassen, und Züge würden alle Viertelstunden nach beiden Richtungen gehen. Die geforderte Geschwindigkeit betrage 80 bis 100 km in der Stunde, so daß die Fahrt höchstens 20 oder 30 Minuten beanspruche. Die Genehmigung werde an die Bedingung geknüpft, daß der Unternehmer wegen des Verlustes, den der Staat auf der gegenwärtigen Linie erleidet, diesem Vorteile gewähre, und für den Überschuß der Einnahmen würde Teilung eintreten. Endlich werde der Staat nach 30 Jahren in den Besitz der Linie und des ganzen Materials gelangen.

— **Pariser Stadtbahn.** Die Riesenbauten an der Place de l'Opéra, wo drei Linien der Stadtbahn unterirdisch sich übereinander kreuzen werden, sind in einen neuen, den dritten und letzten, Abschnitt eingetreten. Der erste bestand am Beginn des vorigen Jahres in der Errichtung der Station am Eingang der Rue Auber; der zweite endete kürzlich mit der Bedeckung der Tiefarbeiten für die Kreuzung der drei Stadtbahnlinien im Mittelpunkt des Platzes. Gegenwärtig handelt es sich darum, die Zugangsarbeiten für den Dienst der Station der ersten dieser Linien herzurichten. Sie bestehen in der Herstellung eines unterirdischen Raumes von außerordentlich großem Umfang, entsprechend dem besonders großen Verkehr, dem er dienen muß, einer breiten zu ihm hinabführenden Treppe, die auf den Hauptgang mündet, und zwei gewöhnlichen Treppen, welche von diesem unterirdischen Raum auf die Bahnsteige der Station der Rue Auber führen. Andere Verbindungen werden später von diesem Raum ausgehen und auf die beiden anderen Linien münden, wenn diese gebaut sein werden. Der Raum ist zwischen die eigentliche Station, welche den Eingang der Rue Auber einnimmt, und das große Überbauungswerk, das mit dem Übergang der Boulevards in Verbindung steht, eingeschoben. Indem man auf diese Art die Arbeiten teilte, konnte man sie sowohl zu ihrer eigenen Förderung, als auch zu dem Zweck, den Verkehr auf der Place de l'Opéra möglichst wenig zu hemmen, am besten durchführen. Wie der „Temps" ausführt, bilden die jetzt begonnenen Arbeiten nur den schwächsten Teil des Gesamtwerkes, obwohl ihre Lage, direkt unter der Erdoberfläche, für den Zuschauer ihre Bedeutung übertreibt. Sie würden in ungefähr drei Monaten beendigt sein, ohne daß die Zugänge zur Oper mehr versperrt würden, als sie es heute sind.

— **Verkehrsstreitigkeiten in Paris.** Ähnlich wie in Berlin derzeit ein Streit aufgeworfen ist, ob neu geplante Stadtbahnlinien in die erworbenen Rechte der Straßenbahngesellschaft eingreifen, bestehen in Paris Schwierigkeiten und Kämpfe. Dort beherrschte vermöge einer zeitlich und in den sachlichen Bedingungen weitgefaßten Konzession die Große Omnibusgesellschaft, die auch den Straßenbahnverkehr aufnahm, seit einer Reihe von Jahrzehnten den inneren Verkehr und hat wegen des Bestehens auf ihren Rechten schon zu bedeutenden Prozessen Anlaß gegeben. Um ihr Monopol zu umgehen, wurde u. a. die Einrichtung der „Penetrations"-Straßenbahnen von dem Weichbilde her geschaffen. Jetzt beschäftigt sich seit mehreren Monaten eine außerparlamentarische Kommission mit der Reorganisation des Verkehrs im allgemeinen in Paris. Wie Pariser Blätter berichten, wird sie demnächst ihren Bericht erstatten, und dann wird es Sache des Ministers der öffentlichen Arbeiten sein, wenigstens in betreff der Straßenbahnen zwischen den vorgeschlagenen Lösungen zu wählen. Betreffs des Omnibusverkehrs ist die Stadtverwaltung allein zuständig, und diese ist mit der das Monopol dieser Verkehrsart genießenden Omnibusgesellschaft einig. Es liegen nun dem Stadtrate verschiedene Anträge zur Umformung und Modernisierung des Dienstes vor, so namentlich ein Antrag Brousse. Dieser sagt im allgemeinen, die Stadt Paris solle den fertigen Tatsachen (faits accomplis) Rechnung tragen und dem Wettbewerb der Omnibusse und Trambahnen mit den Linien der Stadtbahn oder anderen schnellen Beförderungsmitteln ein Ende machen, d. h. zur Prüfung eines Planes schreiten, in dem die verschiedenen Transportmittel, statt sich unter einander zu bekämpfen und zu schädigen, sich in Übereinstimmung setzen würden zu einem großen gemeinsamen System, in welchem jedes von ihnen die ihm von der Natur der Dinge selbst zufallende Rolle ausfüllen würde.

— **Fahrpreisermäßigung für französische Reserveoffiziere.** Der französische Kriegsminister General André hat bei einer öffentlichen Rede betont, daß Mangel an Reserveoffizieren bestehe, und daß, um dem Übelstand abzuhelfen, verschiedene Erleichterungen angebracht wären. Unter den den Reserveoffizieren einzuräumenden Vorteilen bezeichnete der Minister die Ermäßigung der Eisenbahnfahrpreise. Die Regierung würde deshalb bei den Eisenbahngesellschaften von neuem Schritte tun. Letztere haben früher das Ansinnen, auch den Reserve- und Landwehroffizieren die Ermäßigung auf ein Viertel, wie den aktiven Offizieren, zuzugestehen, unter Angabe finanzieller und demokratischer Gründe abgewiesen. Diese Angelegenheit ist kürzlich auch im Senat zur Sprache gekommen, wie in Nr 22 S. 347 d. Ztg. mitgeteilt wurde.

— **Fahrkarten zum halben Preise auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.** Wie das „Journal des Transp." berichtet, hatte der französische Minister der öffentlichen Arbeiten am 11. Februar 1903 die genannte Bahn aufgefordert, die Bestimmungen über die Karten aufzuheben, die zur Abgabe von Fahrkarten zum halben Preise für Fahrten zwischen Stationen desselben Departements auf ihren Linien berechtigten. Diese Bestimmungen waren einstweilig seit dem 13. Juni 1901 in Kraft und sind nun seit dem 1. März 1903 aufgehoben. Da aber die Gesellschaft diese Karten als einem wirklichen Bedürfnis entsprechend erklärt und das Publikum sie stark benutzt hat — im Jahre 1902 wurden 1036 ausgegeben —, so will die Gesellschaft diese Karten von neuem einführen, die Bestimmungen über ihre Ausgabe aber dahin abändern, daß bei dem Preise der Karten soviel als möglich der Länge der Fahrten, für die sie benutzbar sind, Rechnung getragen wird. So hat sie die von ihrem Netz bedienten 32 Departements, entsprechend der jedesmaligen Länge der darin betriebenen Linien, in drei Gruppen geteilt. Zur ersten Gruppe sollen 11 Departements mit mehr als 350 km Bahnlänge, zur zweiten Gruppe 13 Departements mit 150 bis 350 km Bahnlänge und zur dritten Gruppe 8 Departements mit weniger als 150 km Bahnlänge gehören. Die Gesellschaft macht nun den Vorschlag, für diese drei Gruppen drei Preisstaffeln, die für die Karten zu halbem Preise in den Departements gültig sein sollen, einzurichten. So sollen Karten, die für Fahrten zum halben Preise für alle Klassen berechtigen, für die Departements der ersten Gruppe jährlich 80 Fr., für die der zweiten Gruppe jährlich 65 Fr. und für die der dritten Gruppe jährlich 55 Fr. kosten. Für das halbe Jahr stellen sich die Preise auf je 60. 50 und 40 Fr. Karten, die für Fahrten zum halben Preise für die II. und III Klasse berechtigen, sollen für das Jahr je 50, 40 und 32 Fr., für das halbe Jahr je 40, 32 und 25 Fr. kosten; Karten, die für Fahrten zum halben Preise nur für die III. Klasse berechtigen, sollen jährlich je 30, 25 und 20 Fr., halbjährlich je 25, 20 und 15 Fr. kosten. Die Preise für die erste Gruppe sind den Preisen für die Karten gleich, die seit dem 1. Juli 1901 ausgegeben wurden, die Preise für die beiden anderen Gruppen stellen auf diese Ziffern 17 bis 20 % Ermäßigung für die zweite Gruppe, 31 bis 40 % Ermäßigung für die dritte Gruppe dar. Dieser interessante Vorschlag der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ist durch Ministerialbeschluß vom 4. Februar d. J. gebilligt worden und mit dem 1. März d. J. in Kraft getreten.

Soweit die französische Quelle. Die Einrichtung scheint uns reichlich verwickelt. Offenbar ist bei den französischen Bahnen das Bedürfnis nach Vereinfachung des Fahrkartenwesens nicht vorhanden oder es wird ihm doch nicht Rechnung getragen.

— **Beleuchtung nach dem System Vicarino auf den französischen Staatsbahnen.** Da die elektrische Beleuchtung nach dem System Vicarino sich bei 23 Wagen der französischen Staatsbahnen, die in den letzten Jahren damit ausgerüstet waren, gut bewährt hat, soll sie jetzt wieder an 9 Wagen II., 9 Wagen III. Klasse und 4 Speisewagen zur Anwendung kommen. Nach diesem System wird das elektrische Licht durch eine Dynamomaschine, die von einer der Achsen des Wagens angetrieben wird, erzeugt und in Akkumulatorbatterien aufgespeichert, die die Lampen während der Zugaufenthalte speisen.

— **Neuer Wagen mit 40 t Tragfähigkeit der französischen Nordbahn.** Diese hat versuchsweise eine Gattung hochbordiger Wagen (wagon-tombereau) aus Stahlblech und mit drehbaren Untergestellen mit einer Tragfähigkeit von 40 t in Dienst gestellt. Diese Wagen eignen sich nach unserer Quelle, dem „Officiel Industriel", augenscheinlich nur für besondere Transporte von schwerwiegenden Gütern in vollen Zügen in beiden Richtungen, Bedingungen, welche auf der Nordbahn bei dem Güteraustausch zwischen den Bergwerken oder den Seehäfen und den Fabriken oder anderen großen Anlagen, wie etwa zwischen den Hochöfen und den Hüttenwerken, vorhanden seien. Das Blatt bemerkt hierzu: Es sei noch nicht bewiesen, daß die Inbetriebnahme dieser Art Wagen nicht auch in Fällen, wo sie leer oder nur halb voll auf ihre Ursprungslinie zurückkehren, vorteilhaft sei. Wenn der Selbstkostenpreis des Transports in geschlossenen Zügen dadurch bedeutend verringert würde, so könnten die französischen Kohlen sowohl bei der Beförderung auf der Westbahn, als auch auf der Staatsbahn mit den über Le Havre oder La Pallice-Rochelle eingeführten englischen Kohlen wetteifern.

Gleichzeitig will die Nordbahn einen Versuch mit der Verwendung von Dampfselbstfahrern (chariot automoteur à vapeur) mit großer Tragfähigkeit zu Rollfuhrzwecken machen. Die dadurch zweifellos gewonnene Kostenverringerung des Rollfuhrwesens würde, wie die angegebene Quelle meint, einen der größten Fortschritte bedeuten, die man in der Entwicklung des Eisenbahn-Transportwesens erzielen könnte.

— **Ein eigenartiger neuer Tarif der französischen Bahnen.** Die französischen Eisenbahngesellschaften haben die Bestimmung getroffen, daß die Reisenden I. oder II. Klasse, die Wertstücke oder Kunstgegenstände mit sich führen, ein eigenes Abteil beanspruchen können, wenn sie außer dem Preise für eine einfache Fahrkarte noch einen Zuschlag bezahlen, der dem Satze des gewöhnlichen Stückguttarifs gleich ist, bei dem aber das Zehnfache des wirklichen Gewichts der betreffenden Wertstücke berechnet wird.

Das so erhaltene Mindestgewicht darf sich für die II. Klasse auf nicht weniger als 3 t belaufen. Wenn aber das wirkliche Gewicht der Stücke über 7 t beträgt, so wird dem Reisenden sogar ein ganzer Packwagen zur Verfügung gestellt, in den er selbst ohne Zahlung des Preises für seinen Platz einsteigen kann. So reisen dann die kostbaren Gepäckstücke unter der Bewachung des Inhabers, und die Eisenbahngesellschaften sind, wie unsere Quelle, das „Journ. des Transp." frohlockend bemerkt, weder für mögliche Verluste, noch für Verschleppungen haftbar.

— **Kilometerfahrscheine in der Schweiz.** Vom eidgenössischen Parlament war der Wunsch ausgesprochen, die Verwaltung der Bundesbahnen möge die Einführung der Kilometerkarten prüfen. Der Verwaltungsrat hat indes zur Zeit die Ablehnung ausgesprochen, so lange über die Wirkungen der ermäßigten Personen- und Gütertarife und über die künftige Gestaltung der Betriebsausgaben nicht genaue Anhaltspunkte vorliegen. Doch will der Verwaltungsrat die Sache im Auge behalten und erwägen, ob bei allfälliger Einführung der Kilometerhefte etwa die Generalabonnements von kürzerer Dauer fortfallen könnten. Der Bundesrat hat dieser Stellungnahme zugestimmt.

— **Simplontunnel.** Der Fortschritt im Tunnel für März beträgt 181 m, davon 151 auf der Südseite und 30 auf der Nordseite, wo erst im letzten Drittel des Monats die mechanische Bohrung wieder aufgenommen werden konnte. Ende März waren im ganzen 18 359 m erbohrt, 1370 m blieben noch zu leisten.

— **Eisenbahn Vernayaz-Salvan.** Der Bau dieser Bergbahn im Kanton Wallis stößt auf erhebliche Schwierigkeiten; nach schweizerischen Blättern ist der dritte Tunnel zum Teil wieder eingestürzt; der Betrieb der Strecke werde dieses Jahr kaum eröffnet werden können.

— **Die Eisenbahnfahrpläne der Schweiz.** Nachdem die Eidgenossenschaft zunächst nur die Hauptbahnen verstaatlicht hat, ergaben sich von selbst in verschiedener Richtung Eifersüchteleien zwischen Haupt- und Nebenbahnen, zwischen dem Betrieb der Bundesbahnen und Privatbahnen. Im Parlament wurden jetzt wieder Klagen geführt über die Art, wie die Bundesbahnen die Fahrplanveröffentlichung verändert haben, und eine „Motion" eingebracht, wonach der Bundesrat wieder einen allgemeinen schweizerischen Aushangfahrplan herstellen lassen soll. Während 13 Jahren, von 1890 bis 1902, kam ein solcher zur Verwendung; in der Schweiz wurden rund 1400, im Ausland 2000 bis 2500 angeschlagen. Damit habe man sich überall befreundet gehabt; dann habe der Bundesrat, ohne nur die Kantonsregierungen zu fragen, eine Änderung vorgenommen. Die Antragsteller ließen deutlich durchblicken, daß hier die Bundesbahnen zu ihrem Vorteil eigenmächtig die Nebenbahnen zurücksetzten. Das Publikum habe sich an den einheitlichen Fahrplan gewöhnt, nun mache man einen Rückschritt zu einer verwickelteren Art. Bundesrat Zemp entgegnete: Im Jahre 1890 habe noch jede Übersicht gefehlt. Das sei mit der erfolgten Verstaatlichung anders geworden. Damit sei der große Aushangfahrplan der Bundesbahnen entstanden, der zugleich auch alle Anschlüsse der Nebenbahnen enthalte. Deshalb liege keine Veranlassung vor, jetzt noch einen zweiten allgemeinen Fahrplan herauszugeben. Auch die Raumfrage auf den Bahnhöfen sei zu berücksichtigen. Die Nebenbahnen könnten sich ja zur Herausgabe gemeinsamer Fahrpläne vereinigen, wie das z. B. im Berner Oberland geschehe. Auch leisteten die Kursbücher den Reisenden bessere Dienste

als die großen Aushangfahrpläne. Doch erklärte sich Herr Zemp einverstanden, daß der Bundesrat die Angelegenheit weiter prüfen solle. Mit dieser Antwort waren die Antragsteller nicht zufrieden; es bedürfe nicht mehr langer Untersuchung und unnützer Verschleppung. Es habe die Nebenbahnen verletzen müssen, daß die Bundesbahnen sie vom Fahrplan sofort ausschlossen. Wenn jetzt der Ruhm der Kursbücher verkündet werde, so sei es merkwürdig, daß jahrelange Bestrebungen zur Herstellung eines amtlichen Kursbuchs bisher vergeblich geblieben seien. Bundesrat Zemp erwiderte, wenn die Herren mit ihrer Forderung auf Wiederherstellung des allgemeinen Plakatfahrplans Reklame für die Nebenbahnen machen wollten, so müsse er dagegen auftreten. Schließlich wurde der Vorschlag Zemps angenommen, welcher die „Motion" für erheblich erklärt und den Bundesrat einladet, die Frage zu prüfen und darüber in der Junitagung Bericht zu erstatten.

— **Die Bauanlage der Nebenbahnen in der Schweiz.** Die Gürbetalbahn und die Spiez-Erlenbachbahn haben gegen den Beschluß des Bundesrats „Rekurs" ergriffen, welcher eine Verstärkung des Oberbaus auf diesen Linien verfügt. Die Sache hat eine grundsätzliche Bedeutung. Die schweizerischen Nebenbahnen behaupten, daß man ihnen die früher gewährleisteten Erleichterungen ungebührlich beeinträchtigen wolle. Das Eisenbahndepartement des Bundesrats hat einen Entwurf für „Vorschriften über den Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen" ausgearbeitet, der bedeutend stärkere Anlagen für Nebenbahnen forderte. Dagegen hat eine Konferenz der Nebenbahnen sich verwahrt und einstimmig die Frage verneint, ob in den Vorschriften des Entwurfs die Erleichterungen für Bau und Betrieb gewährt würden, welche man auf Grund des Nebenbahngesetzes von 1899 bestimmt erwarten durfte. Gegen das Streben stärkerer Belastung der Nebenbahnen macht sich auch unter den schweizerischen Technikern und Unternehmern starker Widerspruch geltend.

— **Das Eisenbahnpersonal und der Staatsbetrieb auf den italienischen Eisenbahnen.** Wie die Münchener Allg. Ztg. aus Mailand erfährt, hat der dortige Hauptausschuß der italienischen Eisenbahn-Arbeiter- und -Beamten-Vereine in einer besonderen Sitzung in der Nacht vom 5. zum 6. d. M. die sofortige Wiederaufnahme der energischen Agitation im ganzen Lande zu gunsten der Durchführung des Staatsbetriebes auf sämtlichen Eisenbahnen in der Hoffnung beschlossen, auf die Ende Mai in der Deputiertenkammer stattfindende Erörterung der Eisenbahnfrage einen energischen Druck ausüben zu können.

— **Elektrische Bahn von Porto Ceresio nach Lugano.** Das Projekt, die elektrische Bahn Mailand-Varese-Porto Ceresio bis Lugano auszubauen, tritt seiner Verwirklichung näher. Die neue vollspurige Linie soll ebenfalls elektrisch mittels der dritten Schiene betrieben werden, von Bahnhof Porto Ceresio der italienischen Mittelmeerbahn ausgehen, dann längs dem westlichen italienischen Ufer des Luganosees bis Lavena verlaufen, dort mittels Brücke über den an jener Stelle sehr schmalen See auf das schweizerische Ufer übertreten und dann über Agno den Gotthardbahnhof Lugano erreichen. Die schweizerischen und italienischen Behörden stehen dem Projekte wohlwollend gegenüber. Da die kürzeste Fahrzeit Mailand-Porto Ceresio (75 km) 70 Minuten beträgt und die beiläufig 12 km lange Strecke Porto Ceresio-Lugano in 20 Minuten sehr leicht durchfahren werden könnte, so würde es möglich sein, in anderthalb Stunden von Mailand nach Lugano oder umgekehrt zu reisen, während über Porto Ceresio und Luganosee wenigstens 2½ Stunden und über Chiasso 2 Stunden gebraucht werden.

— **Elektrische Straßenbahn Stresa-Pallanza.** Längs dem Ufer der herrlichen Bucht des Lago Maggiore, in deren blauen Wassern sich die Borromäischen Inseln spiegeln, wird eine elektrische Straßenbahn angelegt werden, um den regen Verkehr zwischen den Ortschaften Stresa, Baveno, Gravellona und Pallanza zu vermitteln, Pallanza auch mit der Simplonzufahrtslinie Arona-Domodossola zu verbinden. Die Bahn soll tagsüber dem Personen- und nachts dem Güterverkehr dienen. Die Anlagekosten der Linie sind bereits aufgebracht.

— **Direkte Wagen zwischen Rom und Sizilien.** Nach dem „Mon. delle Strade ferrate" vom 26. März d. J. hat die Generaldirektion der sizilianischen Bahnen im Einvernehmen mit der Mittelmeerbahn einen täglichen direkten Verkehr ohne Umsteigen zwischen Rom und Sizilien mittels eines Wagens I. und II. Klasse eingerichtet, der die Straße von Messina auf einer Fähre zusammen mit dem Postwagen und dem Gepäckwagen überschreitet. Der direkte Wagen von Rom nach Sizilien fährt täglich von Rom mit dem direkten Zuge Nr 3 ab, der direkte Wagen von Sizilien nach Rom kommt täglich mit dem direkten Zuge Nr 2 in Rom an. Auf welchen Strecken der Wagen in Sizilien läuft, gibt der „Mon." nicht an. Vermutlich handelt es sich doch um eine Verbindung mit Palermo.

— **Tarifermäßigung für die Beförderung von Milch und Sahne in Rußland.** Die amtliche „Torgowo-Prom. Gas." teilt mit, daß der allgemeine Tarif-Ssjesd die Frage geprüft habe, ob eine Ermäßigung der Tarife bei der Beförderung von Sahne und sterilisierter Milch auf den russischen Bahnen zweckmäßig wäre. Er habe hierbei gefunden, daß es durchaus zeitgemäß sei, den Verkehr und Handel mit diesen Erzeugnissen zur Hebung des landwirtschaftlichen Gewerbes zu unterstützen. Um das zu erreichen, sind für die beiden Artikel, sofern sie in Wagenladungen von mindestens 610 Pud (= 9992 kg) aufgegeben werden, ganz wesentlich ermäßigte Tarifsätze festgesetzt worden. Außerdem ist bestimmt worden, daß die leer zurückgehenden Fässer usw. mit Ausnahme von Flaschen zu den Sätzen der Tarifklasse IX befördert werden sollen.

Die pudweise Beförderung der vorbezeichneten beiden Artikel soll nach den Sätzen der Tarifklasse V erfolgen. Wie groß die Mengen Milch und Sahne überhaupt sind, die in Rußland bewegt werden, darüber fehlen uns leider die erforderlichen Zahlenausweise, aber die Ausfuhrmengen für eine Anzahl Molkereierzeugnisse sind von der deutschen Petersburger Zeitung wie folgt angegeben, und zwar in Tausend Pud:

	Milch	Käse		Sahne	Butter	zusammen Molkereierzeugnisse
		Kuh-	Schaf-			
1896	118	19	16	3	310	466
1897	161	30	17	5	529	742
1898	248	30	17	15	626	926
1899	536	24	12	34	630	1035
1900	348	25	16	25	1190	1604
1901	317	29	16	6	1968	2336

Demgegenüber hat die Einfuhr von Meiereiprodukten im Berichtsjahre 283 000 Pud im Gesamtwert von 1 257 000 R. betragen. Davon entfallen auf Milch 165 000 Pud im Werte von 189 000 R. und auf Käse 79 000 Pud im Werte von 726 000 R.

Betrachtet man also nur den Verkehr, soweit die Ausfuhr in Betracht kommt, so darf man wohl sagen, daß er recht namhafte Mengen aufweist, denn abgesehen von Käse und Butter werden die übrigen Artikel, also Sahne und Milch, kaum sehr weite Transporte vertragen. Wenn nun schon gegenwärtig so erhebliche Mengen befördert werden, so kann man wohl annehmen, daß die Tarifermäßigung in Verbindung mit der Erleichterung des Rücktransportes der leeren Gefäße eine weitere Steigerung der Ausfuhrmengen unterstützen wird, wodurch den landwirtschaftlichen Betrieben die gewünschte Hilfe zuteil werden wird.

Fremde Weltteile.

— **Die Spurweite der Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro.** Für diese Eisenbahn nimmt die Regierungsvorlage eine Spurweite von 0,75 m in Aussicht. Hiergegen sind, wie wir in Nr 27 S. 430 d. Ztg. meldeten, von der Deutschen Kolonialgesellschaft Bedenken erhoben und ist die Kapspurweite (1,06 m) in Vorschlag gebracht worden. Demgegenüber verteidigt nun die Köln. Ztg. den Regierungsvorschlag. Sie meint: „Durch Vorschläge zur Abänderung des Regierungsprojekts, die eine Verteuerung seiner Kosten bedeuten, wird man die Bemühungen der Regierung, die Vorlage nun endlich unter Dach und Fach zu bringen, nicht fördern. Die Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro ist als Stichbahn, die in Mrogoro enden soll, gedacht. Da das alte Zentralbahnprojekt als aufgegeben anzusehen, der Plan einer Querbahn im südlichen Teile der Kolonie von Kilwa Kisiwani zum Nyassasee aber seiner Verwirklichung näher gerückt ist, so kommt auch eine zukünftige Verlängerung der Mrogorobahn nach dem Süden oder nach dem Osten nicht mehr in Betracht, und es braucht bei der Wahl der Spurweite auf den Anschluß an andere Bahnlinien und deren vermutliche Spurweite keine Rücksicht genommen zu werden. Wir können daher für die Linie Mrogoro-Dar-es-Salaam die 0,75 m-Spurweite nehmen, ohne Rücksicht darauf, daß für die großen ostafrikanischen Durchzugslinien, die an irgend einem Punkte schließlich mit dem übrigen großen afrikanischen Eisenbahnnetz, für das die „Kapspur" maßgebend geworden ist, zusammentreffen werden, aus technischen Gründen 1,06 m als Spurweite gewählt werden muß. Das Gebiet, das die Linie Mrogoro-Dar-es-Salaam durchziehen wird, harrt noch der intensiven kulturellen Erschließung. Anfänge einer solchen sind bisher nur in Ukami (Uruguruberge) vorhanden, wo Glimmerlager ausgebeutet werden und Plantagen angelegt sind. Wohl ist das in Betracht kommende Gebiet bei nachdrücklichem Eingreifen der Verwaltung durch Ansiedlung von Eingeborenen und Beförderung von Eingeborenenkulturen von zur Ausfuhr geeigneten Erzeugnissen, wie Erd-

nüssen, Sesam, Kopra, Reis, bei Aussuchung und Bearbeitung von Gebieten durch große Gesellschaften zur Bereitstellung von Erzeugnissen, die, wie Kaffee, Baumwolle, Sisalhanf, in Ostafrika besser Europäerplantagen überlassen bleiben, einer guten wirtschaftlichen Entwicklung fähig, aber für die Entwicklung, die es in Jahrzehnten erreichen kann, wird doch die Schmalspurbahn genügen. Die Aufbringung der angenommenen Mehraufwendung an Kapital von 3 500 000 ℳ, welche die Annahme der Kapspur erfordert, würde natürlich ernstliche finanzielle Schwierigkeiten nicht bieten, da die Verzinsung und Rückzahlung der Anleihe durch das Reich verbürgt wird. Aber das Mehr der Baukosten für die größere Spurweite macht eine Belastung des jährlichen Etats von reichlich 100 000 ℳ nötig. Das wird zu überlegen sein und im Parlament sicherlich erwogen werden. Den Kampf, der um die Vorlage noch entstehen wird, sollte man der Regierung nicht erschweren dadurch, daß gerade die Kolonialfreunde die Frage der größeren Spurweite in diesen Kampf hineintragen, eine Frage, die wirklich, wie die Sache liegt, von der technischen und der wirtschaftlichen Seite aus betrachtet auf absehbare Zeit unwesentlich ist. Möge der Streit über die Spurweite ruhen bleiben und mögen sich alle Kolonialfreunde ernstlich bemühen, die Regierung beim Durchbringen ihrer Vorlage rückhaltslos zu unterstützen."

Wir sind diesen Ausführungen gegenüber der Ansicht, daß der Plan der Weiterführung der Bahn von Mrogoro über Tabora zum Tanganjika mit einer Abzweigung zum Viktoriasee nicht als aufgegeben angesehen werden sollte. Der Anschluß an ein großes afrikanisches Eisenbahnnetz bleibt doch eine keineswegs so entfernte Möglichkeit. Die Annahme der Kapspur gewährt diese Möglichkeit und sie sollte daher gewählt werden, wenn hierfür eine Reichstagsmehrheit zu haben ist. Die Hauptsache bleibt natürlich, daß mit der Bahn überhaupt der Anfang gemacht wird; ist die Kapspur nicht zu erreichen, so muß mit der 75 cm-Spur vorlieb genommen werden, die den Verkehrsbedürfnissen des ersten Jahrzehnts wohl jedenfalls genügt.

Allgemeines.

— **Eine Lokomotive als „Monument".** Über die Aufstellung der Lokomotive „Invicta" (s. Nr 25 S. 401) wird noch weiter allerhand Interessantes mitgeteilt. Die Lokomotive begann ihren Dienst auf der Canterbury-Whitstable-Linie im Jahre 1830 und gehört mit der „Rocket" und dem „Puffing Billy" zu den drei ältesten, heute noch vorhandenen Lokomotiven. Der zuständige Ausschuß des Grafschaftsrates empfahl als den für die Aufstellung geeignetsten Platz das östliche (Lambelt-) Ende der Westminster-Brücke und zwar gegenüber dem Endpunkte der elektrischen Straßenbahn, „wo die alte Lokomotive einen bedeutungsvollen Gegensatz zur neuzeitlichen Art der mechanischen Zugkraft bilden würde".

Dieser Vorschlag forderte eine wenig schmeichelhafte Kritik, die von einem „Museum in der Straße" sprach, heraus. Ein Architekt spottete, daß, „wenn die ‚Invicta' während der Geschäftsstunden zwischen 10 und 4 Uhr in Tätigkeit gesetzt werden könnte, sich das allgemeine Interesse an der ‚Statue' wesentlich erhöhen würde". Wäre dieser Gedanke nicht noch weiter auszubilden? So könnten passende Plätze für die Aufstellung der ältesten, vierrädrigen Droschke, dann für eine Nachbildung der Arche Noahs, etwa gegenüber der Admiralität, ausfindig gemacht werden; der Greif am Westende von Fleetstreet könnte durch Caxtons Druckpresse ersetzt und vor dem neuen Gerichtshofe in Newgate eine Gruppe, in der der erste Galgen sowie einige alte Arm- und Beinfesseln hervorragende Objekte bilden, errichtet werden usw., um London zu „verschönern".

Im Schoße des Grafschaftsrates selbst stellte ein Mitglied die Anfrage, ob man denn nicht auch den ältesten Hansom Cab, die erste Sänfte und den ersten Schubkarren auf öffentlichen Plätzen aufstellen wolle? Ein zweiter meinte, daß man die Lokomotive mit demselben Rechte auf die Kuppel der St. Paulskirche wie an der schönsten Brücke Londons aufstellen könne; der Grafschaftsrat möge sich durch die Annahme des Vorschlages nicht lächerlich machen und die Angelegenheit zur nochmaligen Beratung an den Ausschuß zurückverweisen. Und das geschah auch. K—a.

— **Enteisenung von Grundwasser.** Die Firma Deseniß & Jacobi in Hamburg macht auf eine besondere Ausführungsform des an sich bekannten Verfahrens der Enteisenung von Grundwasser mittels Oxydation und Filtration aufmerksam, die von ihr ausgearbeitet ist. Dem aufzupumpenden Wasser wird im Druck- oder Saugstrom zugleich mit der Hebung des Wassers Luft beigemischt und das Gemisch durch ein Sandfilter geführt. Die Firma weist darauf hin, daß die Vorrichtungen hierfür in der von ihr verwendeten Form besonders einfach seien. Bei gewöhnlichen Hofpumpen befindet sich das Filter im unteren Teil, während das Ansaugen der Luft im mittleren Teil geschieht. Es ist dabei Vorkehrung getroffen, daß durch Umkehren des Wasserstroms das Filter wieder gereinigt werden kann. Auch für Schutz gegen Einfrieren ist gesorgt. Wo ein besonderer Schacht getrennt vom Brunnen vorhanden ist, kann die Enteisenungsvorrichtung in diesem untergebracht werden usw. Das Verfahren eignet sich für die Ausführung im Kleinen wie im Großen, ohne daß die maschinellen Mittel an Einfachheit einbüßen.

— **Übersicht der Eisenbahnen Europas.** Am 1. Januar 1903 hatte nach einer Aufstellung der „Revue Générale des Chemins de fer" das europäische Eisenbahnnetz einschließlich der dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen die Gesamtlänge von 296 051 km, die sich wie folgt auf die einzelnen Länder verteilten:

Bezeichnung des Landes	Betriebslänge		Zunahme im Jahre 1902	Betriebslänge auf	
	1. Januar 1902	1. Januar 1903		100 qkm Flächenraum	10 000 Einwohner
	km	km	km	km	km
1. Deutschland . . .	52 710	53 700	990	9,9	9,5
2. Österreich-Ungarn .	37 492	38 041	549	5,6	8,1
3. Belgien	6 476	6 629	153	22,5	9,9
4. Dänemark	3 067	3 105	38	8,1	12,7
5. Spanien	13 630	13 770	140	2,7	7,7
6. Frankreich	43 657	44 654	997	8,3	11,5
7. Großbritannien und Irland	35 462	35 591	129	11,3	8,6
8. Griechenland . . .	1 035	1 035	—	1,6	4,3
9. Italien	15 810	15 942	132	5,6	4,9
10. Luxemburg . . .	466	466	—	18,0	19,6
11. Norwegen	2 101	2 344	243	0,7	10,6
12. Niederlande . . .	2 791	2 845	54	8,8	5,5
13. Portugal	2 388	2 409	21	2,6	4,4
14. Rumänien	3 171	3 177	6	2,4	5,4
15. Rußland und Finnland	51 409	52 339	930	0,9	4,5
16. Serbien	578	578	—	1,2	2,3
17. Schweden	11 588	12 177	589	2,7	23,9
18. Schweiz	3 910	3 997	87	9,7	12,0
19. Europ. Türkei und Bulgarien	3 142	3 142	—	1,1	3,1
20. Malta, Jersey und Man	110	110	—	10,0	3,0
zusammen	290 993	296 051	5058	2,8	7,4

— **Der Herstellung eiserner Straßengleise in Landstraßen,** über die wir in Nr 82 S. 1247 Jahrg. 1902 d. Ztg. bereits eine nähere Besprechung gebracht haben, scheint sich neuerdings das Interesse der Wegebautechniker immer lebhafter zuzuwenden. In eingehender Weise beschäftigt sich mit den durch derartige Anlagen zu erzielenden Vorteilen ein in der „Zeitschr. f. Kleinbahnen" veröffentlichter Aufsatz des Landesbaurats Techow, in welchem zunächst hervorgehoben wird, daß nach den bisher gemachten Erfahrungen bei einer Verwendung von Fuhrwerksschienen die Chausseeunterhaltungskosten auf sonst sehr teueren Strecken fast ganz in Fortfall kommen. Auch eine Abnutzung der Schienen selbst ist nach mehrjährigem starken Verkehr bis dahin nicht wahrnehmbar gewesen. Liegt hierin schon ein bedeutender wirtschaftlicher Gewinn namentlich für diejenigen Landesteile, denen es, wie es jetzt fast in der ganzen norddeutschen Tiefebene nach Verbrauch der erratischen Blöcke der Fall ist, an geeigneten Bruchsteinen für ihre Straßen fehlt, so legt der Verfasser doch ein weit größeres Gewicht auf den Nutzen, der durch eine solche Bauweise für den öffentlichen Fuhrwerksverkehr erreicht werden kann. Er führt zutreffend aus: „Je weniger auf der Unterlage, auf der ein Wagen fährt, zerstört wird, desto leichter rollt der Wagen über seine Unterlage fort; werden daher Stahlschienen für die Landfuhrwerke hergestellt, so wird auch für das Landfuhrwerk der Hauptvorteil der Eisenbahnen gewonnen, daß nämlich bei der geringeren Reibung der rollenden Räder die Zugkraft wesentlich besser ausgenutzt wird und damit die Transportpreise niedriger gestaltet werden. Man kann deutlich beobachten, daß, sobald ein schweres Fuhrwerk von der gewöhnlichen Straße auf die Schienen kommt, die straff gespannten Zugstränge plötzlich locker werden und die in den Zug gespannten Tiere von selbst eine leichtere und schnellere Gangart annehmen. Wo Schienen eingelegt sind, benutzen die Fuhrwerke diese sämtlich, auch da, wo die daneben liegende

Chaussee ganz glatt und eben ist. Auch für die Beförderung von Personenfahrzeugen gewähren die Fuhrwerksschienen einen großen Vorteil. Es fällt das seitherige Rütteln der Wagen fort, die Fahrt wird eine sehr ruhige und schont die Nerven der Fahrenden."

Auf Grund umfassender, im Kreise Gardelegen seit dem Jahre 1895 angestellter Versuche fand dann vielfach die Überzeugung Eingang, daß für die Verwendung auf Landstraßen nicht kastenartige Schienen, sondern Stegschienen mit einer seitlichen Führungsrippe auf der Oberfläche den Vorzug verdienen. Letztere besaßen unter sonst gleichen Verhältnissen eine etwa dreimal so große Tragfähigkeit als die ersteren; namentlich aber gestatteten sie eine weit bessere und festere Stoßverbindung, wie solche sich auch bei den Eisenbahnen seit langen Jahren bewährt hat. Es ergab sich denn auch, daß auf den Probestrecken die Stöße der Stegschienen nach längerem Befahren unverändert tadellos lagen, während in der gleichen Zeit die Stöße der kastenartigen Schienen deutlich wahrnehmbare Veränderungen aufwiesen. Dem Baurat Rautenberg, der im Verein mit dem Landrat v. Davier im Kreise Gardelegen diese Probeversuche betrieb, wurde auf ein von ihm entworfenes Stegschienenprofil der Gebrauchsmusterschutz erteilt. Von diesen Schienen hat der Bochumer Verein, der die Herstellung seit 1897 übernommen hat, bis zum Jahre 1903 im ganzen 146 800 m nach Gardelegen sowie nach den Provinzen Hannover, Brandenburg, Pommern, Schlesien, Sachsen, Posen und Westpreußen geliefert. Gegenwärtig aber hat der Bochumer Verein ein neues Profil einer kastenartigen Schiene hergestellt, das nach der Ansicht des Verfassers die sämtlichen Vorzüge der Stegschiene besitzt, dieser aber durch größere Fahrflächenbreite, geringeres Gewicht und einen dementsprechend niedrigeren Preis überlegen ist.

Von besonderem Interesse dürfte dann noch die Tatsache sein, daß man auch bereits Versuche gemacht hat, Fuhrwerksgleise auf nicht befestigten Fahrwegen zu verlegen und zwar in Urmitz bei Coblenz und in Weferlingen im Kreise Gardelegen. An beiden Orten sollen sich die Gleise trotz starker Benutzung in jeder Weise gut bewährt haben.

— **Das preußische Gesetz über die Überwachung elektrischer Anlagen.** Dem preußischen Abgeordnetenhaus liegt ein Gesetzentwurf betreffend die Kosten der Prüfung und Überwachung von elektrischen Anlagen, Dampffässern, Aufzügen und anderen gefährlichen Einrichtungen vor. Das Neue an dem Gesetz und was die Öffentlichkeit am meisten interessiert, ist das, was sich auf die elektrischen Anlagen bezieht. In der Begründung ist die Verwendung der Elektrizität in der Technik als „besonders gefährlich" bezeichnet. Die allbekannten Sicherheitsvorschriften des Verbandes deutscher Elektrotechniker seien nicht ausreichend. Der Verband habe selbst eine dauernde Überwachung der Starkstromanlagen für erforderlich gehalten, und die Unfälle durch Starkstromleitungen seien so offenkundig, daß die Verwaltungsbehörden mancher Provinzen eine polizeiliche Beaufsichtigung der elektrischen Anlagen zum Teil als wünschenswert, zum Teil als notwendig bezeichnet haben.

Die Kölnische Zeitung nimmt in einem recht beachtenswerten Artikel Stellung zu der Angelegenheit. Das Wort „Kurzschluß" verbreitet, obwohl es niemand recht versteht, überall Schrecken. Daher mag die Anschauung von der „besonderen Gefahr" der Elektrizität kommen, die in Wirklichkeit weit weniger, etwa nur den sechsten Teil so gefährlich ist, wie beispielsweise das Leuchtgas. Was der Verband deutscher Elektrotechniker beklagt, ist lediglich der Umstand, daß er kein Machtmittel habe, seine Vorschriften den Betrieben aufzuzwingen, und daß es deshalb wünschenswert sei, daß hier der Staat eingreife, oder vielmehr, um einer üblen Vielköpfigkeit in der Handhabung der Überwachung vorzubeugen, besser das Reich. Die trefflichen Verbandsvorschriften sind den deutschen Elektrotechnikern so in Fleisch und Blut übergegangen, daß gewiß 80 bis 90 % der in den letzten Jahren hergestellten Anlagen ihnen entsprechen. Größere Werke schließen keinen Kunden an, dessen Anlage nicht für gut befunden ist, und dann haben sich die Feuer-Versicherungsgesellschaften bereits einen erheblichen Einfluß auf die Beschaffenheit der Anlagen gesichert. Aber ein Rest überwachungsbedürftiger Anlagen bleibt immer, bei denen staatliche Überwachung zweckmäßig wäre.

Die Kölnische Zeitung weist ferner auf die Wichtigkeit hin, die den Ausführungsbestimmungen zu dem künftigen Gesetz zukommt. Die Bestimmungen können nützlich sein, wenn sie vorsichtig und zweckmäßig aufgestellt sind, andernfalls unberechenbaren Schaden stiften. Über den Inhalt dieser Bestimmungen ist noch nichts verlautet, aber es ist sehr zu wünschen, daß er sich an die Verbandsvorschriften anlehnt, die von den besten Sachverständigen aufgestellt sind und die Erfahrung für sich haben. Auch die Vorschriften der Berufsgenossenschaften, die für die Sicherheit der Arbeiter in Fabriken im allgemeinen, auch in elektrischen Betriebsräumen eintreten, sollten sich den Verbandsvorschriften anschließen. Von größter Wichtigkeit ist aber möglichste Einheitlichkeit in den Bestimmungen im ganzen Reiche.

— **Arbeitsprämien in den britischen Staatswerften.** Die englische Admiralität beabsichtigt, einen interessanten Versuch mit der Einführung des Prämiensystems zu machen, um die Arbeiten zu beschleunigen. Es soll für jedes Arbeitsstück eine Frist zu dessen Fertigstellung bestimmt werden; wird die Arbeit früher abgeliefert, dann hat der Mann Anspruch auf eine durch die ersparte Arbeitszeit begründete Prämie; nimmt sie dagegen längere Zeit in Anspruch, so erhält er den hierfür festgesetzten Stücklohn; der Arbeiter kann sonach durch Geschicklichkeit seinen Verdienst wesentlich erhöhen, ohne anderseits dabei etwas einzubüßen. Eine „Prämienstunde" wurde mit $^1/_{48}$ des Wochenlohnes des Arbeiters festgesetzt. Nehmen wir den Fall, es wird ein Werkstück zu 48 Arbeitsstunden herausgegeben, dagegen in 36 Stunden vollendet, so hat der Mechaniker hierbei 25 % an Arbeitszeit oder (36×25 %) 9 Prämienstunden erspart. Bezieht er einen Wochenlohn von 36 sh, so beträgt der Wert einer Prämienstunde 9 d und er erhält demnach 9×9 d, also eine Prämie von 6 sh 9 d über seinen Verdienst. Um ein Schleudern bei der Arbeit zu verhüten, wird die Prämie erst zuerkannt, wenn der Aufseher das Werkstück genau besichtigt und als befriedigend erklärt hat.

Bücherschau.

— **Dampfbahnschnellzug für 120 km mittlere stündliche Geschwindigkeit (150 km maximal).** Von der Technischen Hochschule zu Karlsruhe zur Erlangung der Würde eines Doktoringenieurs genehmigte Dissertation von Heinrich Mehlis, Regierungsbaumeister a. D. Mit 10 Tafeln. Juli 1903. Berlin W. Verlag von Georg Siemens. Preis 5 ℳ.

Der Verein Deutscher Maschineningenieure hat bekanntlich am 1. März 1902 ein Preisausschreiben erlassen zur Erlangung von Entwürfen für Betriebsmittel, die für schnellfahrende, durch Dampflokomotiven zu befördernde Personenzüge geeignet sind. In der Januarversammlung 1903 wurde von dem Preisrichterausschusse über die 13 eingegangenen Entwürfe berichtet, von denen fünf mit Preisen von je 1000 ℳ ausgezeichnet wurden. Am 24. März 1903 wurde auf Grund neuer Bedingungen, die aus dem Ergebnis des ersten Ausschreibens gewonnen wurden, ein engerer Wettbewerb unter den Verfassern der fünf preisgekrönten Entwürfe veranstaltet für Lokomotiven zur Beförderung von Zügen mit großer Fahrgeschwindigkeit. In der Januarsitzung 1904 ist über dieses engere Preisausschreiben, zu dem Richard Avenmarg in München, A. v. Borries in Berlin, Michael Kuhn in Cassel, Dr.-Ing. Heinrich Mehlis in Berlin und Franz Peglow in Berlin aufgefordert waren, Bericht erstattet worden. Die Kuhnsche Arbeit ging infolge Ablebens des Verfassers verspätet ein und schied daher für die Beurteilung aus; der ausgesetzte Preis von 5000 ℳ wurde je zur Hälfte Dr.-Ing. Mehlis und F. Peglow zugesprochen und empfohlen, deren Entwürfe dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorzulegen. An die Verlesung des Protokolls über diesen Wettbewerb im Verein Deutscher Maschineningenieure am 24. Januar d. J. knüpfte sich ein sehr interessanter Meinungsaustausch, in dem auch die elektrischen Fahrten der Studiengesellschaft auf der Militärbahn Berlin-Zossen zur Besprechung kamen. Hierüber ist in dieser Zeitung schon berichtet. Im übrigen ist es ein besonderes Zusammentreffen, daß um dieselbe Zeit, in der das Preisausschreiben zur Besprechung kam, die preußische Staatsbahnverwaltung auf der Militärbahn Schnellfahrversuche mit Dampflokomotiven aufgenommen hat, zunächst mit den gewöhnlichen Lokomotivgattungen, durch die bisher die Schnellzüge befördert wurden, später mit besonders hergestellten Schnellzuglokomotiven. Über diese Fahrten, bei denen namentlich die Erfolge der Heißdampflokomotive bemerkenswert sind, ist der Leser aus fortlaufenden Mitteilungen im allgemeinen unterrichtet.

Die vorliegende Schrift nun geht auf den Gegenstand des ersten Preisausschreibens zurück. Sie ist von der Technischen Hochschule zu Karlsruhe nach dem Referat der Professoren Dr Keller und Graßmann als Doktorarbeit genehmigt worden. Das Hauptgewicht ist auf den Entwurf der Lokomotive gelegt, die vier Durchgangswagen im Gewicht von etwa 180 t mit 120 km Geschwindigkeit während 3 Stunden ohne Aufenthalt befördern, aber eine höchste Geschwindigkeit von 150 km erreichen kann. Die späterhin anläßlich des engeren Wettbewerbs vom Verfasser vorgeschlagene Lokomotive zeigt der ersteren gegenüber Unterschiede, die aus der nachfolgenden Zusammenstellung ersichtlich sind:

Preisausschreiben	Art der Lokomotive	Durchmesser des Dampfzylinders mm	Kolbenhub des Dampfzylinders mm	Treibraddurchmesser mm	feuerberührte Heizfläche: Feuerbüchse qm	feuerberührte Heizfläche: Siederohre qm	feuerberührte Heizfläche: zusammen qm	feuerberührte Heizfläche: des Überhitzers qm	Rostfläche qm
von 1902 . . .	vierzylindrige Tendermaschine; 4 gleiche Hochdruckzylinder	380	500	2130	11,9	Flammrohr 3,4 Siederohre 131,0	146,3	34,0	2,35
„ 1903 . . .	vierzylindrige Verbundlokomotive mit Schlepptender	370 / 575	600	2220	13,7	188,2	202,9	46,8	3,56

Preisausschreiben	Siederohre: Durchmesser innerer / äußerer mm	Siederohre: Länge mm	Siederohre: Zahl	Dampfüberdruck Atm.	Vorräte an: Wasser t	Vorräte an: Brennstoff t	Gewicht von Lokomotive und Tender: leer t	Gewicht von Lokomotive und Tender: im Dienst t	Zugkraft aus der Maschinenleistung kg	Leistung bei 120 km Geschwindigkeit in der Stunde PS
von 1902 . . .	290 / 65 / 70	3800	Flammrohr und 94 Serve-Rohre	12	8,65	3,3 Teer 0,55 Kohlen	58	76	2225	990
„ 1903 . . .	45 / 50	4800	272	14	19	6 Kohlen	95,3	116,5 abzählig ½ Wasser- und ¼ Kohlenvorrat	2702	1200

Zu den vorstehenden Zahlenangaben ist zu bemerken, daß bei dem ersten Entwurf die Wasseraufnahme während der Fahrt in Abständen von etwa 120 Kilometern vorgesehen war. Daher ist der Wasserbehälter verhältnismäßig klein. Die Lokomotive ist mit Serveschen — gerippten — Feuerrohren ausgestattet.

Wie in der Preisaufgabe vorgeschrieben, verbreitet sich Mehlis besonders eingehend über die störenden Bewegungen der Lokomotive, unter Anlehnung an die grundlegenden Arbeiten von v. Borries und Wittfeld über diesen Gegenstand. Im Gegensatz zu v. Borries vertritt der Verfasser, was hier besonders hervorgehoben zu werden verdient, die Ansicht, daß die fortgesetzten kleinen Drehimpulse der unausgeglichenen hin- und hergehenden Triebwerksteile den Lokomotivkörper in immer größere Schwingungen versetzen, wofern die Zahl der Massenimpulse zu der Schwingungszahl, die dem Lokomotivkörper entspricht, in einem einfachen Verhältnis oder dessen Vielfachem steht, und daß aus diesem Grunde in dem Drehmoment der Triebwerkmassen eine Entgleisungsgefahr liegen könne, während die störenden Bewegungen im engeren Sinne, die aus den Triebswerks**drucken** herrühren, allerdings bei wachsender Fahrgeschwindigkeit an Bedeutung verlieren. Der Einfluß der freien Massenwirkungen ist dann näher untersucht bei verschiedenen Bauarten von Lokomotiven — darunter Wittfeld, v. Borries, Krauß u. a. — und namentlich dem Schlickschen Massenausgleich breiterer Raum gewidmet. Am günstigsten sind in Hinsicht des Ausgleichs der freien Massen**kräfte** und **gleichzeitig** der Massen**momente** die Schnellzugmaschinen der englischen Mittellandbahn, von Krauß und von Schlick.

Der Verfasser hat in Verfolg seiner Untersuchungen wegen der Unregelmäßigkeiten der Gleislage zunächst Vorkehrung für einen langen, festen Radstand getroffen, daher die Lokomotive als Tenderlokomotive ausgebildet, da Tender infolge verhältnismäßig kurzen Radstandes bei hohen Geschwindigkeiten immer unruhig laufen würden. Die Achsen sind bei einem Radstand von 12,4 m so angeordnet, daß das Fahrzeug an den Enden möglichst leicht gehaltene Drehgestelle mit Seitenverschiebung und Rückstellfedern erhält, die sich den Gleiskrümmungen gut anschmiegen, und in der Mitte zwei fest mit dem Lokomotivrahmen verbundene Treibachsen mit großen Rädern besitzt, die stark belastet sind. Der Kessel liegt 2,55 m hoch über den Schienen. Die Lokomotive hat vier gleiche Hochdruckzylinder mit vier Kurbeln, die auf die vordere feste Achse arbeiten und mit Schlickscher Massenausgleichung versehen sind. Der Führerstand befindet sich wegen der besseren Übersicht über die Strecke vor dem Kessel, so daß die Lokomotive nach jeder Fahrt gewendet werden muß, wozu die 16 m großen preußischen Drehscheiben ausreichen.

Die Schlicksche Art des Massenausgleichs ist, wie hier bemerkt werden mag, auch bei dem engeren Wettbewerb des Jahres 1903 vom Verfasser beibehalten, statt der Anordnung von vier Hochdruckzylindern ist jedoch vierzylindrige Verbundanordnung gewählt. Die sämtlichen vier aus dem engeren Wettbewerb hervorgegangenen Entwürfe sind übrigens in Glasers „Annalen“ vom 1. d. M. eingehend besprochen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Staatsbahn-Tiertarif und Privatbahn-Staatsbahn-Tiertarif.

Am 15. April d. J. wird die Haltestelle Groß-Köris, die gegenwärtig nur der Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken dient, für den unbeschränkten Tierverkehr in einbödigen Wagen eröffnet.

Halle a/Saale, den 4. April 1904. (949)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Gruppentarif IV, nordwestdeutsch-mitteldeutscher, nordwestdeutsch-hessischer und mitteldeutsch-hessischer Verkehr sowie westdeutscher und mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr mit den Stationen Neustadt a. d. Dosse des Direktionsbezirks Altona, Rathenow des Direktionsbezirks Hannover, Belzig und Brandenburg des Direktionsbezirks Magdeburg und Treuenbrietzen des Direktionsbezirks Halle anderweite ermäßigte Entfernungen in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Hannover, den 11. April 1904. (950)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Im Heft 4 der Tarife für den **sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband** treten mit Gültigkeit vom 15. April 1904 neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs a für die Beförderung von Getreide usw. von Holtschitz-Seestadtl nach Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Neustadt in Höhe von 78,81 und 82 ₰ für 100 kg in Kraft. Ferner wird die Station Hohentrebetitsch in den auf Seite 220 und 250 des Tarifheftes 4 bestehenden Anstoßtarif mit 5 ₰ für 100 kg Anstoß an die direkten Frachtsätze des Ausnahmetarifs a für Kaschitz einbezogen. Endlich werden folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs a ermäßigt: Weberschan-

Zittau von 97 auf 83 ₰, Weberschan-Löbau von 96 auf 86 ₰.

Dresden, den 11. April 1904. (951)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Im Elbumschlagsverkehre mit Riesa werden am 15. April d. J. für die Beförderung von Steinen, wie im Spezialtarif III genannt, ausgenommen gebrannte Steine, nach Magdeburg und darüber hinaus folgende Frachtsätze eingeführt: nach Riesa-Elbkai von Altenhain und Ammelshain 21 ₰, Berbersdorf 18 ₰, von Beucha bei Brandis und Brandis 20 ₰, Dornreichenbach 12 ₰, Seelingstädt 22 ₰ und von Wurzen 13 ₰ für 100 kg. Der Frachtberechnung wird in derselben Weise, wie es im Ausnahmetarife für Wegebaustoffe unter 3. vorgesehen ist, mindestens das Ladegewicht des gestellten Wagens zugrunde gelegt. Die jetzt gültigen Frachtsätze für Granitklarschlag von Berbersdorf nach Riesa-Elbkai bleiben nur noch bis Ende 1904 in Kraft.

Dresden, am 9. April 1904. (952)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Metall-Ausnahmetarif Teil VII, Heft Nr 3.)

Am 1. Mai 1904 wird für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahngesellschaft, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österreichische Linien), der k. k. priv. Österreichischen Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien) und der priv. Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft einerseits und Stationen der k. württembergischen Staatseisenbahnen, der Großh. badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn, der pfälzischen Eisenbahnen, der k. preußischen und Großh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz, der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. und der k. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken anderseits ein neuer Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaren als Teil VII, Heft Nr 3 ausgegeben, welcher Stückgut- und Wagenladungsfrachtsätze für diese Artikel und zwar sowohl für den Exportverkehr aus Deutschland, wie auch aus Österreich enthält.

Der Preis des Tarifes beträgt 1,20 ℳ = 1,40 Kr. für das Stück.

München, den 6. April 1904. (953)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Privatbahn-Staatsbahn-Tiertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1904 wird die Butzbach-Licher Eisenbahn in den Tarif einbezogen.

Berlin, den 7. April 1904. (954)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Gruppen- und Gruppenwechseltarife VII, VII/VIII und VI/VII sowie westdeutscher Privatbahntarif.

Mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Verbindungsbahn zwischen den Stationen Lüdenscheid Staatsbahnhof und Lüdenscheid der Kreis Altenaer Schmalspurbahnen wird der Ausnahmetarif für den Übergangsverkehr mit den Kreis Altenaer Schmalspurbahnen auf die in Lüdenscheid nach und von den Stationen der Schmalspurbahnen übergehenden Sendungen ausgedehnt.

Elberfeld, den 8. April 1904. (955)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gruppentarif VIII und rheinischer Nachbarverkehr.

Am 15. April d. J. tritt ein Ausnahmetarif für den Übergangsverkehr mit der Geldernschen Kreisbahn in Kraft, durch den die Frachtsätze der Staatsbahnstationen Kempen, Kevelaer und Straelen im Verkehr mit Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld und Essen für verschiedene Güter in ganzen Wagenladungen um 0,02 ℳ für 100 kg ermäßigt werden.

Die Abfertigungsstellen erteilen Auskunft.

Cöln, den 6. April 1904. (956)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-belgischer und bayerisch-belgischer Güterverkehr.

Die nach der Bekanntmachung vom 9. Oktober vorigen Jahres anläßlich der Weltausstellung in St. Louis gewährte Frachtermäßigung wird unter den daselbst bezeichneten Bedingungen auch bei Beförderung der Ausstellungsgüter von ihrem ursprünglichen Aufgabeorte nach einer Sammelstelle und auch dann gewährt, wenn die Güter nach Schluß der Ausstellung nicht nach der Sammelstelle, sondern direkt nach dem ursprünglichen Aufgabeorte zurückgesandt werden.

Die Frachtermäßigung tritt auch für die Gegenstände ein, die auf der im vorigen Sommer in Dresden veranstalteten Städteausstellung ausgestellt gewesen sind, in St. Louis ausgestellt und nach Schluß der Ausstellung an die Eigentümerinnen, also an die verschiedenen deutschen Städte, zurückgesandt werden.

Ferner wird die Frachtbegünstigung auch für solche dem Reichskommissariat gehörenden, im Auslande unverkauft gebliebenen Ausstellungsgegenstände gewährt, die nach Schluß der Ausstellung nicht an den früheren Ausgangsort, sondern zum Zwecke des Verkaufs an hierzu besser sich eignende andere Orte in Deutschland gesandt werden.

Die den deutschen Ausstellungsgütern bewilligten Frachtermäßigungen werden unter sonst gleichen Bedingungen auch den österreichischen und ungarischen Ausstellungsgütern gegen eine Bescheinigung des österreichischen Generalkommissars für die Weltausstellung in St. Louis sowohl bei der Hin-, als auch bei der Rückbeförderung gewährt.

Auf den belgischen Strecken muß zur Erlangung des Frachtnachlasses die Rückbeförderung auf demselben Wege und über denselben Grenzübergang wie bei der Hinbeförderung stattfinden.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 1. April 1904. (957)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Güterverkehr.

Die Sätze des Ausnahmetarifs 12, Abteilung A und B a für Eisen bei Auflieferung als Stückgut im Verkehr zwischen Bozen-Gries, Innsbruck, Trient, Villach und Wilten einerseits und einer Reihe rheinisch-westfälischer Stationen anderseits werden mit Gültigkeit vom 15. d. M. um 1 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Cöln, den 1. April 1904. (958)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppenverkehr VIII, preußisch-hessischer Staatsbahn-Wechselverkehr mit dieser Gruppe, westdeutscher Privatbahnverkehr (Heft 1) und rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 15. April d. J. wird der Ausnahmetarif für den Übergangsverkehr mit der Cöln-Frechener Eisenbahn auf zahlreiche Verkehrsgüter ausgedehnt, worüber die Abfertigungsstellen Auskunft erteilen.

Cöln, den 6. April 1904. (959)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Nebenbahn Butzbach-Lich in den Kohlentarif Nr 18 nach dem Direktionsbezirk Frankfurt a/M. aufgenommen.

Die beteiligten Abfertigungsstellen erteilen nähere Auskunft. (960)

St. Johann-Saarbrücken, 7. April 1904.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Göppingen und Süssen werden vom 15. d. M. in den Ausnahmetarif 9 (Eisen usw.) aufgenommen. Näheres ist bei den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 5. April 1904. (961)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-schweizerischer Gütertarif.
Teil II, 3. Heft (Verkehr mit S. C. B. u. w.) vom 1. Januar 1900.

Mit Gültigkeit vom 10. April l. J. wird der Ausnahmetarif Nr 7 für Bier in Fässern wie folgt ergänzt:

Von	Nach Mett-Bözingen 5000 kg	10 000 kg
	Centimes für 100 kg	
München Ostbhf. . .	342	320
„ Zentralbhf.	338	317

München, den 6. April 1904. (962)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 13. April l. J. werden die Stationen Hirsingen und Werenzhausen der Reichseisenbahnen für die Beförderung von Formsand (Modelliersand) und Mergel nach einigen schweizerischen Stationen in den Ausnahmetarif Nr 9 (Stein usw.) der südwestdeutsch-schweizerischen Tarifhefte I B und II B einbezogen. Die Frachtberechnung erfolgt nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 6. April 1904. (963)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Güterverkehr über Elsaß-Lothringen.

Der im Teil III vom 10. März 1904 auf Seite 3 im Ausnahmetarif Nr 1 enthal-

tene Frachtsatz Bodenbach/Tetschen-Paris = 50,65 Franken gilt nicht für unverpackte, sondern für verpackte Sendungen.

Straßburg, den 6. April 1904. (964)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Die im Nachtrage 3 zum diesseitigen Binnentarife enthaltenen Ausnahmetarife 5 c und 5 d werden mit Gültigkeit vom 15. d. M. ab abgeändert.

Näheres bei der Betriebsverwaltung in Gütersloh und den diesseitigen Stationen.

Tecklenburg, im April 1904. (965)
Die Direktion.

Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen.

Mit dem Tage der Eröffnung der Station Lüdenscheid-Wehberg (11. April cr.) tritt der Nachtrag I zum Gütertarif für den Verkehr auf den Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen vom 1. September 1901 in Kraft.

Der Nachtrag I enthält in der Hauptsache den Tarif für die Beförderung von Gütern auf der Verbindungsbahn zwischen dem Schmalspurbahnhof Lüdenscheid und dem Staatsbahnhof Lüdenscheid.

Nähere Auskunft erteilen die unterzeichnete Direktion sowie die Abfertigungsstellen.

Altena, den 8. April 1904. (966)
Die Direktion
der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Norddeutscher Eisenbahnverband.
(Personen- und Gepäckverkehr.)

Vom 1. Juni d. J. an wird im Verkehre zwischen preußisch-hessischen Stationen einerseits und Stationen der sächsischen Staatsbahnen anderseits sowie im Durchgangsverkehre über Strecken der letzteren die frachtfreie Beförderung unverpackter einsitziger Zweiräder aufgehoben und muß bei Aufgabe der Fahrräder eine Fahrradkarte zum Preise von 50 ₰ gelöst werden.

Hannover, den 8. April 1904. (967)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Personen- und Gepäckverkehr.

Der in unserer Bekanntmachung vom 3. März d. J. für die Herausgabe eines neuen Tarifs für obigen Verkehr bezeichnete Termin, der 1. Mai d. J., wird bis auf weiteres hinausgeschoben.

Der endgültige Einführungstermin wird später bekannt gemacht werden.

Hannover, den 6. April 1904. (968)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

4. Generalversammlungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Einladung

zur 46. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 10. Mai 1904 um 12 Uhr mittags im Sitzungssaale der genannten Eisenbahngesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1903.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1903.
3. Antrag bezüglich Verwendung des im Jahre 1903 erzielten Reingewinnes.
4. Antrag auf teilweise Änderung der §§ 22, 33 und 47 der Gesellschaftsstatuten.
5. Verwaltungsratswahl nach Maßgabe der Gesellschaftsstatuten.
6. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1904.

Die P. T. Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung teilzunehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Maßgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien samt Couponbogen oder nach Zulaß des § 51 der Statuten die Genußscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Cie,
„ Prag bei der Böhm. Eskomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank oder bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt, Abteilung Dresden,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

und zwar spätestens am 1. Mai l. J. mittels dreifacher Konsignation, wovon ein Pare, mit der Empfangsbestätigung über die deponierten Aktien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung der Konsignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 7. April 1904. (969)
Der Verwaltungsrat.
(Nachdruck wird nicht honoriert.)

*) § 35. An der Generalversammlung teilzunehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher wenigstens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.

Die Generalversammlung faßt ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je 10 Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretungen mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens 8 Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrate in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der danach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlußfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Teil der im Umlaufe befindlichen Aktien repräsentieren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheiten handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen voll gezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von $^2/_3$ der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen notwendig.

5. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung des Bedarfs im Rechnungsjahre 1904 für die Hauptwerkstätten in Leinhausen und Stendal von

A. 303 500 kg geformt. Eisenguß,
B. 140 kg Sohlleder, 950 kg Geschirrleder, 450 kg Fahlleder, 150 kg Roßleder, 2000 kg Ledertreibriemen, 15 000 Stück Lederstreifen.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 26. April 1904, zu A vorm. 11 Uhr, zu B vorm. 11½ Uhr. Zuschlagsfrist bis 14. Mai 1904.

Verdingungsunterlagen werden getrennt abgegeben gegen Einsendung von 50 ₰ für A und 40 ₰ für B vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken — einzusenden.

Hannover, den 7. April 1904. (970)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 810 qm Trottoirtonplatten zur Befestigung des Bahnsteigs II auf Bahnhof Gotha soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Das Verdingnisheft ist gegen portofreie Bareinsendung von 0,3 ℳ von hier zu beziehen. Die Öffnung der Offerten, welche verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot Trottoirtonplatten Bahnhof Gotha" versehen sein müssen, findet am

Mittwoch, den 20. April d. J., vormittags 11 Uhr,

statt.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Gotha, den 23. März 1904. (971)
Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Angebote auf alte unbrauchbare, in den Werkstätten Berlin I (am Markgrafendamm), Berlin II (Ostbahnhof), Grunewald, Tempelhof, Potsdam und der Nebenwerkstatt Berlin (Lehrter Bahnhof) lagernde Werkstattsmaterialien sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift an das Rechnungsbureau Berlin, Schöneberger Ufer 1—4, bis zum 11. Mai 1904, vormittags 11 Uhr, einzureichen. Bedingungen und Angebotbogen sind einzusehen oder zu beziehen daselbst vom Zentralbureau, Zimmer 420, gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bar. (Briefmarken ausgeschlossen.) Zuschlagfrist bis zum 31. Mai 1904.

Berlin, den 2. April 1904. (972)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 30. 16. April 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Betriebsunfälle der englischen Eisenbahnen im Jahre 1903.

Die preußischen wasserwirtschaftlichen Vorlagen.

Zur Frage der Spurweite der ostafrikanischen Bahnen.

Nachrichten:

Deutschland: Preußische Nebenbahnvorlage. — Denkschrift über die Entwicklung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen. — Zugstärken der Schnellzüge. — Gefangenentransporte auf Eisenbahnen. — Eröffnung von Bahnstrecken. — Durchlaufende Personen- und Speisewagen. — Eckernförde - Kappelner Schmalspurbahn. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Eisenbahnbauten in Baden. — Betriebsergebnisse der badischen Staatsbahnen. — Deutsche Lokomotivindustrie. — Personalnachrichten.

Österreich: Die Magazinarbeiter beim Eisenbahnminister. — Schienenbestellungen für die Alpenbahnen. — Braunkohlentarife. — Eisenbahn Görz - Cervignano. — Eisenbahn Mezzo Lombardo-San Michele. — Elektr. Bahn Mattuglie-Abbazia-Lovrana.

Ungarn: Regelung der Gehälter der Staatsbahnbeamten. — Kaschau - Oderberger E. — Ungarische Vizinalbahnen. Probefahrten mit Motorwagen Bauart „Stoltz". — Landesverband ungarischer Eisenbahnbeamten.

Übrige europäische Länder: Montblanc-Bahn. — Eisenbahnen und Wasserkräfte in der Schweiz. — Unfälle auf den schweizer. Eisenbahnen. — Eisenbahnkonzessionen in der Schweiz. — Schweizer. Eisenbahnhaftpflicht- und Automobilgesetz. — Weißenstein-Durchstich. — Die III. Wagenklasse in schweizerischen Expreßzügen. — Vorsorge für die Beförderung von Verwundeten und Kranken auf den russ. Bahnen. — Vorarbeiten zum Bau der Schwarzmeerbahn. — Brückenbau bei Kasan.

Fremde Weltteile: Verkehr nach Sibirien u. dem fernen Osten. — Eisenbahnbau auf Madagaskar. — Internat. Ingenieurkongreß in St. Louis 1904.

Allgemeines: Die elektr. Schnellbahnen, ihre Entwicklung u. Zukunft. — Bedeutung des Gichtgases für die elektr. Zugkraft in Berg- u. Hüttenrevieren. — Deutschlands Ernte 1903.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr 11 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Betriebsunfälle der englischen Eisenbahnen im Jahre 1903.

Im Jahre 1903 sind auf den englischen Bahnen mehrere Betriebsunfälle zu beklagen gewesen, die wegen ihrer Ursachen und Folgen Aufsehen erregt haben. Ein kürzlich dem englischen Parlament von der Aufsichtsbehörde (dem Handelsamt) über die Unfälle in der Zeit vom 1. Januar bis 30. September 1903 erstatteter amtlicher Bericht enthält neben statistischen Aufzeichnungen die Untersuchungsverhandlungen der in diesen Zeitraum fallenden größeren Unfälle.*)

Wie ungünstig der Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 1903 gegen den gleichen Zeitraum des Jahres 1902 ist, geht aus einer Zusammenstellung hervor, nach der 1903 in diesem Zeitraum 24 Reisende getötet und 682 verletzt worden sind, gegen 5 Tötungen und 607 Verletzungen im Jahre 1902. Aufzeichnungen über die während dieser Zeiträume gefahrenen Personen- oder Zugkilometer und beförderten Reisenden liegen nicht in brauchbaren Zusammenstellungen vor, da die englische Eisenbahnstatistik sehr unvollkommen ist. Im ganzen Jahre 1902 wurden 358 483 200 Personenzugkilometer gefahren und 1 172 395 900 Reisende befördert, ohne die Inhaber von Zeitkarten. Danach sind in dem angegebenen Zeitraum der Jahre 1902 und 1903 wohl mindestens 270 bis 280 Millionen Personenzugkilometer gefahren und 900 bis 1000 Millionen Reisende befördert worden, so daß 1902 auf etwa 200 Millionen, 1903 dagegen auf etwa 40 Millionen Reisende eine Tötung, in beiden Jahren auf 1,4 bis 1,5 Millionen eine Verletzung kam. Dabei wäre zu bemerken, daß in England jede Verletzung eines Reisenden oder anderer nicht zu den Bahnbediensteten gehörigen Personen dem Handelsamt gemeldet werden muß, wie leicht sie auch sei, während Verletzungen der Bahnbediensteten nur gemeldet zu werden brauchen, wenn der Verletzte innerhalb der nächsten auf den Unfalltag folgenden drei Arbeitstage mindestens fünf Stunden dienstunfähig ist. Das englische Eisenbahnnetz umfaßte in den Jahren 1902 und 1903 etwa 20 000 km zwei- und mehrgleisige Strecken und etwa 16 000 km eingleisige Strecken.

In dem angezogenen amtlichen Bericht berichtet zunächst Oberstleutnant v. Donop vom Handelsamt über einen Zusammenstoß von zwei Güterzügen auf der Untergrundstrecke der Caledonian-Bahn in Glasgow, bei dem trotz vollkommener Streckenblockeinrichtungen, die unter Mitwirkung des Zuges arbeiten, doch durch pflichtwidriges Handeln eines Blockwärters zweimal kurz nacheinander ein Zug in eine durch einen vorhergehenden Zug noch besetzte Blockstrecke eingelassen wurde. Das Auflaufen des zweiten Zuges auf den ersten wurde verhindert, doch lief der dritte auf den zweiten auf, wobei der Lokomotivführer und Heizer des dritten Zuges getötet wurden. Die drei in Betracht kommenden Züge sind nachstehend mit Nr 1, 2 und 3 bezeichnet. Zug Nr 2 bestand aus Lokomotive und 35 Wagen, Zug Nr 3 aus Lokomotive und 31 Wagen. Nach dem Bericht war in jedem Zug nur ein Bremswagen (brake van), d. h. ein Wagen, dessen Bremse während der Fahrt bedient wird, obgleich Neigungen bis 1:100 auf der Strecke vorkommen; das ist sehr wenig, widerspricht aber nicht den Vorschriften. Die englischen Dienstvorschriften verlangen in solchen Fällen, daß der Bremser erforderlichenfalls vor dem Befahren eines starken Gefälles eine Anzahl von Hebelbremsen der Güterwagen auslöst. Eine große Gefahr bildet die geringe Bremsbesetzung der englischen Güterzüge bei Zug-

*) Railway Accidents. Returns of Accidents and Casualities as reported to the Board of Trade by the several Railway Companies in the United Kingdom. During the nine months ending 30. September 1903. London 1904. Eyre & Spottiswoode, 32 Abingdon Street, Westminster SW. Preis 1 ℳ 50 ₰.

trennungen in Steigungen, wie sich noch kürzlich bei einem anderen Unfall gezeigt hat.

Die Station Low Level Central, vor der sich der Unfall auf der Caledonian-Bahn zutrug, hat an jedem Ende eine Signalbude, von denen jedoch an dem Unfalltage eine geschlossen war. Mehrere andere Buden der anschließenden Strecken waren gleichfalls geschlossen, so daß am Unfalltage die Strecke nur besetzt war, wie in Abb. 1 gezeichnet. Die beiden an Central Station anschließenden Blockstrecken sind *A* und *B* genannt. Zu bemerken ist, daß schwere Züge von Bridgeton

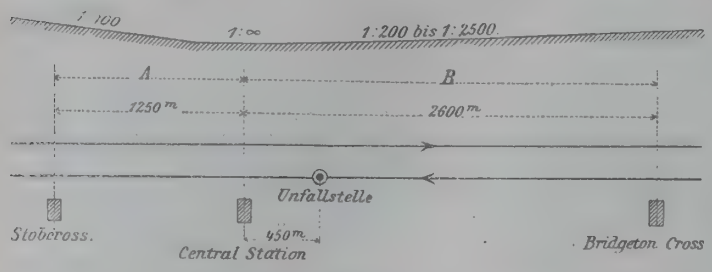


Abb. 1.

Cross nach Central Station, wenn sie das Vorsignal vor Central Station auf „Halt" vorfinden, am Vorsignal, d. i. etwa 300 m vor der Signalbude, halten, um auf der folgenden wagerechten Strecke einen Anlauf zur Ersteigung der hinter Central Station folgenden Rampe von 1:100 nehmen zu können. Die Strecke ist mit Tyerschen Blockeinrichtungen ausgerüstet, bei deren Verwendung ein Blockwärter erst dann die rückwärtsliegende Blockstrecke für einen Folgezug freigeben kann, wenn der vorhergehende Zug einen hinter dem Blocksignal des betreffenden Wärters liegenden Gleiskontakt befahren hat. Ferner kann der Wärter sein Signal nur dann für eine Fahrt in die vorliegende Blockstrecke stellen, wenn der vorliegende Wärter den Zug angenommen hat, der Zug vorgeblockt und die Vorblockung von dem vorliegenden Wärter zurückgegeben ist. Wenn der Gleiskontakt überhaupt nicht befahren wird, weil beispielsweise der angemeldete Zug nicht abfährt oder vor dem Gleiskontakt in ein Nebengleis gesetzt wird, ist der Wärter befugt, einen Schlüssel aus einem Behälter zu entnehmen und sein Blockwerk selber frei zu machen; er hat aber sofort den Telegraphen-Vorarbeiter zu benachrichtigen, der den Schlüssel wieder ordnungsmäßig in den Behälter legen muß, was der Wärter nicht kann.

An dem Unfalltage fand der von Bridgeton Cross nach Stobcross fahrende Zug Nr 1 das Vorsignal vor Central Station auf „Halt" und hielt dort 1.$\underline{35}$. Warum das Signal überhaupt auf „Halt" stand, ist nicht aufgeklärt, die vorliegende Blockstrecke *A* war frei. Zug Nr 1 wurde solange an dem Vorsignal aufgehalten, daß er erst 2.$\underline{09}$ die Blockstrecke *B* verließ. Trotzdem fuhr schon 2.$\underline{04}$ Zug Nr 2 bei Bridgeton Cross auch in die Blockstrecke *B* ein, so daß die Züge Nr 1 und 2 gleichzeitig 5 Minuten in der Blockstrecke *B* waren. Bei ordnungsmäßiger Bedienung der Blockwerke hätte dies unmöglich sein müssen, da Zug Nr 1 den Schienenkontakt in Blockstrecke *A* noch nicht überfahren hatte, also der Wärter in Central Station die Strecke *B* überhaupt nicht freigeben konnte. Der Wärter hatte aber offenbar vergessen, daß Zug Nr 1 vor seinem Vorsignal stand, und nach geraumer Zeit in höchst leichtfertiger Weise den Freigabeschlüssel benutzt, um Zug Nr 2 in die Blockstrecke *B* einzulassen. Zu einem Zusammenstoße zwischen Zug Nr 1 und Nr 2 kam es aber nicht, weil Zug Nr 1 noch rechtzeitig die Blockstrecke *B* verließ. Zug Nr 2 war von dem Wärter in Central Station um 2.$\underline{03}$ angenommen worden; als daher Zug Nr 1 um 2.$\underline{09}$ an seiner Bude vorbeifuhr, wurde der Wärter verwirrt, glaubte schon Zug Nr 2 vor sich zu haben und gab die Strecke *B* für den Zug Nr 3 frei. Tatsächlich war aber Zug Nr 2 noch in der Blockstrecke *B*, fand vor Central Station „Halt", da Strecke *A* noch vom Zuge Nr 1 besetzt war, und kam 2.$\underline{17}$ an derselben Stelle zum Stehen (vor dem Vorsignal von Central Station), an der vorher Zug Nr 1 gehalten hatte. 2.$\underline{13}$ wurde Zug Nr 3 in die Blockstrecke eingelassen und lief 2.$\underline{30}$ auf den noch vor dem Vorsignal von Central Station haltenden Zug Nr 2 auf. Die Begleitmannschaft des Zuges Nr 2 hörte zwar Zug Nr 3 herankommen uud gab ihm Haltesignale, letzterer konnte aber auf der Gefällstrecke nicht rechtzeitig zum Halten gebracht werden. Die Fahrzeit (17 Minuten) von Bridgeton Cross bis zur Unfallstelle (rund 2150 m) ist eine sehr lange, der Berichterstatter sagt darüber weiter nichts.

Da ein ganz ähnlicher Unfall schon am 25. August 1900 auf derselben Strecke vorgekommen war, hatte das Handelsamt der Eisenbahngesellschaft empfohlen, eine Einrichtung zu treffen, die es einem Blockwärter unmöglich mache, den Freigabeschlüssel ohne Mitwirkung der benachbarten Blockwärter zu benutzen. Das Handelsamt hat aber den Eisenbahngesellschaften gegenüber so geringe Machtbefugnisse, daß derartige Ratschläge einfach unbeachtet bleiben.

Ferner wird über den schweren Unfall auf der St. Enoch-Station der Glasgow- und Südwestbahn in Glasgow berichtet, bei dem ein mit 400 Reisenden besetzter Personenzug (Vergnügungszug) auf einen Prellbock auffuhr und 16 Reisende getötet, 64 verletzt wurden. Die Station St. Enoch ist, wie die meisten Bahnhöfe in den größeren englischen Städten, ein Kopfbahnhof; sie hat 12 Bahnsteige zwischen 186 und 342 m Länge. Der Bahnsteig Nr 8, an dem der Unfall sich ereignete, ist 188 m lang. Das zugehörige Einfahrgleis ist wagerecht und liegt in einem scharfen Bogen von 180 m Halbmesser. Die Gleise vor der Station liegen gleichfalls in scharfen Bögen. Die Station ist mit Signaleinrichtungen neuester Bauart versehen. Es besteht die Vorschrift, daß die Züge sich der Station nur mit 16 km/Std. Geschwindigkeit nähern dürfen. Der verunglückte Zug bestand aus Lokomotive und 13 Wagen im Gesamtgewicht von 261 t und war mit einer durchgehenden selbsttätigen Luftsaugebremse ausgerüstet. Die Untersuchung hat ergeben, daß der Lokomotivführer nicht genügend streckenkundig war und nicht wußte, daß Bahnsteig Nr 8 nur kurz sei; er ist ferner vor der Station statt mit 16 km/Std. Geschwindigkeit mit 20 bis

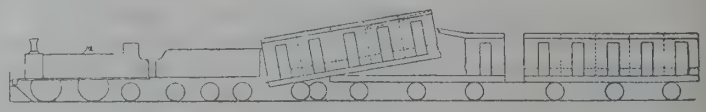


Abb. 2.

25 km/Std. gefahren und hat dann bei der Einfahrt in die Station die Luftsaugebremse zu spät in Tätigkeit gesetzt. Der Anprall gegen den Prellbock, der mit etwa 20 km/Std. Geschwindigkeit erfolgt sein soll, hatte u. a. die Wirkung, daß das Hinterende des Wagenkastens vom ersten Wagen hinter der Lokomotive so weit gehoben wurde, daß das Untergestell des zweiten Wagens sich unter den Kasten des ersten Wagens schieben konnte, wie in Abb. 2 dargestellt ist, wodurch der Oberteil des zweiten Wagens zertrümmert wurde. Die Insassen des zweiten Wagens wurden dabei teils getötet, teils schwer verletzt.

Der Berichterstatter, Oberstleutnant Yorke vom Handelsamt, erörtert bei diesem Unfall auch die Frage, ob in den Zügen S c h u t z w a g e n hinter der Lokomotive oder am Schluß des Zuges eingestellt werden sollen. Für die englischen Eisenbahnverwaltungen gibt es keine bindende Vorschrift, nach der sie gehalten sind, in Zügen zur Personenbeförderung einen Wagen oder Teile eines Wagens unmittelbar hinter der Lokomotive oder am Schlusse des Zuges von der Benutzung zur Personenbeförderung auszuschließen. Die Eisenbahnverwaltungen tun dies aber meistens aus eigenem Antriebe, wenigstens in den Fernzügen, die immer einen oder zwei Gepäckwagen mitführen, ferner in den Ortszügen, die gewöhnlich einen oder zwei Wagen mit einer Schaffner- und Gepäckabteilung mitführen. Wenn e i n solcher Wagen verfügbar ist, wird er immer

hinter die Lokomotive gesetzt, während ein zweiter an eine beliebige Stelle oder an den Schluß des Zuges gestellt wird. Die Endwände dieser Wagen sind mitunter rot gestrichen, so daß der Zugschluß deutlich gekennzeichnet ist, wenn ein solcher Wagen den Schluß des Zuges bildet. Einige Bahngesellschaften haben für ihren Bezirk oder Teile davon bestimmt, daß die beiden ersten Abteile hinter der Lokomotive mit Reisenden nicht besetzt werden dürfen; ist daher ein Gepäck- oder Schaffnerwagen nicht vorhanden, so werden die Türen der ersten beiden Personenabteile hinter der Lokomotive abgeschlossen.

Oberstleutnant Yorke, erster Eisenbahnbeamter vom Handelsamt, verkennt nun im allgemeinen nicht den Nutzen eines Schutzwagens hinter der Lokomotive, wie er dem Verfasser bei anderer Gelegenheit sagte, macht aber in seinem Bericht über das Unglück auf der St. Enoch-Station darauf aufmerksam, daß in diesem Falle ein Schutzwagen hinter der Lokomotive seinen Zweck verfehlt hätte, da nicht der erste, sondern der zweite Wagen hinter der Lokomotive zertrümmert wurde. Bei Arbeiterzügen, Stadtbahn-, Vorort- und Vergnügungszügen, in denen wenig Gepäck mitgeführt wird und der Platz sehr knapp ist, läßt sich nach seiner Meinung die Maßregel in England kaum durchführen. Mit Recht wird ferner erwähnt, daß die Gefahr des Auflaufens von Zügen aufeinander ebenso groß ist, wie die Gefahr des Zusammenstoßes mit Prellböcken und anderen Zügen; wenn daher ein Schutzwagen hinter der Lokomotive liefe, müsse folgerichtig auch einer am Zugschluß laufen. Der Berichterstatter ist aber der Ansicht, daß den Eisenbahnverwaltungen nicht wohl auferlegt werden könne, in alle Züge für die Personenbeförderung Schutzwagen einzustellen, weil dann nicht nur der Wagenpark erheblich vergrößert und mancher Bahnsteig verlängert werden müßte, sondern auch die Betriebskosten in unerwünschtem Maße steigen würden. Größere Betriebssicherheit, als durch die Einstellung von Schutzwagen, wird nach Ansicht des Berichterstatters durch vorsichtige Betriebsführung, strenge Beachtung der Dienstvorschriften, gute Manneszucht und die Anwendung verbesserter Bremsen erreicht Im Anschluß daran wird den Eisenbahnverwaltungen dann vorgeworfen, daß sie nicht die neuesten und besten Bremseinrichtungen besäßen; der Vorwurf ist zwar von den Eisenbahnverwaltungen als unberechtigt hingestellt worden, kann aber möglicherweise dazu führen, daß die Bremsfrage in England demnächst wieder aufgerollt wird. Dagegen werden bindende Vorschriften über die Mitführung von Schutzwagen vorläufig in England wohl kaum erlassen werden, nachdem der oberste Eisenbahnbeamte im Handelsamt sich so bestimmt dagegen ausgesprochen hat. Zu erwähnen bleibt noch, daß der Lokomotivführer, dem in dem amtlichen Bericht die Schuld an dem Unfall in Glasgow beigelegt wird, von der Anklage der fahrlässigen Tötung freigesprochen worden ist. Dabei wurde den Eisenbahnverwaltungen empfohlen, Vorkehrungen zu treffen, daß dem Lokomotivführer am Einfahrsignal die Länge des Bahnsteiges mitgeteilt wird, an dem sein Einfahrgleis liegt.

Ein ganz ähnlicher Unfall, jedoch ohne so traurige Folgen, hat sich am 15. Juli 1903 in London auf der Fenchurch-Station der Großen Ostbahn ereignet. Wenn derartige Unfälle — Auffahren auf Prellböcke — in England sehr häufig sind, so ist daran auch die Zersplitterung der englischen Eisenbahnen in viele Gesellschaften schuld, die zu der Herstellung zahlloser Kopfbahnhöfe geführt hat. Während für ein großes Bahnnetz unter einheitlicher Verwaltung, wie die preußischen Staatsbahnen, sogar in größeren Städten vielfach zweckmäßige Durchgangsbahnhöfe statt der früheren Kopfbahnhöfe angelegt werden konnten, ist dies in England wegen der widerstreitenden Interessen der beteiligten Bahngesellschaften nur ausnahmsweise möglich.

Ein Unfall, bei dem der Lokomotivführer aus Mangel an einer hinreichenden Zahl bremsfähiger Achsen die Herrschaft über seinen Zug verlor und auf eine in einem Nebengleis stehende Lokomotive mit fünf leeren Wagen auffuhr, wird der Unachtsamkeit des Stationspersonals bei der Zugbildung zugeschrieben. Nach den auf Grund des Eisenbahngesetzes von 1889 (Regulation of Railways Act, 1889) vom Handelsamt herausgegebenen Bestimmungen darf in einem Personenzuge, der ohne anzuhalten nicht mehr als 16 km fährt, das Verhältnis der ungebremsten zu den gebremsten Wagen 1 : 4 nicht übersteigen. Bei dem verunglückten Zuge, einem Personenzuge dieser Art, war das Verhältnis 3 : 8. Die betreffende Station hatte unterwegs in den Zug, der mit der Luftsaugebremse ausgerüstet war, Wagen mit Einrichtungen der Westinghousebremse eingestellt, ohne zu prüfen, ob in dem verstärkten Zuge die erforderliche Anzahl bremsfähiger Wagen vorhanden war. Der Berichterstatter beklagt bei dieser Gelegenheit, daß es in England zwei Arten durchgehender Bremsen gibt (Luftsauge- und Westinghousebremse).

Ferner wird über die Entgleisung des Schnellzuges von Liverpool nach Southport auf der Station Waterloo berichtet, bei der 6 Reisende und der Heizer getötet, 112 Reisende, der Lokomotivführer und 3 andere Beamte verletzt wurden.

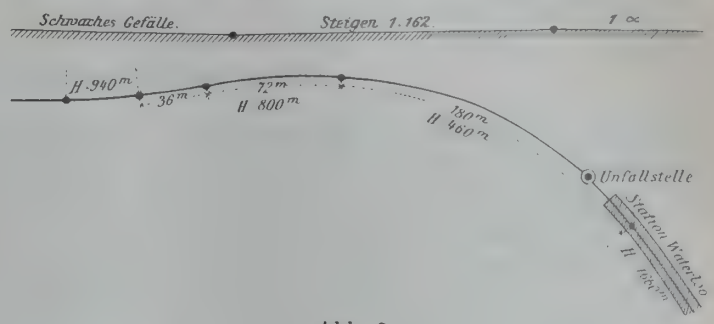


Abb. 3.

Die Strecke weist vor und in der Station die in Abb. 3 gezeichneten Krümmungen und Neigungen auf, die Entgleisung erfolgte in einem Bogen von 460 m Halbmesser; die Lokomotive war nach innen aus dem Gleis gesprungen. Der Zug durchfährt die Station in der Regel mit 80 km/Std. Geschwindigkeit, soll aber an dem Unfalltage mit etwa 96 km/Std. gefahren sein. Die Ursache der Entgleisung ist nicht völlig aufgeklärt; der Berichterstatter meint, daß ein Federbruch an der Lokomotive die Entgleisung verursacht habe. Im übrigen weist er darauf hin, daß die Überhöhung des äußeren Schienenstranges in dem Bogen von 460 m Halbmesser nur 65 bis 75 mm gewesen sei, was nicht ausreiche, um ihn mit 80 km/Std. Geschwindigkeit sicher befahren zu können; ein solcher Bogen sollé höchstens mit 56 km/Std. befahren werden. Dabei mag erwähnt werden, daß unter sonst gleichen Verhältnissen die Überhöhung des äußeren Schienenstranges in Bögen in England geringer angenommen wird, als auf dem Festlande. Über 6 Zoll = 152 mm geht man in keinem Falle, meistens nicht über 5 Zoll = 127 mm. Ferner wird in England die Geschwindigkeit beim Befahren von Bögen nicht so viel ermäßigt, wie auf dem Festlande; mit 90 km/Std. fährt man noch durch Bögen von 400 m Halbmesser, mit 60 km/Std. durch solche von 200 m Halbmesser; dies ist um so bemerkenswerter, als die Übergangsbögen zwischen den Geraden und dem Bogen vielfach fehlen. Wenn man Übergangsbögen einlegt, steckt man sie nicht nach bestimmten Regeln ab, sondern der geübte Vorarbeiter flacht den Bogen an den Berührungspunkten mit den Tangenten etwas ab. Der technische Ausdruck dafür ist „to ease the curve at the junctions with the tangents“. Nach dem oben Gesagten kann dem Lokomotivführer aus seinem schnellen Fahren durch die Bögen kaum ein Vorwurf gemacht werden; er hat nur das getan, was die Regel bildet. Es ist wenig wahrscheinlich, daß die unzureichende Überhöhung des äußeren Schienenstranges die Entgleisung verursacht hat, da die Lokomotive nach innen und etwa 180 m vom Bogenanfang aus dem Gleis sprang.

Der Unfall auf dem Gemeinschaftsbahnhof Preston der Lancashire- und Yorkshire- sowie London- und Nordwestbahn, über

den weiter berichtet wird, ist eine Folge der englischen Betriebspraxis, nach der man häufig unter gewissen Vorsichtsmaßregeln einzelne Lokomotiven oder Personenzüge in bereits durch andere Lokomotiven oder Personenzüge besetzte Bahnhofsgleise einfahren läßt. Der Lokomotivführer eines Zuges, der in ein von einem anderen Zuge besetztes Bahnhofsgleis einfahren soll, muß seinen Zug, nachdem die beteiligten Signalwärter sich über die Zugfahrt verständigt haben, zunächst vor dem Abschlußsignal zum Stehen bringen. Darauf wird er von dem Signalwärter mündlich über die Sachlage aufgeklärt und auf Handsignal eingelassen. Statt der Handsignale werden in solchen Fällen auch kleine Signalflügel zur Signalgebung benutzt, die unter den Einfahr-Signalflügeln sitzen und „calling-on arms“ heißen. Wenn ein solcher Signalflügel auf „Fahrt“ gestellt wird, darf der Lokomotivführer das auf „Halt“ stehende Einfahrsignal vorsichtig überfahren und langsam bis zu dem bereits auf dem Einfahrgleis stehenden Zuge vorrücken. Einige Verwaltungen lassen, wenn diese kleinen Signalflügel vorhanden sind, den einfahrenden Zug nicht erst am Einfahrsignal halten, sondern schreiben nur vor, daß er dort sehr langsam fahren muß.

Diese Betriebspraxis führte am 4. August 1903 dazu, daß ein Schnellzug von Blackpool nach Bradford in Preston auf einen Sonderzug von Blackpool nach Dewsbury auffuhr, wobei namentlich die Reisenden in dem letzten Wagen des Dewsburyer Zuges verletzt wurden. Ähnliche Unfälle — denselben Ursachen entsprungen — haben sich wiederholt in den letzten Jahren ereignet, die englischen Betriebstechniker behaupten aber, die erwähnte Betriebspraxis wegen der dichten Zugfolge auf manchen Strecken nicht aufgeben zu können, bevor die Bahnhöfe hinreichend erweitert wären, was aber teilweise zu große Kosten verursache. Der Berichterstatter über den Unfall geht auf diesen Gegenstand nicht weiter ein, empfiehlt den Eisenbahnverwaltungen aber, Vorschriften über die größte zulässige Geschwindigkeit nach dem Überfahren der „calling-on arms“ zu erlassen.

London, März 1904. Frahm.

Die preußischen wasserwirtschaftlichen Vorlagen

sind jetzt dem Abgeordnetenhause zugegangen. Sie bestehen, wie unseren Lesern aus den Tageszeitungen bekannt geworden sein wird, aus fünf getrennten Gesetzvorlagen, deren fünfte die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen betrifft. Der § 1 dieses Entwurfs hat folgenden Wortlaut:

„Die Staatsregierung wird ermächtigt, für die nachstehend bezeichneten Bauausführungen die folgenden Beiträge nach Maßgabe der von den zuständigen Ministern festzustellenden Pläne zu verwenden: 1. für Herstellung eines Schiffahrtkanals vom Rhein nach Hannover und zwar für a) einen Schiffahrtkanal vom Rhein in der Gegend von Ruhrort bis zum Dortmund-Emskanal in der Gegend von Herne (Dortmund-Rheinkanal), einschließlich eines Lippe-Seitenkanals von Datteln nach Hamm 70 500 000 ℳ, b) verschiedene Ergänzungsbauten am Dortmund-Emskanal in der Strecke von Dortmund bis Bevergern 6 150 000 ℳ, c) einen Schiffahrtkanal vom Dortmund-Emskanal in der Gegend von Bevergern nach Hannover mit Zweigkanälen nach Osnabrück, Minden und Linden, einschließlich der Kanalisierung der Weser von Minden bis Hameln oder der Herstellung von Staubecken an Stelle dieser Kanalisierung 120 500 000 ℳ, zusammen für den Kanal vom Rhein nach Hannover 197 150 000 ℳ, 2. für Herstellung eines Großschiffahrtweges Berlin-Stettin (Wasserstraße Berlin-Hohensaathen) 43 000 000 ℳ, 3. für Verbesserung der Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel sowie der Schiffahrtstraße der Warthe von der Mündung der Netze bis Posen 21 175 000 ℳ, 4. für die Kanalisierung der Oder von der Mündung der Glatzer Neiße bis Breslau sowie zu Versuchsbauten für die Strecke von Breslau bis Fürstenberg a. O. 18 950 000 ℳ, zusammen 280 275 000 ℳ.“

Die weiteren Bestimmungen des Gesetzentwurfs beziehen sich auf die Belastungen der Beteiligten. Insgesamt beträgt die Inanspruchnahme der Interessenten an jährlich zu gewährleistenden Einnahmen für Unterhaltungskosten 2 968 500 ℳ, für Verzinsung und Tilgung 3 267 250 ℳ, zusammen 6 235 750 ℳ, gegenüber einer Gesamtbelastung des Staates mit jährlich 6 608 975 ℳ.

Aus der dem Gesetzentwurf beigegebenen eingehenden Begründung ist hervorzuheben, daß die westlich von Hannover geplanten Anlagen und der Berlin-Stettiner Kanal für 600 t-Schiffe annähernd in den Abmessungen des Dortmund-Emskanals, die an der Oder und östlich davon vorgesehenen Bauten dagegen für 400 t-Schiffe ungefähr mit den Maßen des Oder-Spreekanals zur Ausführung gelangen sollen. Bei der Inangriffnahme und Durchführung der Arbeiten wird die Staatsregierung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage, der Anzahl der zur Verfügung stehenden technischen Kräfte und der Leistungsfähigkeit der zur Ausführung heranzuziehenden Bauunternehmer Rechnung tragen sowie darauf Rücksicht nehmen, daß der Landwirtschaft möglichst wenig Arbeitskräfte entzogen werden. Über die Frage der Schiffahrtabgaben wird in der Begründung u. a. gesagt:

„Die Staatsregierung hat das Bestreben, auf den in diesem Gesetzentwurf behandelten Schiffahrtstraßen innerhalb der durch die Reichsverfassung gegebenen Grenzen Abgaben zu erheben, welche die Betriebs- und Unterhaltungskosten sowie die Zinsen und Tilgungsbeträge des Anlagekapitals decken. Dabei wird die Staatsregierung bemüht sein, durch die Festsetzung der Abgaben die inländische Erzeugung tunlichst zu fördern. Diesem Grundgedanken entsprechend sind bei der Ausarbeitung der in dieser Gesetzvorlage behandelten Entwürfe über die Höhe der Abgaben vorläufige Annahmen gemacht und den Ertragsberechnungen zugrunde gelegt. Die Einheitssätze sind dabei verschiedene, ebenso die Zahl der Güterklassen. Die Regierung hat das Abgabewesen auf den östlichen preußischen Wasserstraßen neu geregelt, dabei die wirkliche Ladung an Stelle der Tragfähigkeit zugrunde gelegt und statt der früher meist vorhandenen zwei Güterklassen deren vier eingeführt. Dadurch konnten die Abgaben dem Verkehr und der Fähigkeit der einzelnen Güter, Gebühren zu tragen, besser angepaßt werden. Auch ist das ganze Abgabenwesen und damit der Wasserstraßenverkehr überhaupt in eine richtigere Beziehung zu der Eisenbahn und deren Frachtsätzen gebracht worden. Auf dem Dortmund-Emskanal ist ein nach ähnlichen Gesichtspunkten gebildeter Abgabentarif eingeführt, der indes nur drei Klassen enthält.

Im Anschluß an diese bestehenden Verhältnisse sind den Ertragsberechnungen der nach dem vorliegenden Gesetzentwurf neu herzustellenden oder künstlich auszubauenden Wasserstraßen vorläufige Abgabentarife zugrunde gelegt. Im allgemeinen wird dabei beabsichtigt, die Abgaben auf den westlichen Kanälen höher, auf den östlichen niedriger zu bemessen.

Beim Dortmund-Rheinkanal sind bei den Verkehrsermittlungen drei Güterklassen mit 2, 1,5 und 1 ₰ Abgabe für das Tonnenkilometer wirklicher Ladung angenommen, beim Kanal Bevergern-Hannover ebenfalls drei Klassen mit 1, 0,75 und 0,5 ₰ für das Tonnenkilometer Abgabe, auf der kanalisierten Weser ebenfalls drei Klassen mit 0,75, 0,5 und 0,25 ₰ für das Tonnenkilometer Abgabe.

Bei den Verkehrsermittlungen und Ertragsberechnungen für die Wasserstraße Berlin-Hohensaathen, für die Wasserstraße Oder-Weichsel auf der Strecke von der Dragemündung bis Brahemünde und für die Kanalisierung der Oder von der Mündung der Glatzer Neiße bis Breslau sind die im Osten der Monarchie bestehenden vier Güterklassen beibehalten und die Abgaben bei den beiden erstgenannten Wasserstraßen zu 0,6 bezw. 0,5, 0,4, 0,3 ₰ für 1 tkm wirklicher Ladung, bei der kanalisierten Oder zu 4 bezw. 3, 2, 1 ₰ für 1 t wirklicher Ladung und jede Schleuse bemessen. Die auf der Oder einzuführende Abgabe beträgt, auf 1 tkm berechnet, etwa 0,63 bezw. 0,47, 0,32, 0,16 ₰. Floßholz auf der Oder-Weichsel-Wasserstraße und der dem alten Finowkanal verbleibende Verkehr sollen unverändert die bisher dafür festgesetzte Abgabe bezahlen.“ . . . .

Was den voraussichtlichen Ausfall an Eisenbahneinnahmen betrifft, so kommt hier wesentlich nur der Kanal Rhein-Hannover in Betracht.

„Die Befürchtung eines bis zu 72 000 000 ℳ jährlich geschätzten Roheinnahmeausfalls, dem ein Reineinnahmeverlust von 57 000 000 ℳ entsprochen haben würde, gab zu lebhaften Bedenken gegen die früheren Kanalvorlagen Anlaß. Nunmehr sind die früheren Berechnungen über den zu erwartenden Kanalverkehr und über die Höhe der für die Eisenbahnen daraus sich ergebenden Mindereinnahmen, wie die Begründung ausführt, an der Hand der inzwischen weiter gesammelten Erfahrungen aufs neue geprüft worden. Diese Prüfung hat nach zwei Richtungen hin stattgefunden. Es ist nämlich erstens untersucht worden, welche Einbuße die Eisenbahnen tatsächlich dort gehabt haben,

wo in neuerer Zeit leistungsfähige Wasserstraßen ausgebaut wurden. Zweitens sind unter Berücksichtigung des Umstandes, daß der Kanal bei Hannover endet, die Verkehrsmengen, die von den Eisenbahnen auf den Kanal übergehen, anderweit berechnet worden. Hiernach stellt sich der Bruttoausfall bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen auf etwa 18 000 000 ℳ und der Nettoausfall auf etwa 15 000 000 ℳ. Die durch die Wasserstraßen zu befürchtenden Einnahmeausfälle werden demgemäß nur in so beschränktem Maße einen abschwächenden Einfluß auf die gesamte Eisenbahn-Finanzwirtschaft ausüben, daß sie in der stetig aufsteigenden Linie der Eisenbahneinnahmen kaum bemerkbar sein werden. Jedenfalls kann bei der bis 1912 zu erwartenden Mehreinnahme der preußisch-hessischen Staatsbahnen ein derartiger vorübergehender Bruttoausfall zu Bedenken keine Veranlassung geben. Dazu kommt, daß der zu erwartende Ausfall hauptsächlich grobe Massengüter, insbesondere Kohlen, und vielfach solche Linien betreffen wird, deren Leistungsfähigkeit nur mit erhöhtem Kostenaufwande steigerungsfähig ist. Unter solchen Umständen wird man bei Ableitung des Massenverkehrs von der Eisenbahn auf den Wasserweg auch kaum von entgangenem Gewinn sprechen können. Endlich ist anzunehmen, daß die billige Beförderung auf den Kanälen dem zwischen den einzelnen Landesteilen bestehenden Austauschbedürfnis entsprechend eine größere Zahl geringwertiger Artikel zum Versand bringen wird, deren Verfrachtung über längere Eisenbahnstrecken bisher unmöglich war. Es ist mit Sicherheit zu erwarten, daß solche Güter von den Wasserstraßen auch seitwärts auf die Eisenbahnen übergehen und ihnen neuen Verkehr zubringen. Es ist ferner mit Grund anzunehmen, daß die Wasserstraße in allmählich steigendem Maße bestehende Industrien zu Erweiterungen veranlassen und neue in das Leben rufen wird, die dann ihre fruchtbringende Wirkung auf die anschließenden Eisenbahnen ausüben werden. Die Erfahrung hat gelehrt, daß überall da, wo leistungsfähige Schiffahrtstraßen das Land durchziehen, auch die von diesen ausgehenden Schienenwege eine günstige Entwicklung genommen haben. Es darf daher die Hoffnung gehegt werden, daß die geringfügige Unterbrechung in der Einnahmesteigerung, die zeitweilig mit dem neuen Kanalsystem verbunden sein wird, sich in absehbarer Zeit nicht nur ausgleichen, sondern in eine erhöhte Einnahmesteigerung verwandeln wird."

Die gesamte finanzielle Inanspruchnahme des Staates wird daher, weil die hauptsächlichsten Ausgaben ein werbendes Kapital darstellen, voraussichtlich nur gering sein und sich, abgesehen von den Übergangsjahren bis zur vollen Entwicklung des Kanalverkehrs und der wieder eingetretenen Ergänzung der Einnahmesteigerung bei den Eisenbahnen, im wesentlichen auf die mäßigen Beträge beschränken, welche für die zu regulierenden Ströme aufzuwenden sind.

Der Begründung sind sechs Denkschriften beigegeben. Zur Begründung der Herstellung eines Schiffahrtkanals vom Rhein nach Hannover sagt die betreffende Denkschrift in ihrem allgemeinen Teile folgendes:

„Der Kanal vom Rhein nach Hannover entspricht einem dringenden Verkehrsbedürfnis der berührten Landesteile. Dabei hängen die in ihm zusammengefaßten Einzelteile — Dortmund-Rheinkanal, südliche Strecke des Dortmund-Emskanals und Kanal Bevergern-Hannover — in mehrfacher Beziehung voneinander ab und bilden dadurch in technischer und wirtschaftlicher Beziehung ein einheitliches Ganzes.

Der Dortmund-Rheinkanal hat auf dem Gebiete des Wasserstraßenverkehrs zwei Hauptaufgaben zu erfüllen: die bessere Verbindung des rheinisch-westfälischen Industriegebietes mit dem Rhein und die Versorgung des Kanals nach Hannover — in gewissem Grade auch des Dortmund-Emskanals — mit Gütern aus dem gesamten Industriegebiet.

An der besseren Verbindung mit dem Ruhrrevier ist der Verkehr des Oberrheins mit ungefähr den gleichen Gütermengen beteiligt, wie der Verkehr des Unterrheins. Bei der besseren Verbindung mit dem Oberrhein handelt es sich im allgemeinen nur um einheimische Güter und deutsche Interessen. Beim Verkehr mit dem Unterrhein, bei dem mehr einheimische als fremde Güter in Frage kommen, werden die deutschen Interessen ebenfalls günstig beeinflußt; lediglich bei dem durch die belgischen und holländischen Seehäfen vermittelten überseeischen Verkehr werden neben den deutschen Interessen des im Industriegebiet ansässigen Empfängers oder Versenders auch diejenigen ausländischer Seehäfen gefördert. Alles zusammengefaßt, überwiegt das deutsche Interesse bei der besseren Verbindung des Rheins mit dem Industriegebiet.

Die Bedeutung des Dortmund-Rheinkanals für den Kanal nach Hannover besteht darin, daß der Verkehr des letztgenannten Kanals hauptsächlich im rheinisch-westfälischen Industriegebiet wurzelt und sehr erschwert würde, wenn er auf längerer Strecke die Eisenbahn bis zu den Umschlagshäfen Dortmund oder Herne benutzen müßte.

Der Bau des Dortmund-Rheinkanals ist hiernach für den Kanal Bevergern-Hannover von größter Wichtigkeit, anderseits aber auch von diesem abhängig. Der Dortmund-Rheinkanal ist nämlich hinsichtlich der Wasserspeisung zu gewissen Zeiten auf Zuschußwasser angewiesen, das in ausreichender Menge nur der Weser entnommen werden kann. Die starke Entwicklung des Ruhrgebiets drängt dazu, die Verbindung zwischen dem Rhein und dem Dortmund-Emskanal sobald wie möglich zur Ausführung zu bringen. Jedes Jahr der Verzögerung steigert die Baukosten in erheblichem Maße. Dazu kommt, daß die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse im rheinisch-westfälischen Industriegebiet mit Notwendigkeit dahin drängt, die zur Bewältigung des Riesenverkehrs dienenden Wege in der Weise weiter auszugestalten, daß das Wasser sich am Transport der minderwertigen Massengüter in höherem Maße als bisher beteiligt und dadurch die Eisenbahn entlastet.

Wird aber das Kanalstück östlich von Bevergern nicht gleichzeitig ausgeführt, so tritt die im Ruhrrevier erhoffte Erleichterung nur zum Teil ein, weil der nach dem Osten gerichtete Verkehr das kurze Stück des Dortmund-Rheinkanals gar nicht benutzen, sondern schon vom Versandort an auf die Eisenbahn übergehen wird. Endlich ist die Fortführung des Kanals bis zur Weser gleichzeitig mit der Herstellung des Dortmund-Rheinkanals dringend erwünscht, um die bereits erwähnte Begünstigung der niederländischen Seehäfen durch einen Anschluß der deutschen Weserhäfen an das binnenländische Wasserstraßennetz tunlichst auszugleichen.

Bei dem großen zeitlichen Vorsprung, den Emden bis zur Vollendung des Kanals vom Rhein nach Hannover hat, wird auch dieser Hafen sich so gefestigt haben, daß er den Wettbewerb mit den holländischen und belgischen Häfen bestehen kann."

Zur Frage der Spurweite der ostafrikanischen Bahnen.

In technischen Kreisen hat die Mitteilung, daß die deutsche Regierung für die ostafrikanische Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro jetzt eine Spurweite von 0,75 m in Vorschlag gebracht habe — wie uns zugegangene Mitteilungen zeigen —, einiges Befremden hervorgerufen. In Nr 27 S. 430 d. Ztg. haben wir davon Kenntnis gegeben, daß die Deutsche Kolonialgesellschaft beim Reichskanzler dahin vorstellig geworden ist, daß die von der Regierung geplante Änderung der sogenannten Kapspur (1,06 m) in die 75 cm-Spur wieder rückgängig gemacht werden möge. Für die Beibehaltung der Kapspur werden von der Kolonialgesellschaft wirtschaftliche Gründe ins Feld geführt. Diese größere Spur ist, wie der Gesellschaft beizustimmen ist, unzweifelhaft in weit höherem Maße leistungsfähig, als es lediglich der Spurweitenunterschied erkennen läßt, und an eine spätere Vergrößerung der Spurweite ist naturgemäß kaum zu denken. Die Kosten werden durch Vergrößerung der Spurweite nur um $3^1/_4$ Millionen Mark auf 22 Millionen gesteigert, also nur sehr unerheblich und gewiß in viel geringerem Maße, als es dem Verhältnis der vergrößerten Leistungsfähigkeit entspricht. Die Kölnische Zeitung hat sich daraufhin mit der Angelegenheit befaßt, aber auch nur den wirtschaftlichen Punkt hervorgehoben. In der Nr 29 S. 467 d. Ztg. ist erwähnt, daß die von der Kölnischen Zeitung wiedergegebene Mitteilung Gewicht legt auf die Ersparnis der rund 15 % an den Baukosten, ferner darauf, daß die Bahn nur Stichbahn bleiben werde und endlich, daß die Erschließung der von der Bahn durchzogenen Ländereien noch in rückständigem Zustande sei; dafür genüge die 75 cm-Spur. Alles in allem: die Frage der Spur sei „technisch und wirtschaftlich" unwesentlich und möge daher ruhen.

Wir haben demgegenüber bereits kein Hehl daraus gemacht, daß wir diesen Gründen nicht beizutreten vermögen, daß aber allerdings eine Bahn mit der 75 cm-Spur besser sei als gar keine Bahn. Die technische Frage ist bisher gar nicht berührt worden. Von diesem Standpunkt aus muß betont werden, daß die 75 cm-Spur aus rein betriebstechnischen Gründen der Meterspur für die Kolonialbahn außerordentlich nachsteht. Man braucht dabei auf die ungünstigen Erfahrungen mit der deutschen südwestafrikanischen Bahn, die allerdings nur 60 cm Spurweite hat, gar nicht erst Bezug zu nehmen. Von hochgeschätzter technischer Seite wird uns ausgeführt, der Vorschlag, für Ostafrika die kleine Spur von 75 cm anzuwenden, bekunde, daß dem Verfasser der Mitteilung in der Kölnischen Zeitung selbst die Kenntnis der Erfahrungen mit solchen schmalspurigen Bahnen im Inlande ferngelegen habe, geschweige, daß er die Erfahrungen kenne, die in überseeischen Ländern mit solchen Spur-

weiten gemacht sind, in Ländern, deren Verhältnisse für den Bahnbau klimatisch ungünstiger sind, als bei uns. In der Zuschrift heißt es weiter: „Wer Ostafrika kennt, weiß, daß den schweren Niederschlägen in der Regenzeit Bahnbauten nur schwer Stand halten. In bezug auf die Widerstandsfähigkeit gegen die atmosphärischen Einflüsse machen aber die 25 cm Mehrbreite der Spur erheblich viel mehr aus, als anzunehmen wäre, wenn man unrichtigerweise einfach aus dem Maßverhältnisse der Spurweiten zueinander seine Schlußfolgerungen aufbauen wollte. Hier spielen die Betriebskosten eine wichtige Rolle, die bei der kleinen Spur nicht etwa niedriger, sondern erheblich höher sind, als bei der Meterspur. Die Unterhaltung der 75 cm-Spur ist erheblich teurer und trotz der aufgewendeten größeren Mittel kann die Gleisanlage doch nicht dauernd in so gutem Zustande erhalten werden, als bei der breiteren Spur. Diese Erfahrung ist schon von den deutschen Kleinbahngesellschaften in ausgiebiger Weise gemacht worden, die bekanntlich Bahnen mit den verschiedensten Spurweiten und darunter vielfach Bahnen mit der Spur von 75 cm ausgeführt haben. Unter den klimatischen Verhältnissen tropischer Länder aber haben sich die erfahrenen Techniker wohlweislich gehütet, unter die Meterspur herabzugehen, ganz abgesehen von dem politischen Gesichtspunkte, daß für große Aufgaben kleinliche Mittel nicht am Platze sind. Selbst exotische Regierungen, die hierzulande nicht als voll angesehen werden, haben bei Bahnen, die sie für eigene Rechnung gebaut haben und betreiben — viele Tausende Kilometer —, doch Bedenken getragen, eine geringere als die Meterspur anzuwenden. Anderseits zeigen die gemachten Erfahrungen, daß man doch mit der Meterspur auch in Gebieten, in denen die Bahnen unter den atmospärischen Einflüssen stärker zu leiden haben, als bei uns, auszukommen vermag. Den Gesichtspunkt einer Ersparnis an Baukapital von 15% sollte man da umsoweniger ins Feld führen, wo die Betriebskosten und die Kosten der Bahnerneuerung in dem Kolonialgebiet so sehr viel größer ausfallen, als bei der Meterspur."

„Möge es der besseren Einsicht gelingen, die Meterspur — für Ostafrika würde natürlich die Kapspur in Betracht kommen — im vorliegenden Falle zum Siege verhelfen."

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preußische Nebenbahnvorlage.** Der Entwurf eines Gesetzes betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Beteiligung des Staates an zwei Privatunternehmungen sowie an dem Baue von Kleinbahnen nebst Begründung ist dem Abgeordnetenhause am 14. d. M. zugegangen. Er enthält in den §§ 1—9 die Genehmigung des Vertrages vom 20 Juni/7. Juli 1903 betreffend den Übergang des Breslau-Warschauer Eisenbahnunternehmens auf den Staat und die dieserhalb erforderlichen finanziellen Regelungen; im § 10 wird die Staatsregierung ermächtigt:

I. zur Herstellung von Eisenbahnen und zur Beschaffung der für diese erforderlichen Betriebsmittel, und zwar a) zum Bau einer Haupteisenbahn von Sosnitza über Preiswitz nach Egerfeld 4 555 000 ℳ, b) zum Bau von Nebeneisenbahnen: 1. von Gumbinnen nach Spittkehmen 4 853 000 ℳ, 2. von Kruglanken nach Marggrabowa 4 643 000 ℳ, 3. von Vandsburg nach Tarnspol mit Abzweigung von Prust (Kreis Tuchel) nach Crone a. Brahe 9 260 000 ℳ, 4. von Bauerwitz nach der Reichsgrenze in der Richtung auf Troppau 3 255 000 ℳ, 5. von Guhrau nach Glogau 2 730 000 ℳ, 6. von Hirschberg i. Schl. nach Lähn 4 600 000 ℳ, 7. von Bentschen nach Birnbaum 3 940 000 ℳ, 8. von Topper nach Meseritz 4 620 000 ℳ, 9. von Regenwalde nach Wietstock 4 046 000 ℳ, 10. von Senftenberg nach Zschipkau 280 000 ℳ, 11. von Finsterwalde nach Luckau 2 680 000 ℳ, 12. von Kiel nach Holtenau 1 800 000 ℳ, 13. von Rendsburg nach Husum 5 127 000 ℳ, 14. von Göttingen nach Bodenfelde 3 420 000 ℳ, 15. von Paderborn-Nord nach Lippspringe 885 000 ℳ, 16. von (Erndtebrück) Raumland-Berleburg nach Allendorf bei Battenberg 4 695 000 ℳ, 17. von (Brügge) Oberbrügge nach Wipperfürth und Radevormwald 5 143 000 ℳ, 18. von Overath nach Kalk 4 650 000 ℳ, 19. von (Wangerohr) Wittlich nach Daun 8 216 000 ℳ, 20. von Fürstenhausen nach Gr-Rosseln 2 178 000 ℳ, 21. nach Malmedy nach der Reichsgrenze in der Richtung auf Stavelot 840 000 ℳ, c) zur Beschaffung von Betriebsmitteln 14 348 000 ℳ, zusammen 100 764 000 ℳ.

II. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahnen 1. von Gleiwitz nach Emanuelsegen mit Abzweigung nach Antonienhütte 339 000 ℳ, 2. von Schweidnitz nach Charlottenbrunn 650 000 ℳ, zusammen 989 000 ℳ.

III. zu nachstehenden Bauausführungen und Beschaffungen 1. für den Ausbau der Nebenbahnen a) von Crossen nach Eisenberg 950 000 ℳ, b) von Salzungen nach Vacha 1 872 000 ℳ, 2. für die Herstellung einer zweiten Haupteisenbahn von Lehrte nach Wunstorf zur Ergänzung der Eisenbahnanlagen zwischen diesen Eisenbahnstationen 26 267 000 ℳ, 3. für die Herstellung einer neuen Verbindung zwischen Aachen und Hergenrath zur Umgehung der Steilrampe bei Ronhaide 5 405 000 ℳ, 4. für Betriebsmittel für die Bahnen unter III. 1 b, 2 und 3 1 790 000 ℳ, zusammen 36 284 000 ℳ.

IV. für Einführung des staatseigenen Betriebes auf der Oberschlesischen Schmalspurbahn und den Erwerb der dem bisherigen Betriebsunternehmer gehörigen Anlagen und Betriebsmittel 3 270 000 ℳ.

V. 1. zur Beteiligung des Staates am Baue einer Eisenbahn von Elmshorn nach Oldesloe durch Übernahme von neuen Aktien 400 000 ℳ, 2. zur weiteren Beteiligung des Staates am Unternehmen des Oberhausener Wasserwerks durch Übernahme von 72 000 ℳ neuer Aktien 108 000 ℳ, zusammen 508 000 ℳ.

VI. zur Förderung des Baues von Kleinbahnen 5 000 000 ℳ, insgesamt 146 815 000 ℳ zu verwenden.

— **Die Denkschrift über die Entwicklung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen** in Preußen, die Nachweisung der aus den Fonds zur Förderung des Baues von Kleinbahnen bis Ende 1903 bewilligten Staatsbeihilfen, die Nachweisung der aus denselben Fonds bis Ende 1903 in Aussicht gestellten Staatsbeihilfen sowie die Nachweisung über die bis Ende 1902 aufgekommenen Rückeinnahmen auf Staatsbeihilfen für Kleinbahnen sind im Abgeordnetenhause ausgegeben worden. Die bewilligten Staatsbeihilfen belaufen sich auf 58 496 037 ℳ, die zunächst nur in Aussicht gestellten Beihilfen auf 3 172 671 ℳ. In 26 Fällen liegen noch Anträge auf Gewährung von Staatsbeihilfen in Höhe von 9 894 888 ℳ vor. Die drei Gattungen von Staatsbeihilfen stellten sich insgesamt auf 71 562 996 ℳ. In 54 anderen Fällen sind Anträge auf Bewilligung von Staatsbeihilfen in nicht zahlenmäßig bestimmter Höhe gestellt oder Anträge auf Bewilligung solcher Beihilfen noch zu erwarten. Ende 1902 waren von den bewilligten Beihilfen 38 mit 32 943 469 Mark vollgezahlt. Im Laufe des Jahres 1903 sind weitere 25 Fälle mit 8 701 559 ℳ erledigt, so daß sich die vollgezahlten Beihilfen auf 41 645 028 ℳ belaufen. Mit Hinzurechnung der auf die übrigen bewilligten Beihilfen bisher gezahlten Beträge von 6 845 125 ℳ ergibt sich hiernach eine Gesamtausgabe von 48 490 154 ℳ. Die Rückeinnahmen auf die gezahlten Staatsbeihilfen haben bis Ende 1902: 984 199 ℳ betragen.

Nach der Denkschrift stellt sich das Anlagekapital der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen auf 383 040 729 ℳ, es entfallen somit auf 1 km durchschnittlich 52 267 ℳ; 1 km kostet durchschnittlich in Vollspur 79 553 ℳ, in 1 m-Spur 52 310 ℳ, 0,75 m-Spur 37 301 ℳ, 0,60 m-Spur 22 254 ℳ. Von diesem Gesamtkapital sind oder werden aufgebracht vom Staate (aus dem Kleinbahnunterstützungsfonds) 52 366 395 ℳ, von den Provinzen 47 279 794 Mark, von den Kreisen 84 694 983 ℳ, von den Zunächstbeteiligten 36 834 489 ℳ, in sonstiger Weise 161 865 068 ℳ.

Die Zahl dieser Bahnen ist im Jahre 1903 um 13, von 213 auf 226, ihre Länge um 481 km gestiegen. Den größten Längenzuwachs hat die Provinz Schleswig-Holstein mit 166,5 km zu verzeichnen. In den Provinzen östlich der Elbe mit Einschluß der Provinz Sachsen sind im letzten Jahre 196 km, in den westlichen Provinzen 285 km nebenbahnähnliche Kleinbahnen eröffnet worden. Die größte Längenausdehnung hat das Netz der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in der Provinz Hannover mit 1317 km. Ihr folgt die Provinz Brandenburg mit 698 km. Von den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen dienen drei (mit 51,7 km Bahnlänge) dem Personenverkehr vorzugsweise in den Städten und deren Umgebung, 5 (mit 57 km) dem Fremden- und Badeverkehr, 62 (mit 1088 km) vorzugsweise dem Handel und der Industrie, 108 (mit 4229 km) vorzugsweise landwirtschaftlichen Zwecken und 48 (mit 1209 km) annähernd im gleichen Maße dem Handel und der Industrie sowie landwirtschaftlichen Zwecken. Ihre Gesamtlänge beträgt sonach 6634,7 km. Die Einnahmen auf das Kilometer schwanken zwischen 57 541 ℳ bei der Schwebebahn Barmen-Vohwinkel und 455 ℳ bei den neuen Wirsitzer Kreisbahnen. Von den in Betracht zu ziehenden nebenbahnähnlichen Kleinbahnen haben 29 (14 vollspurige und 15 schmalspurige) im letzten Jahre einen Reingewinn nicht abgeworfen. Bei 39 (10 vollspurigen und 29 schmalspurigen) betrug dieser bis zu 2 %, bei 31 (15 vollspurigen und 16 schmalspurigen) bis zu 3 %, bei 14 (9 vollspurigen und 5 schmalspurigen) bis zu 4 %, bei 13 (7 vollspurigen und 6 schmalspurigen) bis zu 5 %, bei 7 (5 vollspurigen und 2 schmalspurigen) mehr als 5 bis 10 %, bei 3 Bahnen (2 vollspurigen und 1 schmal-

spurigen Bahn) über 10 % des Anlagekapitals. Als Betriebsmittel fanden 1903 Verwendung Dampflokomotiven bei 208 Bahnen, elektrische Motoren bei 15 Bahnen, Dampflokomotiven und elektrische Motoren bei 3 Bahnen. Ein Betrieb mit Pferden oder Drahtseilen findet nicht statt. Im Betrieb waren 792 Dampflokomotiven, 1835 Personenwagen, 10 748 Güterwagen. Die Gesellschaftsunternehmer überwiegen; es sind deren 144, während Kommunalverbände — Kreise oder Gemeinden — Unternehmer von 74 nebenbahnähnlichen Kleinbahnen sind.

— **Zugstärken der Schnellzüge.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat im Einverständnis mit dem Reichseisenbahnamt genehmigt, daß bei den im Bereiche der preußisch-hessischen Staatsbahnen verkehrenden Schnellzügen die in § 23 der Betriebsordnung festgesetzten Zugstärken für jeden sechsachsigen Personenwagen um je 2 Achsen überschritten werden dürfen, jedoch unter Beschränkung der Gesamtzugstärke auf höchstens 60 Achsen bei den Zügen von 61 bis 75 km und auf höchstens 50 Achsen bei den Zügen von mehr als 75 km Geschwindigkeit.

— **Gefangenentransporte auf Eisenbahnen.** Das preußische Justizministerialblatt veröffentlicht neue Vorschriften über diese Transporte. Hiernach erfolgt der Sammeltransport von Gefangenen usw. auf den Eisenbahnen mittels besonderer Zellenwagen, welche nach Maßgabe der von den zuständigen Eisenbahnbehörden festgestellten Fahrpläne in die Eisenbahnzüge eingestellt werden. Es wird angestrebt, durch derartige regelmäßig laufende Gefangenenwagen sämtliche Strafanstalten und größeren Gerichte der Monarchie, zwischen denen sich erfahrungsmäßig die überwiegende Anzahl aller Transporte bewegt, miteinander in Verbindung zu setzen. Wo Sammeltransporte eingerichtet sind, ist davon ein möglichst umfassender Gebrauch zu machen. Grundsätzlich können mit ihnen befördert werden: Strafgefangene, Untersuchungsgefangene sowie Personen, welche sich in Korrektionshaft oder in polizeilicher Schutzhaft befinden oder die von der Polizei auf Grund eines Haftbefehls verhaftet oder vorläufig festgenommen sind. Endlich sind die Sammeltransporte auch für die mittels Transports auszuweisenden oder heimzuschaffenden Personen und alle sonstigen Zwangsbeförderungen sowie für die Militärgefangenen bestimmt. Im übrigen hat die Transportbehörde bei jedem einzelnen Transport, der das Sammeltransportsystem berührt, sorgfältig zu prüfen, ob der Sammeltransport oder der Einzeltransport nach Lage des besonderen Falles den Vorzug verdient. Bei den nicht mit Zuchthaus oder mit Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte bestraften Personen ist hierbei auf die Persönlichkeit und die Lebensstellung des Transportaten sowie auf die Art der Straftat Rücksicht zu nehmen.

— **Eröffnung von Bahnstrecken.** Außer den in Nr 27 d. Ztg. mitgeteilten Strecken sind inzwischen noch die folgenden dem Betriebe übergeben worden, und zwar:

a) am 15. März d. J. die weitere Teilstrecke Andel-Bernkastel (2,60 km) der im Betriebe der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft stehenden Moseltalbahn Trier-Bullay mit der Station Bernkastel (Kleinbahn) für den Gesamtverkehr. Es steht zu erwarten, daß die Strecke Bullay-Trarbach der Moseltalbahn im Spätherbst dieses Jahres fertig werden wird. Es werden alsdann noch 21 km Bahnlänge zwischen Bernkastel und Trarbach im Bau sein. Die Gesamtstrecke Trier-Bullay wird demnach voraussichtlich im nächsten Jahre vollendet sein. Dem Kreise Zell wurde zur Bestreitung der sehr bedeutenden Kosten des Grunderwerbs für den Bahnbau ein Darlehen von 730 000 ℳ aus dem Provinzial-Kleinbahnfonds zur Verfügung gestellt;

b) am 28. März d. J. die 19,20 km lange Strecke Butzbach-Lich der Butzbach-Licher Eisenbahngesellschaft zu Butzbach für den Gesamtverkehr mit der Station Butzbach Ost, den Haltestellen Griedel-Rockenberg, Gambach i/Hessen, Oberhörgern-Eberstadt und Münzenberg, dem Haltepunkt Trais-Münzenberg, der Station Muschenheim, der Haltestelle Hof- und Dorf-Güll und der Station Lich. Die zu den Nebenbahnen zählende Butzbach-Licher Eisenbahn ist vollspurig und schließt in Butzbach und Lich an die preußisch-hessischen Staatsbahnen an;

c) am 2. d. M. die dem Kreise Hadersleben gehörige 35,4 km lange Kleinbahn Ustrup-Toftlund für den Gesamtverkehr mit den Verkehrsstellen Wittstedt, Arnitlund, Ober-Jersdal, Nieder-Jersdal, Blankenhof, Strandelhjörn, Galstedt, Rangstrup, Ostergaard, Aggerschau, Kjärgaard, Branderup-Mühle, Branderup, Branderupfeld, Mandberg, Toftlundkirche und Toftlund. Die Kleinbahn ist 1 m-spurig und als Erweiterung der Kleinbahnen des Kreises Hadersleben anzusehen; sie zweigt in Ustrup von der Kleinbahnstrecke Hadersleben-Woyens ab. In Ober-Jersdal können die von der Staatseisenbahn auf die Kleinbahn und umgekehrt übergehenden Güter und Tiere bahnseitig umgeladen oder überführt werden;

d) am 11. d. M. die der Kreis Altenaer Schmalspurbahn gehörige, 1,20 km lange, 1 m-spurige Verbindungsbahn von Lüdenscheid-Schmalspurbahnhof nach Lüdenscheid-Staatsbahnhof als Nebenbahn mit der nur dem Übergangsverkehr dienenden Station Lüdenscheid-Wehberg;

e) am 14. d. M. unter Aufhebung der bisherigen eine neue 3,56 km lange Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhofe Meiderich und dem Rangierbahnhofe Oberhausen West für den Güterverkehr. Die Station Oberhausen West ist gleichbedeutend mit der Ladestelle Oberhausen Rh., welche nach vollendetem Ausbau zu einem Rangierbahnhofe unter dem Namen Oberhausen West als selbständige Tarifstation in die Tarife aufgenommen werden soll.

f) Die in Nr 27 S. 425 d. Ztg. näher beschriebene 22,08 km lange Nebenbahn Pogegen-Laugszargen (Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr.), deren Eröffnung bereits für den 1. d. M. in Aussicht genommen war, wird erst am 1. Mai d. J. dem Betriebe übergeben werden.

— **Durchlaufende Personen- und Speisewagen.** Die preußische Eisenbahnverwaltung ist fortgesetzt bemüht, nach Möglichkeit unmittelbare Wagenverbindungen herzustellen. So sind für den Sommer wieder eine Reihe neuer direkter Wagen vorgesehen. Unter anderem wird Berlin mit Saarbrücken mit durchlaufenden Wagen I. bis III. Klasse verbunden werden. Im zweiten Entwurf ist außerdem die Verbindung Saarbrücken-Bad Kissingen I. und II. Klasse hinzugekommen. Besonders groß ist die Zahl der direkten Wagen im Verkehr mit dem Osten. Auch für das leibliche Wohl wird durch vermehrte Einstellung von Speisewagen mehr und mehr gesorgt. Der neuen Speisewagen Berlin-Holzminden-Cöln für Reisende aller drei Klassen ist bereits gedacht. Neu sind im Sommerfahrplan ferner aufgeführt Speisewagen zwischen Berlin und Ritschenhausen. Durch die veränderte Jahreszeit ist die Einstellung von Speisewagen Berlin-Karlsbad bedingt, während der bisherige Speisewagen Berlin-Mailand über den Brenner nur noch bis Verona verkehrt, ebenso wie die Schlafwagen auf diesem Wege. Ein Zeichen, welche Bedeutung die Wagnersche Musik für die Franzosen gewonnen hat, ist die nachträgliche Einstellung direkter Wagen zwischen Paris und Bayreuth.

— **Die Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn** ist am 25. März d. J. auf den Kreis Eckernförde übergegangen. Sie wird hinfort unter der Bezeichnung „Kreisbahn Eckernförde-Kappeln“ vom Kreise Eckernförde, vertreten durch den Kreisausschuß, betrieben. Die Verwaltung dieser Bahn ist einem Geschäftsleiter mit dem Sitz in Eckernförde übertragen. Der gesamte auf die Verwaltung, den Betrieb und Verkehr der Kreisbahn sich beziehende Schriftwechsel ist an deren Betriebsdirektion in Eckernförde zu richten.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. M. in 4 Arbeitstagen 71 143 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 786 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 103 143 und auf den Arbeitstag 17 191 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei sechs Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. M. auf den Arbeitstag 595 mehr und im ganzen 32 000 Doppelwagen oder 31,0 % weniger gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 8335 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 37 sowie von anderen Gütern 19 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 15 187 offene Wagen gegen 19 684 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 4497 oder 22,8 % offene Wagen weniger gestellt und beladen abgefahren.

Die Ausfälle in der Wagengestellung gegen das Vorjahr sind auf die in die Zeit vom 1. bis 7. d. M. gefallenen vielen Feiertage zurückzuführen.

— **Eisenbahnbauten in Baden.** Wenngleich das badische Eisenbahnnetz einen weiteren Ausbau durch große neue Strecken nicht mehr erheischt, so fehlt es doch nicht an großen und zahlreichen Aufgaben für die Bauverwaltung. Neben der Versorgung kleinerer Zwischengebiete mit Verkehrsgelegenheit und Anschlüssen an die bestehenden Schienenwege bestehen diese Aufgaben in der Herstellung des zweiten Gleises für längere bisher eingleisige Strecken, ganz besonders aber in Stationserweiterungen und Bahnhofumbauten.

Der Staatsvoranschlag für die Budgetperiode 1904/05 fordert im Spezialbudget des Eisenbahnbaues (ohne den Nachtrag) 41 787 400 ℳ; daraus seien im einzelnen folgende Posten hervorgehoben: für Ankauf der Murgtalbahn 1 960 000 ℳ, für deren Ausbau von Weisenbach bis zur Landesgrenze II. Rate 1 500 000 ℳ, für die Bahn Kappel-Bonndorf (im südlichen Schwarzwald) II. Rate 500 000 ℳ, für die Bahn Mimmenhausen Frickingen (Abzweigung von der Bodenseegürtelbahn) II. Rate 660 000 ℳ, für die Bahn Wertheim-Miltenberg I. Rate 375 000 ℳ.

An dem zweigleisigen Ausbau der Schwarzwaldbahn wird eifrig gearbeitet. Die Strecke Immendingen-Singen hofft man bis zum Ende der laufenden Budgetperiode zweigleisig in Betrieb nehmen zu können. Für das zweite Gleis der Strecke Gengenbach-Hausach, die demnächst in Angriff genommen wird, enthält das Budget eine II. Teilforderung von 900 000 ℳ. Für die Strecke Radolfzell-Konstanz ist ebenfalls eine II. Teilforderung (von 370 000 ℳ), für Oos-Baden eine I. Rate von 117 000 ℳ zur Erstellung zweiter Gleise eingestellt.

Die erheblichsten Posten entfallen auf die Bahnhofbauten, so für Rangierbahnhof Mannheim, IV. Teilforderung 6 500 000 ℳ, für Heidelberg, Neubau eines Bahnhofs, II. Teilforderung 3 000 000 Mark, für Pforzheim Bahnhoferweiterung, III. Teilforderung 500 000 ℳ, für Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, III. Teilforderung 1 500 000 ℳ, für Karlsruhe, Verlegung der Betriebswerkstätte, eines Hauptmagazins und Erweiterung der Hauptwerkstätte 936 000 ℳ, für Offenburg, Bahnhofumbau, IV. Teilforderung 1 000 000 ℳ, für Freiburg, Güterbahnhof, IV. Teilforderung 4 000 000 ℳ, für Basel, Bahnhofumbau, VII. Teilforderung 2 000 000 ℳ, für Lörrach, Bahnhofumbau, I. Rate 750 000 ℳ, für Radolfzell, Bahnhofumbau, I. Teilforderung 800 000 Mark. Dazu kommen noch eine Reihe von kleineren Stationen, die Kosten für Stellwerke und Wegüberführungen, so daß sich Titel III des Budgets „Stationen" auf 27 070 000 ℳ beläuft.

Für Transportmaterial werden angefordert 3 130 000 ℳ, darunter für Lokomotiven 900 000 ℳ und für Güterwagen 1 805 000 Mark. An Staatsbeiträgen für Nebenbahnen sollen gewährt werden: für die Bahn Mosbach-Mudau, II. Rate 1 200 000 ℳ, Biberach-Oberstarmersbach 318 000 ℳ, Oberschefflenz Billigheim 255 000 ℳ.

Es ist zu erwarten, daß die Landstände, die in der nächsten Zeit über diese Gegenstände zu beraten und zu entscheiden haben werden, das Budget ohne wesentliche Änderungen genehmigen werden.

— **Betriebsergebnisse der badischen Staatsbahnen.** Nach einer der Budgetkommission der badischen zweiten Kammer zugegangenen Mitteilung der Großherzoglichen Regierung haben 1903 beim badischen Eisenbahnbetrieb betragen: die Einnahmen 79 395 235 ℳ, die Ausgaben 57 126 790 ℳ, der Einnahme-Überschuß also (anstatt veranschlagter 13 000 000 Mark) 22 268 445 ℳ.

— **Deutsche Lokomotivindustrie.** Den deutschen Lokomotivfabriken sind, wie der „Berl. Akt." erfährt, in letzter Zeit größere Bestellungen aus Rumänien, Bulgarien und den holländischen Kolonien zugegangen. Insgesamt dürften sich diese Bestellungen auf etwa 60 Stück Lokomotiven beziffern.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Krzyzankiewicz, bisher in Winsen a. Aller, zur Eisenbahndirektion nach Hannover versetzt. — Zur Beschäftigung sind überwiesen: der Regierungsbaumeister des Ingenieurbaufachs Petzel, bisher zum Bau der Brandenburgischen Städtebahn beurlaubt, der Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken; die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Neubert, bisher zur Intendantur der militärischen Institute beurlaubt, der Eisenbahndirektion in Cassel, Wendt, bisher zur Reichseisenbahnverwaltung beurlaubt, der Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken, und Giese der Eisenbahndirektion in Berlin; die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Skutsch der Eisenbahndirektion in Essen an der Ruhr und Spohr der Eisenbahndirektion in Altona. — Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufachs Aloys Berlinghoff aus Diestedde, Kreis Beckum, Guido Aulike aus Münster i/W. und Albert Eggert aus Magdeburg.

Österreich.

— **Die Magazinarbeiter beim Eisenbahnminister.** Dieser empfing kürzlich eine Abordnung von Magazinarbeitern der innerhalb des Wiener Gemeindegebietes gelegenen Stationen der Staatsbahnen. Sie brachten eine Reihe von Anliegen vor und überreichten eine Denkschrift, in der ihre Wünsche sowie einzelne Beschwerden über die Dienstausübung zusammengefaßt sind. Der Minister empfing die Abordnung aufs freundlichste, nahm die Denkschrift entgegen und sagte die eingehende Prüfung ihres Inhaltes zu, bemerkte jedoch, daß die erbetene allgemeine Lohnerhöhung, zumal in einem das Ausmaß des ortsüblichen Tagelohnes übersteigenden Betrage, schon aus finanziellen Rücksichten, wie auch wegen der Rückwirkung auf andere Arbeiterkategorien der Staatsbahnen wohl nicht ins Auge gefaßt werden könne. Die Erfüllbarkeit anderer vorgebrachter Anregungen werde sich erst nach Vornahme der durch die Staatsbahndirektion Wien zu pflegenden Erhebungen überblicken lassen, wozu die überreichte Denkschrift Gelegenheit bieten werde.

— **Die Schienenbestellungen für die Alpenbahnen.** Im Juli oder August dürften die Schienenbestellungen für die Alpenbahnen erfolgen. Diese werden etwa 25 000 t umfassen. Die Vorerhebungen über die Annahme einer neuen Schienenart haben zu dem Entschlusse geführt, auf den offenen Strecken der Alpenbahnen nur eine unwesentliche Verstärkung des jetzigen Schienenprofils eintreten zu lassen. Die bisher verwendeten Schienen hatten ein Gewicht von 35,4 kg/m, welches bei den neuen Schienen auf 35,5 kg, also nur in sehr geringem Maße erhöht wird. Während in den offenen Strecken der Alpenbahnen die mäßig verstärkte Schiene von 35,5 kg gelegt werden wird, dürfte in den Tunnelstrecken die Stuhlschiene zur Verwendung gelangen.

— **Die Braunkohlentarife.** In der letzten Sitzung der der Versandkonvention angehörigen böhmischen Braunkohlenwerke wurde beschlossen, bei dem Finanzministerium die Entscheidung in der Frage der Ermäßigung der Braunkohlentarife zu betreiben. Diese Bitte wurde damit begründet, daß die Ausfuhr nach Deutschland im Januar und Februar neuerdings einen Rückgang aufweise, da die ganze Kohlenausfuhr aus Österreich-Ungarn in den beiden ersten Monaten dieses Jahres sich auf 1 033 424 t stelle und im Vergleich mit dem nämlichen Zeitabschnitt des Jahres 1903 um 70 400 t abgenommen habe. Aus dieser Ziffer gehe hervor, wie gering der Versand an böhmischer Braunkohle nach Deutschland im Vergleich zur deutschen Kohlenförderung sei, die im Januar und Februar 31 500 000 t betrug und um etwa 1 700 000 t gewachsen ist. Dem Handels-, Eisenbahn- und Ackerbauministerium wurde je eine Abschrift der an das Finanzministerium gerichteten Eingabe übergeben.

— **Eisenbahn Görz-Cervignano.** Durch den Bau dieser Bahn würde die Wocheiner Bahn fortgesetzt und die kürzeste Verbindung zwischen Wien und Rom geschaffen werden. Wegen des Baues fand kürzlich in Görz unter dem Vorsitze des Landeshauptmanns eine Versammlung der Vertreter der am Bahnbau unmittelbar beteiligten Gemeinden statt. Die Versammlung erklärte eine unmittelbare Bahnverbindung mittels einer Vollbahn ersten Ranges zwischen Görz und Cervignano über die rechts vom Isonzo gelegene Friauler Ebene für das Kronland Görz-Gradiska als eine Frage von größter Bedeutung und ersucht den Landesausschuß, bei der Regierung für den Ausbau der genannten Linie einzutreten.

— **Eine vollspurige Eisenbahn Mezzo Lombardo - San Michele** wird von den beteiligten Gemeinden auf der sogen. Retalinie angestrebt. In Mezzo Lombardo soll nach Erbauung der Nonstalbahn der Umschlag auf diese schmalspurige Lokalbahn erfolgen. Die Pläne sind bereits einer kommissionellen Amtshandlung unterzogen; im Eisenbahnministerium hat kürzlich eine Besprechung mit den Vertretern der Gemeinde Mezzo Lombardo, der Stadtgemeinde Trient als Konzessionswerberin für die Nonstalbalbahn sowie einem Vertreter der Südbahn, die den Betrieb der angestrebten Verbindungslinie führen soll, stattgefunden, in welcher die Frage der aus Anlaß dieser Verbindung herzustellenden Anlagen in Mezzo Lombardo und San Michele sowie jene der Deckung des erforderlichen Aufwandes erörtert wurde.

— **Elektrische Bahn Mattuglie-Abbazia-Lovrana.** Der Kaiser machte gelegentlich des Besuches, den er kürzlich in Abbazia dem Könige von Schweden abstattete, die Bemerkung, daß die zu erwartende Herstellung der elektrischen Straßenbahn Mattuglie-Lovrana viel zur Hebung des Kurortes Abbazia beitragen würde. Diese Äußerung hat in der Bevölkerung von Abbazia die Hoffnung auf baldigen günstigen Abschluß dieser nun schon so lange schwebenden Frage geweckt. Wie verlautet, soll die Hauptschwierigkeit nunmehr behoben sein, welche darin bestand, daß man von österreichischer Seite der Einbeziehung einer Eisenbahnverbindung Abbazias mit Fiume nicht zustimmen wollte.

Ungarn.

— **Regelung der Gehälter der Staatsbahnbeamten.** In der letzten Sitzung des ungarischen Ministerrates gelangte unter anderen auch die Angelegenheit der Gehaltserhöhung der Staatsbahnbeamten zur Entscheidung. Die Regierung wird den bezüglichen Gesetzentwurf nach Erlangung der Vorsanktion sofort dem Reichstage unterbreiten, sie gedenkt aber, auf Grund der Vorlage sofort im Verordnungswege die geplanten Erhöhungen flüssig zu machen.

— **Kaschau-Oderberger Bahn.** Es wurde von mehreren Blättern gemeldet, daß die ungarische Regierung die Absicht habe, die Frage der Investitionsanleihe der Kaschau-Oderberger Bahn so bald als möglich zur Lösung zu bringen, und daß sie zu diesem Zwecke dem Reichstag eine Vorlage zu unterbreiten gedenke. In den maßgebenden Kreisen in Ungarn ist jedoch von einer Absicht, in Angelegenheit der Befriedigung der finanziellen Bedürfnisse der Kaschau-Oderberger Bahn mit einer Vorlage an die Gesetzgebung heranzutreten, nichts bekannt.

— **Ungarische Vizinalbahnen.** Die Wiederherstellung des parlamentarischen Friedens hat auch auf dem Gebiete des Vizinalbahnwesens eine größere Regsamkeit erstehen lassen. Während seit Jahr und Tag der Bau von Lokalbahnen nahezu gänzlich ins Stocken geraten war, melden sich jetzt wieder Unternehmer, die bereit sind, die Herstellung neuer Bahnen durchzuführen. Aber nicht nur die Unternehmer legen mehr Zuversicht an den Tag, auch das Kapital zeigt die Geneigtheit, Prioritäten zu übernehmen; erst vor kurzem hat eine der ersten Eisenbahnbanken in Deutschland an maßgebender Stelle die Erklärung abgegeben, daß sie im Vertrauen auf die Stetigkeit der ungarischen Verhältnisse nunmehr wieder geneigt sei, ungarische Vizinalbahntitres zu übernehmen.

— **Probefahrten mit Motorwagen Bauart „Stoltz".** Die Probefahrten mit den Motorwagen, die die Ungarische Waggon- und Maschinenfabriks-Aktiengesellschaft in Raab nach der Bauart „Stoltz" baut, werden in regelmäßigen Zeiträumen unter reger Beteiligung der Fachkreise fortgesetzt. Am 30. März d. J. fand neuerlich eine Probefahrt auf der Strecke Raab-Pannonhalma der ungarischen Staatsbahnen statt, die einen sehr befriedigenden Verlauf nahm.

— **Landesverband ungarischer Eisenbahnbeamten.** Kürzlich fand eine Sitzung verschiedener Komitees von Eisenbahnbeamten statt, in welcher ein Entwurf von Satzungen für den zu errichtenden Landeseisenbahnverband durchberaten wurde. Es wurde beschlossen, ein Komitee mit der Ausarbeitung eines neuen Satzungsentwurfs zu betrauen und vom Präsidium der Staatsbahnen die Erlaubnis zu erbitten, den Verband ins Leben rufen zu dürfen.

Übrige europäische Länder.

— **Die Montblanc-Bahn.** Nach einer vom „Journal des Transports" dem „Petit Marseillais" entnommenen höchst seltsamen Nachricht, die unter der Überschrift „Le tunnel (!) du Mont Blanc" wiedergegeben wird, sollen nach einer Mitteilung des Ministers der öffentlichen Arbeiten an Herrn Chautemps, ehemaligen Kolonialminister und jetzigen Deputierten des Kreises Bonneville, die Vorstudien für eine internationale Nebenbahnlinie quer über den Montblanc (à travers le Mont Blanc) dem Herrn Jacquier, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, übertragen worden sein. Diese Linie wäre dazu bestimmt, die Schienenstraßen zu verbinden, welche die auf der französischen und auf der italienischen Seite der Alpen herabziehenden Täler durchlaufen. Sie solle nicht das Montblanc-Massiv im Tunnel durchschneiden, da die Kosten nicht im Verhältnis zu den zu erwartenden Betriebsergebnissen stehen würden, sondern es handele sich ganz bescheiden darum, zu untersuchen, ob die gegenwärtig bestehende elektrische Bahn von Chamonix vielleicht bis Courmayeur (!!) mit verhältnismäßig geringen Kosten verlängert werden könne, die geeignet wären, von den beteiligten Regierungen, der französischen und der italienischen, übernommen zu werden. Man würde also das Tal von Chamonix und das Tal von Aosta durch eine Linie verbinden, die, wenn auch eine Nebenbahnlinie, doch für die beiden Täler und die benachbarten Gebiete eine ungeheure Wohltat wäre. Es sei erlaubt, zu hoffen, daß, wenn sich bei der angeordneten Prüfung die Möglichkeit der Erbauung einer solchen Linie herausstelle, alsdann Frankreich und Italien eine möglichst hohe finanzielle Hilfe nicht versagen würden.

So weit die französische Quelle. Man sollte die Nachricht für kaum glaublich halten, wenn es sich nicht nach der Einleitung ausdrücklich um eine Anordnung der Vorarbeiten durch den Minister der öffentlichen Arbeiten handelte. Eine Bahn von Chamonix nach Courmayeur quer über den Montblanc, aber ohne Tunnel! Was kann man sich dabei denken? Ein Blick auf die Karte lehrt, daß eine beide Punkte verbindende Linie entweder die 4000–4810 m hoch liegenden Eiswüsten der Montblanc-Oberfläche überschreiten oder doch als niedrigsten Paß den schwierigen, völlig vergletscherten Col du Géant mit einer Meereshöhe von etwa 3400 m wählen müßte. Sollen die beiden genannten Orte auf nicht vergletscherten Wegen verbunden werden, so bleibt als nächste Linie die in le Fayet im Arvetal von der Bahn nach Chamonix abzweigende über les Contamines, den Col du Bonhomme (2340 m) und den Col de la Seigne (2512 m). Dieser Weg, der z. Z. einen Bestandteil der in Bergsteigerkreisen unter dem Namen „grand tour du Mont Blanc" bekannten schwierigen Umkreisung des Alpenkönigs bildet, würde jedenfalls nur durch eine Zahnradbahn der schwierigsten Art von ungewöhnlicher Länge überwunden werden können, deren Kosten sich jeder Berechnung entziehen. Echt französisch ist, daß die sich aufdrängenden Fragen in jener Zeitungsnotiz gar nicht berührt werden. Eine Eisenbahn von Chamonix nach Courmayeur über den Montblanc wird auf dem Papier gebaut, als ob es sich um ein Gelände handelte wie zwischen Berlin und Stettin. Wir sind neugierig, über die Ergebnisse der angeordneten Vorstudien näheres zu hören. Mit dem von uns in Nr 72 S. 1092 Jahrg. 1903 d. Ztg. erörterten Plan einer Bahn auf die Aiguille du Goûter scheint dieses neueste Projekt nichts zu tun zu haben.

— **Eisenbahnen und Wasserkräfte in der Schweiz.** Im schweizerischen Bundesparlament ist von einem Mitglied ein Antrag eingebracht worden, ob nicht im Wege der Bundesgesetzgebung baldigst Maßnahmen getroffen werden sollten, um bei Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Landes die öffentlichen Interessen in zweckmäßiger Weise zu wahren. In erster Linie handelt es sich dabei um die Eisenbahnen, wie auch der Antrag die große Bedeutung der Wasserkräfte für die Möglichkeit der allgemeinen Einführung des elektrischen Betriebes der Eisenbahnen hervorhebt. Man müsse also einer unbeschränkten Beschlagnahme der günstigsten Wasserkräfte durch in- und ausländische Privatunternehmungen vorbeugen, wo man zur Zeit auch für Normalbahnen elektrischen Betrieb ins Auge fasse. Die einzelnen Kantone könnten nicht genügende Maßregeln treffen, hier müsse der Bund eingreifen. Durch eine verständige Nutzbarmachung der schweizerischen Wasserkräfte könnte man jährlich 70—80 000 000 Fr. an Brennmaterialien sparen und die Schweiz, die keine Kohlen hervorbringt, vom Ausland unabhängiger machen. Die schweizerischen Wasserkräfte würden ausreichen, um das ganze schweizerische Eisenbahnnetz (200 000 PS) elektrisch zu betreiben. An der Hand von Beispielen suchten die Antragsteller nachzuweisen, daß gewaltige Fortschritte sich gegenwärtig auf dem Gebiete des elektrischen Bahnbetriebes vollziehen; die Zukunft der schweizerischen Eisenbahnen gehöre unbedingt der Elektrizität. Es handele sich nur noch darum, das beste System zu finden. Bundesrat Ruchet antwortete, der Bundesrat habe der wichtigen Angelegenheit immer volle Aufmerksamkeit geschenkt und nehme die vorstehende „Motion" gern entgegen. Diese ward dann vom Nationalrat einstimmig als erheblich erklärt und dem Bundesrat zur Berichterstattung überwiesen.

— **Unfälle auf den schweizerischen Eisenbahnen.** Im Jahre 1903 wurden zur amtlichen Anzeige gebracht: 41 Entgleisungen in Stationen, 13 Entgleisungen auf offener Bahn, 41 Zusammenstöße in Stationen, 7 Zusammenstöße auf offener Bahn, 1256 sonstige Unfälle (gegen 1091 im vorangegangenen Jahre). Seit den Unfällen von Mönchenstein und Zollikofen im Jahre 1891 ist kein so schwerer Unfall vorgekommen, wie der Zusammenstoß eines Expreßzuges mit einer Maschine in Palezieux am 21. November 1903, wobei 6 Reisende getötet, 8 Reisende und 1 Bahnbediensteter verletzt wurden. Sämtliche Unfälle des Jahres 1903 hatten 88 (im Vorjahre 71) Tötungen und 1195 (1069) Verletzungen zur Folge.

— **Eisenbahnkonzessionen in der Schweiz.** Auf eine Anfrage erklärte Bundesrat Zemp im Parlament, daß dem Eisenbahndepartement bereits ein eingehender Bericht vorliege, wie es künftig gehalten werden solle, wenn zwischen den Bundesbahnen und einer Privatbahngesellschaft betreffend die Erteilung einer Konzession ein Wettbewerb stattfinde. Es seien auch in anderen Staaten Erkundigungen eingezogen worden. Der Bericht nehme eine Revision des Eisenbahngesetzes von 1872 in Aussicht, mit welchem Vorschlage aber Herr Zemp sich noch nicht befreunden könne.

— **Schweizerisches Eisenbahnhaftpflicht- und Automobilgesetz.** Seit einer langen Reihe von Jahren ist in der Schweiz ein Gesetzentwurf betreffs Eisenbahnhaftpflicht in parlamenta-

rischer Behandlung, ohne zum Ziele zu kommen. In letzter Zeit machte besonders die Frage der Behandlung der Automobile Schwierigkeit. Nun hat der Ständerat den Entwurf von neuem beraten und den Art. 19, der auf Veranlassung des Nationalrats die Automobile in das Gesetz einbeziehen wollte, gestrichen, gemäß dem Kommissionsantrag, welcher die durch die zunehmende Verwendung der Automobile geschaffenen Verhältnisse als noch zu neu erklärte; es entständen hier Fragen, die eine sehr sorgfältige Prüfung verlangten. Man solle also nicht verschiedene Dinge unter die gleichen gesetzlichen Bestimmungen einordnen, wie das durch den Beschluß des Nationalrats geschehen sei. Für die Automobilhaftung müsse ein besonderer Gesetzentwurf eingebracht werden. Damit erklärte sich Bundesrat Brenner einverstanden, indem er die Hoffnung aussprach, daß ein solcher dem Parlament bald vorgelegt werde. Die Kommission will ihrerseits auch einen Entwurf ausarbeiten. Man darf indes annehmen, daß dieses Automobilgesetz noch erhebliche Schwierigkeiten und Kämpfe kosten wird, denn bei den jetzigen Erörterungen zeigten sich wieder starke Meinungsverschiedenheiten. Manche Volksvertreter wollen die Automobile recht streng behandeln, andere im Gegenteil ihnen weitgehende Freiheit lassen. Für das Eisenbahnhaftpflichtgesetz kann allerdings dadurch, daß man das Automobilwesen wieder daraus nimmt, der Vorteil einer Entlastung und Aussicht auf endliche schnellere Erledigung entstehen. Doch bleiben auch sonst noch in diesem wesentliche Streitpunkte. Regierung und Nationalrat wollen die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmungen schon beim Bau der Eisenbahnen eintreten lassen, die Mehrheit des Ständerats hat aber diese Bestimmung abgelehnt und will die Haftung nur für Unfälle beim Eisenbahnbetrieb feststellen. Die Haftpflicht der Eisenbahnen, so wurde ihrerseits angeführt, leite sich aus dem Beförderungsvertrag mit den Reisenden her; man komme daher auf ein ganz anderes Gebiet, wenn man die Haftung beim Bau, welcher der Dienstvertrag zugrunde liege, in diesem Gesetz feststelle. Hervorgehoben wurde dabei, daß das ganze schweizerische Haftpflichtgesetz ohne Folgerichtigkeit, verwickelt und ungenügend sei; gründliche Abhilfe könnte nur durch Einführung der allgemeinen Unfallversicherung erfolgen. Bundesrat Brenner entgegnete, bei Eisenbahnen habe man es mit Gesellschaften zu tun, welche sich in einer bevorzugten Stellung befänden und eine Art Regal hätten; es sei daher durchaus am Platze, wenn man sie der strengsten Haftung unterwerfe. Die Statistik beweise, daß bei Eisenbahnbauten die allermeisten Unfälle vorkommen. Die Eisenbahnen sollten während des Baues auch kapitalkräftig genug sein, die Entschädigungen zu zahlen, sonst sollten sie das Bauen lieber unterlassen. Mit geringer Mehrheit, 20 gegen 17 Stimmen, nahm der Ständerat den Kommissionsantrag auf Ausschließung der Haftung beim Bau an und genehmigte dann das ganze Gesetz einstimmig. Es hat nun wieder an den Nationalrat zu gehen. Seit dem Jahre 1893 schwebt dieses gesetzgeberische Vorgehen.

— **Weißensteindurchstich.** Die Arbeiten werden in letzter Zeit energisch betrieben. Der Stollen auf der Südseite hat bereits eine Länge von 125 m erreicht.

— **Die III. Wagenklasse in schweizerischen Expreßzügen.** Wir berichteten in Nr 25 S. 399 d. Ztg. über den Rekurs der Thunerseebahn gegen eine Entscheidung des schweizerischen Eisenbahndepartements, wonach dieses den Vorschlag jener Bahn auf Führung der III. Wagenklasse in einem Anschlußzug Thun-Interlaken an den sogen. Paris-Engadin-Expreßzug ablehnte. Wie uns nun die Direktion der Thunerseebahn mitteilt, hat der schweizerische Bundesrat in seiner Sitzung vom 22 März nicht nur den Entscheid des Eisenbahndepartements aufgehoben und dadurch den Rekurs für die Thunerseebahn gutgeheißen, sondern gleichzeitig auch die schweizerischen Bundesbahnen, die sich gegen die Beigabe der III. Wagenklasse in diesen Zügen ausgesprochen hatten, zur Führung der III. Klasse auf der Strecke Bern-Scherzligen in den betreffenden Expreßzügen eingeladen. Die stadt-bernische Presse hat von diesem Beschlusse mit Genugtuung Kenntnis genommen und damit einer in weiteren Volkskreisen herrschenden Stimmung Ausdruck verliehen.

— **Vorsorge für die Beförderung von Verwundeten und Kranken auf den russischen Bahnen.** Die Sorge um die Behandlung und Fortbewegung der Verwundeten, die nach der ersten großen Schlacht voraussichtlich zunächst an Ort und Stelle zu behandeln, zu verpflegen und sodann aus dem Bereiche des Kriegsschauplatzes möglichst in das europäische Rußland fortzuschaffen sein werden, ist gegenwärtig, wie man aus amtlichen und privaten Mitteilungen erfährt, Gegenstand des allgemeinen Interesses. In erster Reihe natürlich hat die Regierung Anordnung getroffen, daß die Militär-Sanitätszüge nach einem Allerhöchst bestätigten einstweiligen Reglement beständig während der Dauer des Krieges verkehren und die Kranken und Verwundeten, die einer andauernden ärztlichen Behandlung bedürfen und zur Fortsetzung des Dienstes während der Kriegszeit unfähig sind, aus dem Bereiche der Armeen nach dem Innern des Reiches gebracht werden. Die Militär-Sanitätszüge werden für die Dauer des Krieges gebildet und befördern die Verwundeten und Kranken aus den Hospitälern im Bereiche der Armee in diejenigen, die an den rückwärtigen Verkehrslinien errichtet sind, und aus diesen in die im Innern des Reichs vorhandenen Hospitäler. Die Zahl der genannten Züge, die zur Friedenszeit vorbereitet sind, wird durch den Mobilmachungsplan bestimmt. Die Sanitätszüge, die im Bereiche der Armeen und ihrer Beförderungslinien verkehren, sind dem Dujour-General der Armee unterstellt. Die Militär-Sanitätszüge werden nach Einvernehmen der Ministerien des Krieges und des Verkehrs ausgerüstet, und muß jeder Zug gleichzeitig mehr als 250 Verwundete und Kranke zur Beförderung aufnehmen können. Neben dieser regierungsseitigen Vorsorge für die Verpflegung und Beförderung der Verwundeten und Kranken ist natürlich der Betätigung der Wohltätigkeit von Vereinen und einzelnen privaten Personen der weiteste Spielraum gelassen. Wie es scheint, beteiligt sich auch tatsächlich die Gesellschaft in großem Maßstabe an dem Liebeswerke. In bezug auf diese heißt es weiter in der Verordnung, daß die Gesellschaft des Roten Kreuzes sowie auch andere Anstalten und Privatpersonen sich an der Ausrüstung von Sanitätszügen nach jedesmaligem besonderen Einvernehmen mit dem Generalstab beteiligen oder auch solche Züge vollständig aus eigenen Mitteln bilden dürfen. Die Züge befinden sich während des Dienstes zur Verfügung der Militär-Obrigkeit, wobei zu deren Kommandanten jederzeit Militärs ernannt werden. Die Vereine oder Personen, die derartige Züge ausrüsten, sind verpflichtet, in allem die Vorschriften des Reglements und der Rechnungsführung zu erfüllen, falls ihnen staatliche Gelder oder Staatseigentum bei Ausrüstung der Züge und dem Unterhalt der Kranken zur Verfügung gestellt werden. Die Gesellschaft oder Person, die einen Sanitätszug ausrüstet, kann einen besonderen Bevollmächtigten ernennen, dem das gesamte Privatpersonal des Zuges unterstellt ist. Den Zügen kann der Name des betreffenden Vereins oder der Person, doch nicht anders als mit Allerhöchster Genehmigung, beigelegt werden. Es sind dies Bestimmungen, die allgemein zu beobachten sind.

Auch in den Kreisen der russischen Eisenbahnbeamten wird an der Ausrüstung von Sanitätswagen tätig mitgewirkt. So berichtet der „Warsch. Dn.“, daß in den Werkstätten der Weichselbahn Tag und Nacht an der Fertigstellung zweier Pullman-Wagen gearbeitet wird, die zur Beförderung von Verwundeten hergerichtet werden sollen. Diese Wagen werden mit den nötigen Einrichtungen versehen, um 38 Verwundete, wie erforderlich, unterzubringen. Die nötige Ausstattung dieses Lazaretts mit Wäsche, Verbandmaterial usw. hat ein Damenkomitee aus Frauen der Weichselbahnbeamten übernommen.

— **Die Vorarbeiten zum Bau der Schwarzmeerbahn** sollen den „Turk. Wed.“ zufolge in diesem Frühjahr beginnen. Die Wladikawkas-Eisenbahngesellschaft, welche den Bau der Schwarzmeerlinie ausführen wird, soll kürzlich von der zuständigen Behörde benachrichtigt worden sein, daß die ursprünglich für 1905 beabsichtigte Verstaatlichung der Wladikawkasbahn anläßlich des bevorstehenden Baues der Schwarzmeerlinie bis zum 31. Dezember 1910 aufgeschoben worden sei. Eine Bestätigung der Nachricht über die Verstaatlichung der Wladikawkasbahn haben wir übrigens bisher nicht gefunden. Nach Lage der augenblicklichen Verhältnisse, wo alle irgend entbehrlichen oder aufschiebbaren Bauten usw. bis auf ruhigere Zeiten verlegt werden, wird die Regierung wohl schwerlich an die Verstaatlichung einer Bahn denken, die zu denjenigen gehört, die einen erheblichen Reinertrag (1901 11 729 899 Rubel oder für die Werst Bahnlänge 5193 Rubel) abwirft, also vermutlich eine größere Auskaufsumme beanspruchen würde.

— **Der Brückenbau bei Kasan.** Mit der Jahresversammlung der Moskau-Kasaner Eisenbahngesellschaft findet Ende April, wie die „Birsh. Wed.“ erfahren, eine außerordentliche Generalversammlung zur Erörterung des Baues einer Brücke über die Wolga bei Kasan an Stelle des geplanten Tunnels statt. Der Bau der Brücke soll, auch wenn die Regierung die angestrebte Beihilfe nicht bewilligen sollte, bereits in diesem Frühling begonnen werden.

Fremde Weltteile.

— **Verkehr nach Sibirien und dem fernen Osten.** Im russischen Tarifanzeiger Heft 1555 wird jetzt bekannt gemacht, daß für alle Güter, die nach den im Osten von Ssamara liegenden Stationen gerichtet und unterwegs auf Anordnung der Bahnverwaltung aufgehalten worden sind, die Frachtzahlung

nebst den Nebengebühren, wenn die verfügungsberechtigte Person die Waren auf der Aufenthaltsstation auskauft, für die Strecke von der Versandstation bis zur Anhaltestation nach den entsprechenden Tarifen dieser Station berechnet werden. Falls die Ware von der Anhaltestation zur ursprünglichen Versandstation in derselben Richtung, in der sie befördert wurde, zurückgesandt wird, kommt folgende Berechnung zur Anwendung: von der Versandstation bis zur Anhaltestation nach den allgemein geltenden Tarifen, in umgekehrter Richtung aber $^1/_{150}$ Kop. für ein Pud und eine Werst, wobei die Nebengebühren in doppeltem Betrage erhoben werden. Das Lagern der Waren auf der Anhaltestation findet unentgeltlich statt.

In demselben Tarifheft findet sich dann noch die fernere Bestimmung, daß die im sogen. überseeischen Verkehr über Odessa zur Ausfuhr nach dem fernen Osten zu befördernden Güter, die in Odessa angehalten werden müssen, nach der gleichen Tarifbestimmung entweder in Odessa ausgelöst oder aber zu dem Einheitssatze von $^1/_{150}$ Kop. für ein Pud und eine Werst an die erste Versandstation zurückgesandt werden sollen.

Beide Maßregeln sind offenbar durch den Krieg notwendig geworden. Während die Güter, die auf dem Eisenbahnwege dem fernen Osten zugeführt werden sollten, angehalten werden müssen, um die sibirische Bahn nicht mit Gütern zu überlasten, sondern diese ausschließlich für militärische Zwecke freizuhalten, können die Güter, die auf dem Seewege ihr Ziel erreichen sollten, über Odessa hinaus nicht befördert werden, weil der Seeweg nicht mehr offen steht, vielmehr durch japanische Schiffe das Erreichen der Häfen unmöglich gemacht wird.

Um nun den Eisenbahntransport nach dem fernen Osten einheitlich zu regeln, ist, wie die Deutsche St. Petersburger Zeitung mitteilt, ein Exekutivkomitee unter dem Präsidium des Chefs der Militär-Verkehrsverwaltung des Generalstabs Generalleutnants Lewaschow auf Allerhöchsten Befehl eingesetzt worden. Zum Bestande des Komitees gehören ständige Vertreter des Verkehrsministeriums und der Militär-Verkehrsverwaltung des Generalstabs und in Sachen der Chinesischen Ostbahn auch Vertreter des Finanzministeriums. Das Komitee hat die Pflicht, sämtliche auf den Eisenbahnen aufgegebenen, nach Sibirien und dem fernen Osten bestimmten Güter einschließlich der von anderen Ressorts, der Hauptverwaltung der Gesellschaft des Roten Kreuzes und ihrer Bevollmächtigten sowie von Privatinstitutionen und -Personen zur Beförderung aufgegebenen Frachten nach einheitlichen Grundsätzen fortzuschaffen und diese Transporte auszugleichen und Maßnahmen zu ergreifen, um den regelmäßigen und ununterbrochenen Bahnverkehr aufrechtzuerhalten sowie auch für dessen Verstärkung zu sorgen, um die Zeitdauer und die erfolgreiche Zustellung der Güter nach dem fernen Osten während des Krieges sicherzustellen.

Ein tatkräftiges Eingreifen scheint übrigens sehr am Platze zu sein, denn der Statthalter hat bereits Anlaß gehabt, über die langsame Beförderung der Truppen auf der Chinesischen Ostbahn sich sehr mißbilligend auszusprechen, und hat dabei die unbedingte Beseitigung dieser Langsamkeit bei Androhung schwerer Strafen verlangt. Es wurde dieser ungenügend arbeitenden Bahnverwaltung vorgehalten, daß die Transbaikal- und Ussuribahn ihrerseits sich den Anforderungen, welche der Kriegszustand an sie gestellt hat, vollkommen gewachsen gezeigt haben und ihre Aufgabe glänzend erfüllen.

Bei den schwierigen klimatischen und Betriebsverhältnissen, dem mangelhaften Bestande an Wagen und Lokomotiven, dem erst abgeholfen wurde, nachdem es gelang, über das Eis des Baikalsees genügendes Rollmaterial zu schaffen, und wohl auch dem nicht selten fehlenden Bestande an Personal ist es eine nicht zu unterschätzende Anerkennung, die den Verwaltungen der beiden Bahnen hier vom Statthalter gezollt wird. Es ist ja auch nicht zu verkennen, daß kaum etwas Zweites in dem gegenwärtigen Augenblick für die russische Heeresleitung so verhängnisvoll werden kann, wie die Verzögerungen in der Fortschaffung der Truppen, deren Ausrüstung, Proviant und was sonst noch alles dazu gehört.

— **Der Eisenbahnbau auf Madagaskar**, über den wir zuletzt in Nr 69 S. 1053 Jahrg. 1903 d. Ztg. berichteten, ist inzwischen, wie wir der „Welt der Technik“ entnehmen, in tatkräftiger Weise gefördert worden. Dort handelt es sich in erster Linie darum, den an der Ostküste der Insel belegenen Haupthafen Tamatave mit der Hauptstadt Tananarivo durch eine leistungsfähige Verkehrsstraße zu verbinden, und zu diesem Zweck ist Tamatave mit Ivondro durch eine kurze, im Jahre 1899 eröffnete Eisenbahn von 1 m Spurweite in Verbindung gesetzt. Von Ivondro führt längs der Küste eine Binnenwasserstraße bis Aniverano, die man unter Benutzung der dazwischen liegenden Lagunen angelegt hat. Von Aniverano wird nun eine Bahn in der Richtung nach dem 290 km von dort entfernten Tananarivo gebaut, welche zunächst bis zum Mangoroflusse geführt werden soll. Von dieser Linie wurden die ersten 30 km im Herbst 1902 dem Betriebe übergeben, gegenwärtig aber soll auf der weiteren etwa 150 km langen Strecke bis zum Mangoroflusse die Betriebseröffnung nahe bevorstehen. Von dort führt schon jetzt eine für den Verkehr mit Wagen und Selbstfahrern geeignete, gut beschotterte Kunststraße bis zu dem auf 1370 m Meereshöhe belegenen Tananarivo. Wenn man bedenkt, daß die Bahn von 16 m über dem Meeresspiegel (in Aniverano), noch ehe sie den Mangorofluß erreicht, eine Höhe von 930 m (beim Paß von Tangaina) zu erklimmen hat und im späteren Verlauf nach Überschreitung des Mangoro (820 m) zwischen diesem und Tananarivo (1370 m) einen Gebirgsstock von 1440 m Höhe (bei Ankoficky) überwinden muß, so kann man sich eine Vorstellung von den Schwierigkeiten machen, die schon nach europäischen Begriffen bedeutend sind. Die Gesamtkosten sind auf 48 000 000 Fr. veranschlagt, von denen auf die Strecke bis zum Mangoroflusse 27 000 000 Fr. entfallen. Unter den auszuführenden Bauwerken befinden sich 12 Tunnel, darunter einer von 260 m Länge, sowie eine 100 m lange Brücke über den Mangorofluß. Das Hauptverdienst an den bisher erreichten Erfolgen schreibt der Bericht dem Gouverneur General Gallieni zu, der es verstanden habe, „die angeborene Faulheit der Eingeborenen bis zu einem gewissen Grade zu überwinden und nicht nur zeitweise bis zu 20 000 eingeborene Erdarbeiter zum Bahnbau zusammenzubringen, sondern sogar durch die in der Hauptstadt Tananarivo begründete Handwerkerschule zum größten Teil den Bedarf an Maurern, Zimmerleuten, Schlossern usw. zu decken“, wodurch die Verwendung von französischen Handwerkern in dem ungesunden Klima auf ein Mindestmaß beschränkt worden sei. Trotz der hohen Kosten verspricht man sich von der Bahn gute wirtschaftliche Erfolge mit Rücksicht auf die im Innern von Madagaskar zu gewinnenden reichen Bodenschätze, namentlich Gold und Kautschuk. Wie sehr sich schon jetzt die Verkehrsverhältnisse in der Kolonie gebessert haben, geht daraus hervor, daß jetzt die Reise von Tamatave nach Tananarivo, die früher neun Tage dauerte, nur noch drei Tage in Anspruch nimmt, und daß der Transportpreis für eine Tonne Waren auf der gleichen Strecke seit dem Jahre 1899 von 1200 auf 300 Fr. heruntergegangen ist.

— **Internationaler Ingenieurkongreß in St. Louis 1904.** Von der American Society of Civil Engineers wird in den Tagen vom 3. bis 8. Oktober d. J. ein internationaler Ingenieurkongreß im Zusammenhang mit der Weltausstellung in St. Louis geplant. Abweichend von dem Chicagoer Kongreß vom Jahre 1893, bei dem die verschiedenen Vereine nur durch Abordnungen vertreten waren, werden diesmal alle Ingenieure eingeladen, die Sitzungen zu besuchen und an den Verhandlungen teilzunehmen oder schriftliche Mitteilungen über die zur Erörterung gestellten Gegenstände einzusenden. Die Gebühr für die Mitgliedschaft des Ingenieurkongresses ist auf 21 ℳ festgesetzt. Anmeldungen nimmt der Sekretär des Ausschusses, Herr Charles Warren Hunt, 220 West 57. Str. Newyork City, gegen Einsendung des Mitgliedsbeitrages entgegen. Das Programm der zur Verhandlung in Aussicht genommenen Themata erstreckt sich so ziemlich auf das ganze Gebiet des Ingenieur- und Maschinenwesens.

Allgemeines.

— **Über die elektrischen Schnellbahnen, ihre Entwicklung und Zukunft** sprach am 13. d. M. Regierungsbaumeister a. D. Denninghoff, Direktor der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen, im Verein Berliner Kaufleute und Industrieller. Anknüpfend an den ersten Versuch einer elektrischen Lokomotive der Firma Siemens & Halske, die auf der Berliner Gewerbeausstellung von 1879 Aufsehen erregte, gab der Vortragende ein Bild der Fortschritte, die im elektrischen Betriebe inzwischen gemacht wurden. Wenn auch nicht auf dem europäischen Kontinente, so sind doch anderweitig mit der Dampfmaschine schon Geschwindigkeiten von 150 km erreicht worden, als der Elektromotor mit der Dampfkraft in Wettbewerb trat und Werner von Siemens die oben erwähnte erste elektrische Zuglokomotive baute. In den folgenden Jahren zogen wesentlich die Straßenbahnen Nutzen aus der neuen Erfindung, zu denen schließlich die Hoch- und Untergrundbahnen traten. Nach mannigfachen Mißerfolgen, die Fernbahnen elektrisch zu betreiben, die darin begründet waren, daß die wirtschaftliche Durchführung der Projekte in Frage stand, hat erst die durch das Zusammenwirken der Deutschen Bank, der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft und der Firma Siemens & Halske 1899 gegründete Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen durch jahrelange Versuche und vorbereitende Arbeiten, unterstützt durch das Entgegenkommen der Verwaltung der Militär-Eisenbahn, die Grundlage für die heute erreichte Zuggeschwindigkeit von 200 km in der Stunde auf der Strecke Marienfelde-Zossen geschaffen. Da aber die Betriebskosten bei doppelter Geschwindigkeit um weit

mehr als das Doppelte wachsen, so wird man sich vorläufig wohl mit einer Geschwindigkeit von 150 km begnügen müssen. Dadurch würde es möglich, von Berlin nach Hamburg in 2, nach Cöln in 4, nach München in 4½, nach Wien in 4¾ Stunden, nach Wladiwostok anstatt in 16 Tagen in 3—4 Tagen zu gelangen.

In bezug auf die im Gange befindlichen Versuche, auch die Dampflokomotiven zu verbessern, war der Vortragende der Ansicht, daß mehr als durchschnittlich 120 km Geschwindigkeit bei ihnen nicht zu erzielen sein dürfte. In gleichem Maße aber wie der Dampfbetrieb suche auch der elektrische Betrieb nach Verbesserungen, von denen die Erfindung des elektrischen Motors Eichberg-Winter, der nur einen Fahrdraht beansprucht und mit dem gegenwärtig Versuchsfahrten von Niederschöneweide nach Spindlersfeld unternommen werden, eine folgenreiche zu sein verspreche.

Ob und inwieweit die Anschauungen des Vortragenden in bezug auf die Dampflokomotiven sich als zutreffend erweisen werden, wird schon die nächste Zukunft lehren. Wir werden es vermutlich auch hier erleben, daß bloßes Absprechen die Fortschritte ebensowenig aufhalten wird, wie es im Auslande beirrt hat, daß die dort wirklich erreichten hohen Zuggeschwindigkeiten von manchen Theoretikern als unmöglich errechnet und danach als irrtümlich angezweifelt wurden.

— **Über die Bedeutung des Gichtgases für die elektrische Zugkraft in Berg- und Hüttenrevieren** nebst Erörterung der Betriebsstetigkeit in Gichtgas-Bahnzentralen hielt in der am 22. März d. J. abgehaltenen Versammlung des Vereins Deutscher Maschineningenieure Regierungsbaumeister Peter einen eingehenden, durch zahlreiche Lichtbilder verdeutlichten Vortrag. Seitdem Fr. Lürmann in Osnabrück im Jahre 1886 den für Großbetriebe so überaus wichtigen Gedanken der motorischen Ausnutzung der Gichtgase ausgesprochen und den Gasmotorenbau zu umfassenden Versuchen nach dieser Richtung angeregt hatte, hat es in letzter Zeit an reichen Erfolgen auf diesem in stetem Kampfe mit der alten Dampfkraft stehenden Gebiete der Technik nicht gefehlt, und wir finden heute die mannigfachen Arten der Gichtgasmotoren auf unseren Hüttenwerken in ausgiebiger Verwendung, und zwar in der Mehrzahl der Fälle fast schon auf jeder größeren Hütte, teils zum Antrieb des Hochofen- und Stahlwerksgebläses, teils zur Erzeugung von elektrischem Strom zu Licht-, vor allem aber zu Kraftzwecken für eigenen und fremden Bedarf.

Auch das Gebiet der elektrischen Zugkraft hat hiervon erhebliche Vorteile gezogen, und zwar namentlich deshalb, weil die Wirtschaftlichkeit der elektrischen Beförderungsweise im Hinblick auf die geringen Betriebskosten bei Gichtgasbenutzung ohne weiteres klar ersichtlich ist. So hat fast jedes größere Werk, welches Gichtgas zur Kesselfeuerung oder unmittelbar in Großgasmotoren verwendet, innerhalb des Hüttengeländes ausgedehnte Transportbahnnetze in Schmal- und Vollspur für elektrische Betriebsweise eingerichtet. Auch die Bergwerke, insbesondere die Erzgruben, benutzen in Form elektrischen Stromes die Kraft der Gichtgase benachbarter Hochofenwerke, um unterirdische Bremsberge und ausgedehnte Grubenbahnen zu betreiben. Als interessantes Beispiel führte der Vortragende die Eisenerzgrube Havingen in Lothringen vor, welche zusammen mit den Fentscher Hochöfen zum Bereiche des Lothringer Hüttenreviers Aumetz-Friede zu Kneuttingen gehört. Es ist nach den bisherigen günstigen Erfahrungen anzunehmen, daß das Gichtgas demnächst auch auf den Bau und die weitere Ausgestaltung der dem Personen- und Güterverkehr dienenden Neben- und Kleinbahnen innerhalb der Hüttengebiete von Einfluß werden wird. So dürften die in der Nachbarschaft größerer Hüttenwerke gelegenen größeren Stadtgemeinden den Strombedarf für ihre Straßenbahnen aus den Kraftstationen dieser Werke beziehen. Außer für den Fall des Umbaues bezw. größerer Erweiterungen der Netze wird dies in dem Augenblicke zu erwarten sein, wo die eigenen Maschinenanlagen ersatzbedürftig werden. Ebenso wird man auf die Ausgestaltung der Verkehrsverbindungen zwischen den einzelnen Industriebezirken selbst in höherem Maße als bisher bedacht sein.

Der Vortragende besprach eingehend die hierbei zu beachtenden Gesichtspunkte und untersuchte sodann für den Fall, daß eine größere Kraftmenge für Bahnzwecke benötigt werde, die Ergiebigkeit der Hochöfen in bezug auf Gaslieferung und im Anschluß daran die Frage der Stetigkeit und Sicherheit des Betriebes an der Hand der Eigenschaften und des Verhaltens von Kraftquelle und Motoren. In seinen Darlegungen nahm der Vortragende Gelegenheit, eine Anzahl praktischer Ausführungen der „Union"-Elektrizitätsgesellschaft zu Berlin, der Vereinigten Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg A.-G. eingehend zu besprechen.

— **Deutschlands Ernte im Jahre 1903.** Nach den Ergebnissen der amtlichen Erntestatistik betrug die Ernte im Jahre 1903 in Tonnen: an Winterweizen 3 002 444 (oder vom Hektar 1,93), an Sommerweizen 552 620 (2,17), an Winterspelz 447 982 (1,49), an Winterroggen 9 732 409 (1,66), an Sommerroggen 172 084 (1,18), an Sommergerste 3 323 639 (1,95), an Hafer 7 873 385 (1,84), an Kartoffeln 42 901 530 (13,25), davon gesunde 40 310 599, an Kleeheu 9 727 987 (5,16), an Luzerneheu 1 323 939 (5,86), an Wiesenheu 26 355 027 (4,45). Dem Vorjahre gegenüber beträgt der Zuwachs an Brotgetreide, d. h. an Weizen, Winterspelz und Roggen, 29 872 t oder + 0,2 %, der an Klee-, Luzerne- und Wiesenheu 399 184 t oder + 1,1 %. Dagegen betrug die Minderernte an gesunden Kartoffeln 410 865 t oder 1,0 %. Sommergerste und Hafer, die hauptsächlich zu tierischen, in gewissem Umfange aber doch auch zur menschlichen Ernährung dienen, ergeben zusammengefaßt eine Mehrernte von 629 547 t oder + 6,0 %. Alles in allem wird das Erntejahr 1903 für die Gesamtheit der hier erwähnten Früchte als ein sehr günstiges zu gelten haben. Die für menschliche und tierische Ernährung und gewerbliche Zwecke jahresdurchschnittlich verfügbar gewesenen Mengen betragen auf den Kopf der Bevölkerung nach Berechnungen auf Jahrfünfte für 1893/94 und 1897/98 in Brotfrucht 237,72 kg und für 1898/99 bis 1902/03: 240,55 kg, davon Roggen 150,89 kg bezw. 148,55 kg. Die entsprechenden Ziffern lauten: für Gerste 68,06 bezw. 70,69 kg, Hafer 104,87 bezw. 118 43 kg, Kartoffeln 564,90 bezw. 623,71 kg. Hieraus erhellt die wichtige und erfreuliche Tatsache, daß von dem deutschen Volke sowohl bei der Brotfrucht als bei Gerste, Hafer und Kartoffeln in dem letzten Jahrfünft mehr verbraucht worden ist, als in dem vorhergehenden Jahrfünft. Gerste, Hafer und Kartoffeln dienen nun zwar zu einem großen Teil zur tierischen Ernährung, da aber fast alles, was zur tierischen Ernährung Verwendung findet, nach Umsetzung in Fleisch und Milch doch wieder zum menschlichen Nahrungsmittel wird, darf man aus der Erhöhung der Kopfmenge des Verbrauchs an Gerste, Hafer und Kartoffeln mit Sicherheit auf eine Verbesserung der Lebenshaltung des deutschen Volkes schließen.

Bücherschau.

— **Katechismus des exekutiven Eisenbahn-Verkehrsdienstes für Aspiranten, Eisenbahnbeamte und Instruktoren.** Zweite, wesentlich erweiterte Auflage. Von Alois Handel, Oberrevident der k. k. österr. Staatsbahnen. Wien. 1903. Spielhagen & Schurich, Verlagsbuchhandlung, I Kumpfgasse 7. Preis 4 ℳ.

Der Katechismus ist für die Vorbereitung für den praktischen Verkehrs-, d. i. Betriebsdienst auf österreichischen Staatsbahnen bestimmt und faßt dasjenige, was der Anwärter bei der Prüfung wissen muß, in übersichtlicher, klarer und knapper Weise zusammen. Derartige Instruktionsbücher in Katechismusform sind verschiedentlich auch auf den deutschen Bahnen im Gebrauch und haben sich sehr gut bewährt. Der Verfasser hatte in fünfjähriger Lehrtätigkeit als Instruktor der Mannschaft des k. und k. Eisenbahn- und Telegraphenregiments Gelegenheit, Erfahrungen über diese zweckmäßige Art der Vorbereitung für den praktischen Dienst zu gewinnen. Das Buch enthält nahezu den gesamten Prüfungsstoff für den Verkehrsdienst; nicht aufgenommen ist die Eisenbahn-Betriebsordnung, die im Urtext gelesen werden muß, sowie ein Teil der für die Prüfung vorgeschriebenen kommerziellen Vorschriften, weil deren Studium ohnedies auch für die kommerzielle Prüfung vorgeschrieben ist. Die neue Auflage des Buches trägt den Neuerungen auf dem Gebiete Rechnung, die insbesondere die geänderten Zugintervalle, das Fahren der Züge in Raumabstand usw. betreffen. Einzelne wichtigere Bestimmungen sind wesentlich erweitert. Über die bei Unfällen zu erstattenden Anzeigen war schon der ersten Auflage eine übersichtliche Tabelle beigefügt, die auf den ersten Blick klar erkennen läßt, welche Maßregeln getroffen werden müssen.

In 403 Fragebeantwortungen behandelt der Katechismus den Stoff, der sich in die folgenden 13 Abschnitte gliedert: Allgemeine Bestimmungen; Vorbereitungen zum Verkehr der Züge; Ausführung des Verkehres; das Fahren der Züge in Raumdistanz; Signalordnung; Wagenaufsichtsdienst; Evidenzhaltung, Dirigierung und Verwendung der Wagen-Lademittel und Wageneinrichtungen sowie Vereins-Wagenübereinkommen; Beleuchtung, Beheizung, Reinigung und Desinfektion der Wagen; Bremsmittel: die Vakuumbremse (Hardy), der Seemannsche Bremsschuh, Anwendung des Bremsknüttels; verkehrstechnische Sicherheitseinrichtungen (zentrale Weichenstellung, das elektrische Interkommunikationssignal); der Sanitätsdienst und die erste Hilfeleistung bei Unfällen; Obliegenheiten der Wächter-Kontrollore, Weichen- und Bahnwächter, der Wagenmeister und Wagenaufseher, der Magazinaufseher sowie der Lokomotivführer und -Heizer; Behandlung von Fundgegenständen, Brutto-Avisierungsvorschriften, die telephonische Avisierung der Wächter.

Aus der vorstehenden Inhaltsangabe ist ersichtlich, daß die Ausdrucksweise im Bereich der deutschen und österreichi-

schen Bahnen wesentliche Verschiedenheiten zeigt, was im Grunde nur bedauert werden kann, da dieser Umstand und die namentlich in österreichischen Gebieten üblichen Fremdwörter und häufig recht schwulstigen Wortbildungen die sonst sehr lehrreiche Vergleichung der bei den verschiedenen Bahnen in Kraft befindlichen Bestimmungen manchem recht verleiden. Unter dem starken Vorherrschen der Fremdwörter leidet naturgemäß auch die Ausdrucksweise im allgemeinen. Durch deren möglichste Beseitigung würde das sonst so vortreffliche und überaus nützliche Buch nur gewonnen haben.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Königliche Militär-Eisenbahn. Fahrplan vom 1. Mai 1904 ab.

Berlin-Jüterbog. Jüterbog-Berlin.

1. II. u. III. Kl.		3. II. u. III. Kl.		5. II. u. III. Kl.		7. II. u. III. Kl.		Entfernung	Stationen	2. II. u. III. Kl.		4. II. u. III. Kl.		6. II. u. III. Kl.		8. II. u. III. Kl.	
Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	km		Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt
	6.14		7.27		12.46		5.00	0,0	ab Berlin (Militär-Bahnhof) . an	7.48		11.28		1.24		7.01	
6.25	6.26			12.57	12.58	5.11	5.12	7,5	Marienfelde	7.34	7.36	11.15	11.16			6.48	6.49
6.35	6.36			1.07	1.09	5.21	5.22	14,5	Mahlow	7.23	7.24	11.04	11.05			6.37	6.38
6.45	6.46			1.18	1.19	5.31	5.32	22,0	Rangsdorf	7.12	7.13	10.53	10.54			6.26	6.27
6.57	6.59	7.55	7.56	1.30	1.31	5.43	5.44	30,5	Zossen	6.59	7.01	10.41	10.42	12.54	12.55	6.14	6.15
7.05	7.06			1.37	1.38	5.50	5.51	35,0	Mellen-Saalow	6.51	6.52	10.33	10.34			6.06	6.07
7.11	7.14	8.04	8.05	1.43	1.45	5.56	5.58	37,5	Rehagen-Clausdorf . . .	6.44	6.46	10.26	10.28	12.45	12.46	5.58	6.01
7.19	7.21	8.09	8.10	1.50	1.52	6.03	6.05	40,0	Sperenberg	6.37	6.39	10.19	10.21	12.40	12.41	5.51	5.53
7.29	7.31	8.17	8.18	2.00	2.01	6.13	6.14	45,5	Schießplatz (Cummersdorf)	6.27	6.29	10.10	10.11	12.33	12.34	5.42	5.43
7.37	7.38			2.07	2.08	6.20	6.21	49,0	Schönefeld	6.20	6.21	10.03	10.04			5.35	5.36
7.47	7.48			2.17	2.18	6.30	6.31	56,0	Jänickendorf	6.10	6.11	9.53	9.54			5.25	5.26
7.55	7.56			2.25	2.26	6.38	6.39	60,0	Kolzenburg	6.03	6.04	9.46	9.47			5.18	5.19
8.04	8.05			2.34	2.35	6.47	6.48	65,0	Werder-Kloster Zinna . . ab	5.55	5.56	9.38	9.39			5.10	5.11
8.15		8.42		2.45		6.58		70,5	an Jüterbog (Militär-Bahnhof) ab		5.47		9.30		12.12		5.02

Bemerkungen: Die Nachtzeiten von 6 Uhr abends (6.00) bis 5 Uhr 59 Minuten morgens (5.59) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.

| Zug hält nicht.

Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn. (973J)

2. Nachruf.

Heute verschied hierselbst nach längeren schweren Leiden der Königliche Eisenbahn-Bauinspektor

Herr Ernst Krüger

Hilfsarbeiter bei der Königlichen Eisenbahndirektion

im 42. Lebensjahre.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen fleißigen, pflichttreuen und liebenswürdigen Mitarbeiter, dem wir ein ehrendes Angedenken stets bewahren werden.

Stettin, den 11. April 1904. (974)

Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai 1904 wird die an der Strecke Allenstein-Johannisburg zwischen Rudczanny und Puppen gelegene Ladestelle Cruttinnen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Die für Cruttinnen in Betracht kommenden Zugabfahrtzeiten sind im Fahrplan vom 1. Mai 1904 enthalten. Näheres ist bei den Stationen zu erfahren. (975)

Königsberg i/Pr., den 10. April 1904.

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.

Am 1. Mai 1904 tritt zum Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1899 der Nachtrag V und zum Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1897 der Nachtrag VII in Kraft. Beide Nachträge enthalten Änderungen und Erweiterungen der besonderen und Tarifbestimmungen, Erweiterungen schon bestehender Ausnahmetarife, Ergänzungen des Kilometerzeigers und Streichung der in den Tarifen nachrichtlich angegebenen Ergänzungsfrachtsätze für siebenbürger Stationen, der Nachtrag V außerdem noch Aufnahme von Berlin Zentral-Markthalle und Kecskemét U. St. E. in den Klassentarif und neue Ausnahmetarife 71 (Braunkohlenbriketts), 72 (Knochen) und 73 (Düngemittel aus Ungarn).

Soweit Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten die Nachträge erst vom 1. Juni 1904 ab. Druckabzüge der Nachträge sind zum Preise von 0,85 bezw. 0,60 ℳ für das Stück bei den bekannten Dienststellen zu haben.

Breslau, den 11. April 1904. (976)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände trans.

Am 1. Juni d. J. tritt für den vorbezeichneten Verkehr an Stelle des Tarifs vom 1. März 1897 nebst Nachträgen I—V ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe zerfällt in 2 Hefte. Tarifheft 1 enthält besondere Bestimmungen und Frachtsätze des Klassentarifs für Sendungen nach und von dem Donaugebiet im allgemeinen sowie Ausnahmefrachtsätze für Sendungen aus Österreich-Ungarn und weiter her. Tarifheft 2 enthält besondere Bestimmungen und Frachtsätze des Klassentarifs für den Verkehr mit den unteren Donauländern sowie Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr nach Österreich-Ungarn und darüber hinaus. Die Frachtsätze des Tarifhefts 2 gelten nur in Verbindung mit der Süddeutschen Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.

Die neuen Tarifhefte enthalten zum Teil Tariferweiterungen und Verkehrsbeschränkungen, zum Teil geringe Frachterhöhungen und Frachtermäßigungen. Die in die Tarifhefte aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Abdrücke der neuen Tarifhefte können mit Ende des Monats Mai d. J. bei den Endverwaltungen käuflich bezogen

werden. Bis dahin erteilt auf Verlangen das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direktion Auskunft.

Breslau, den 13. April 1904. (977)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Mai d. J. tritt zum Tarifheft 1 der Nachtrag 8, zum Tarifheft 2 der Nachtrag 5 in Kraft. Durch diese Nachträge werden die Holzausnahmetarife durch neue Ausnahmetarife 8 und 9 ersetzt, die auf Grund normaler deutscher Einrechnungsanteile gebildet sind. Ferner gelangen zur Einführung neue Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr 15 B (Ton), 16 B (Porzellanerde), 17 (Schamottesteine usw.), 19 A b (Superphosphat) sowie ein neuer Ausnahmetarif Nr 31 für Roh- und Reinbenzin, zur Aufhebung dagegen der Ausnahmetarif Nr 20 (Vitriol). Die Nachträge enthalten außer zahlreichen Frachtermäßigungen auch Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen, die indessen erst am 1. Juni 1904 in Geltung treten. Näheres über Höhe und Anwendungsbedingungen der neuen Frachtsätze ist bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren, bei denen der Nachtrag 8 zum Preise von 40 ₰ = 50 Heller und der Nachtrag 5 zum Preise von 30 ₰ = 35 Heller käuflich zu haben ist.

Breslau, den 12. April 1904. (978)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Am 1. Juni d. J. erscheint zu vorbezeichnetem Tarif Teil II vom 1. Oktober 1896 der Nachtrag VI, durch den der Geltungsbereich des Tarifs insofern eingeschränkt wird, als der Tarif sowohl im Kartierungswege als auch im Rückvergütungswege auf solche Sendungen, die im Donau-Umschlagsverkehre weiterbefördert werden, nur dann noch Anwendung findet, wenn es sich um Sendungen von Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Bromberg, Danzig, Kattowitz, Königsberg, Posen und Stettin handelt.

Der Nachtrag ist von Mitte Mai d. J. ab bei den beteiligten Verwaltungen zum Preis von 5 ₰ für das Stück zu haben.

Breslau, den 11. April 1904. (979)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch - nordwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. d. M. treten für die Beförderung von Rohpetroleum in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür im Verkehr von Burgdorf, Celle, Peine, Schwarmstedt und Wietze-Steinförde des Direktionsbezirks Hannover nach Zabrze des Direktionsbezirks Kattowitz ermäßigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe die beteiligten Dienststellen auf Befragen Auskunft erteilen.

Hannover, den 12. April 1904. (980)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Rußland über Wien D. U. B.

Am 1. Juni d. J. erscheint zum vorbezeichneten Tarif Teil II vom 1. April 1895 der Nachtrag VI, durch welchen die Frachtsätze für die Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Halle, Hannover und Magdeburg aufgehoben werden. Die ausscheidenden Stationen werden fortan im norddeutschen Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg usw. mit Frachtsätzen ausgerüstet.

Der Nachtrag enthält ferner verschiedene Ergänzungen und sonstige Änderungen.

Der Nachtrag ist Ende Mai d. J. bei den beteiligten Verwaltungen zum Preise von 5 ₰ für das Stück zu haben.

Breslau, den 13. April 1904. (981)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

Zu den vom 1. April 1904 an gültigen Tarifen Teil II, Heft 7, 8 und 9 ist je ein Berichtigungsblatt erschienen, welches von den beteiligten Endverwaltungen bezw. Stationen unentgeltlich bezogen werden kann.

München, den 13. April 1904. (982)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
(Klassengütertarif Österreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. gelangen Frachtsätze der allgemeinen Tarife zwischen Kiefersfelden und Hallein zur Einführung.

München, den 13. April 1904. (983)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch - bayerischer Kohlenverkehr.
Tarif vom 1. November 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1904 sind die Schleppbahngebühren für den Kreuzerhöhungs-Schacht bei Dux Liptitz auf 1,70 ℳ bezw. 2,00 Kr. für 10 000 kg abzuändern.

München, den 13. April 1904. (934)
Generaldirektion
der Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Deutscher Ost-Afrikaverkehr über Hamburg.

Am 15. d. M. werden für die Station Bergedorf unseres Bezirks Frachtsätze der Tarifklasse 12 eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 12. April 1904. (985)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Güterverkehr Reichsbahn-Baden.

Mit Geltung vom 15. April 1904 wird für Eisen und Stahl mit Herkunft von einem belgischen oder holländischen Hafen (Ausnahmetarif 9 b) von Kehl transit (Wasserweg) nach Basel (Reichsbahn) und Basel-St. Johann und von Straßburg transit (Wasserweg) nach Basel (Bad. B.) ein Frachtsatz von
0,46 ℳ für 100 kg
eingeführt.

Straßburg, den 8. April 1904. (986)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. wird die Station Hohenbocka in den Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 13. April 1904. (987)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch - hessisch - bayerischer und thüringisch-hessisch-sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. April d. J. erhält das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 4 (Düngekalktarif) an Stelle der Worte „Kalk (auch Dolomit, Gips, Kreide) gebrannt oder gemahlen“ folgende Fassung:

„Kalkstein (auch Marmor, Kreide, Gips und Dolomit), gebrannt oder gemahlen“ (usw., wie bisher).

Erfurt, 11. April 1904. (988)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 20. April 1904 werden für die Station Devant-les-Ponts der Eisenbahnen in Elsaß - Lothringen ermäßigte Frachtsätze für raffiniertes Benzin nach Italien eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt das Verbandsabrechnungsbureau in Straßburg sowie die Station Devant-les-Ponts.

Straßburg, den 9. April 1904. (989)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr
via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil IV, Heft 1 vom 1. Juni 1903.
(Holzverkehr Österreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. gelangen für die Beförderung von Schleifholz von Fritzens - Wattens nach Aschaffenburg direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 9. April 1904. (990)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Kohlen-Ausnahmetarif Teil V, Heft 3 vom 1. Mai 1901.)

Am 1. Mai 1904 erscheint der II. Nachtrag, welcher Ergänzungen und Änderungen des Haupttarifes und des I. Nachtrages enthält.

München, den 10. April 1904. (991)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1904 sind im Ausnahmetarif 31 Abt. III in den Bestimmungen über die Zusammenladung von anderen Gütern mit solchen des genannten Ausnahmetarifs auf Seite 110 des Tarifs in Zeile 8 von unten die Worte: „oder c“ zu streichen.

München, den 10. April 1904. (992)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für Rohzuckersendungen zur Ausfuhr, für welche die bisher gewährte 18 monatliche Ausfuhrfrist bis zum 31. August d. J. abläuft, diese Frist um weitere 6 Monate, mithin im ganzen auf 24 Monate, verlängert.

Cöln, den 8. April 1904. (993)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und

Bleihüttenbetrieb treten mit Gültigkeit vom 15. April 1904 ab nachstehende Ausnahmesätze in Kraft:

von Osnabrück (Bremer Bahnhof) nach Frankenscharrnhütte	0,42	ℳ
„ Osnabrück (Bremer Bahnhof) nach Lautenthal . .	0,41	„
„ Minden nach Peine . . .	0,25	„

für 100 kg.

Essen, den 7. April 1904. (994)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe IV.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. wird die unter II D. II (Seite 80) des Tarifs angegebene Gebühr für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen auf der Zweigbahn zwischen Station Lingen und dem Emskanal bezw. dem am letzteren befindlichen fiskalischen Packhause von 1,50 ℳ für 1 Wagen für Güter in Wagenladungen, bei denen eine Beförderung mit der Eisenbahn unmittelbar vorausgegangen ist oder nachfolgt, auf 0,70 ℳ für 1 Wagen ermäßigt.

Münster, den 9. April 1904. (995)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. wird im Nord-Ostsee-Verband für Rohzuckersendungen zur Ausfuhr, für welche die bisher gewährte 18 monatliche Ausfuhrfrist in der Zeit bis zum 31. August d. J. abläuft, diese Frist um weitere 6 Monate, mithin auf 24 Monate, verlängert.

Altona, den 8. April 1904. (996)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Vom 15. April d. J. wird die Station Bettenhausen des Direktionsbezirks Cassel in den obigen Tarif einbezogen.

Kattowitz, den 8. April 1904. (997)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 20. April d. J. werden die Stationen Heringen (Werra) des Direktionsbezirks Erfurt, Fürstenfelde des Direktionsbezirks Stettin und Augustwalde des Direktionsbezirks Bromberg mit direkten Entfernungen sowie mit Frachtsätzen des Spezialtarifs III und infolgedessen auch mit Sätzen des Ausnahmetarifs 8 (Holz) und 9 (Düngemittel etc.) in den obenbezeichneten Verbandsverkehr (Tarifheft 1 und 2) aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 11. April 1904. (998)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande — Verkehr mit Österreich — tritt am 1. Mai 1904 ein neues Tarifheft 5 in Kraft, das direkte Frachtsätze für die Beförderung von Holz von österreichischen Stationen nach deutschen Stationen und in einzelnen Verkehrsverbindungen auch für die umgekehrte Richtung enthält. Abzüge des Tarifs und der dazu gehörigen Übersicht, enthaltend das Verzeichnis der im Tarif aufgenommenen österreichischen Verbandsstationen, sind vom 16. April 1904 ab durch die Verwaltungen der Endbahnen und deren Stationen zum Preise von 4,00 ℳ = 4,70 Kronen für das Stück erhältlich.

Dresden, am 13. April 1904. (999)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif IV und Oldenburg-mitteldeutscher und Altonaer Verkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr von den Stationen Altona, Hamburg H., Rendsburg und Wilhelmsburg nach den Stationen Flensburg, Kiel, Tönning und Wilhelmshaven ermäßigte Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl zum Bau etc. von See- und Flußschiffen in Kraft, über deren Höhe die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft erteilen.

Hannover, im April 1904. (1000)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Am 1. Mai l. J. tritt Nachtrag I zum Lokaltarif für die hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb in Kraft. Derselbe enthält Bestimmungen über Beförderung von Eisenbahnpaketen, Tarifsätze für die zu eröffnende Neubaustrecke Hetzbach-Beerfelden und sonstige allgemeine Änderungen.

Darmstadt, am 11. April 1904. (1001)
Die Direktion.

Direkter österreichischer und ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts
(nach Hafenplätzen der Levante).
Ergänzung der Güterklassifikation rücksichtlich des Artikels Asbest-Zementschiefer.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Durchführung im Tarifwege, wird der Abschnitt D (Güterklassifikation) des Tarifes Teil I für den oben bezeichneten Verkehr (Seite 36) durch folgende Position ergänzt:

Artikel	Tarifierungsklasse
Asbest-Zementschiefer .	2

Wien, am 15. April 1904. (1002)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch namens der beteiligten Transportanstalten.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.
(Änderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs für Holz.)

Auf Seite 74 des ab 1. Oktober 1899 gültigen Tarifes Teil II, Heft 4 ist in der Nomenklatur des Ausnahmetarifes 2 (Holz etc.) unter a 5 mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. zu streichen: „(ausgenommen Resonnancholz [Resonanzböden, Resonanzbretter])“ und an dessen Stelle nachzutragen: „Resonanzholz (Resonanzböden, Resonanzbretter)“.

Budapest, am 31. März 1904. (1003)
Die Direktion
der Kön. ungar. Staatseisenbahnen,
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.
(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. sind in den Lokal-Gütertarif unserer auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen besondere Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung zu §§ 51 und 63 aufgenommen worden.

Diese Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen.

Amsterdam, den 12. April 1904. (1004)
Die Generaldirektion
der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Juni d. J. ab werden unverpackte einsitzige Zweiräder, ausschließlich Motorfahrräder, im Verkehr zwischen Stationen der preußisch-hessischen und sächsischen Staatsbahnen sowie zwischen preußisch-hessischen Stationen im Durchgang über sächsische Bahnstrecken nur gegen Lösung besonderer Fahrradkarten zum Preise von 50 ₰ für jedes Rad zur Beförderung angenommen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau hierselbst.

Erfurt, den 11. April 1904. (1005)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II.

Vom 1. Juni ab erfolgt die Abfertigung von Gütern aller Art, die sich zur Beförderung im Packwagen eignen — Expreßgut —, nach den Bestimmungen der §§ 39–41 der Verkehrsordnung und den zusätzlichen Bestimmungen des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs Teil I sowie des Staatsbahn-Personentarifs Teil II. Die besonderen Bestimmungen des letzteren Tarifs unter Ziffer 7 zu § 32 und Ziffer 2 zu § 33 der Eisenbahn-Verkehrsordnung treten am gleichen Tage außer Kraft.

Nähere Auskunft erteilt das hiesige Verkehrsbureau. Die Aufhebung der Bestimmungen ist gemäß den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt.

Erfurt, den 13. April 1904. (1006)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens sämtlicher preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Niederländisch-deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 19. Mai alten/1. Juni neuen Stils 1904 wird zu dem vom 19. August alten/1. September neuen Stils 1903 ab gültigen Personen- und Gepäcktarif der Nachtrag I herausgegeben.

Durch denselben werden mehrere Stationen neu in den Verkehr einbezogen, auch werden für einzelne Stationen weitere Rückfahrkarten mit 45tägiger Gültigkeit eingeführt.

Die Fahrpreise II. Klasse für alle Züge von und nach Charkow erfahren für die russischen Strecken eine Erhöhung.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,30 ℳ von den beteiligten Stationen käuflich zu beziehen.

Nähere Auskunft erteilen die Verbandsverwaltungen.

Bromberg, den 13. April 1904. (1007)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

6. Generalversammlungen.

Ausschließend priv. Buschtêhrader Eisenbahn.
Einladung
zur 58., als ordentlichen 51. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der ausschließend priv. Buschtêh-

rader Eisenbahn, welche am 18. Mai 1904, vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu Prag II, Bredauergasse Nr 7 neu, abgehalten werden wird. Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1903.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1903.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrat.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1904.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens 5 Stück Aktien Lit. A oder Genußscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Aktien Lit. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, u. zwar:

bei der Hauptkasse der Gesellschaft in Prag,
„ „ k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt in Wien,
„ „ allgemeinen deutschen Kreditanstalt in Leipzig,
„ „ Diskontogesellschaft in Berlin,
„ „ bayerischen Vereinsbank in München,
„ „ Diskontogesellschaft in Frankfurt a/M.
„ Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 10. Mai 1904 zu hinterlegen.

Prag, am 13. April 1904. (1008)

Der Verwaltungsrat.

Nachdruck wird nicht honoriert.

7. Verdingungen.

Die Lieferung von 810 qm Trottoirtonplatten zur Befestigung des Bahnsteigs II auf Bahnhof Gotha soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Das Verdingnisheft ist gegen portofreie Bareinsendung von 0,3 ℳ von hier zu beziehen. Die Öffnung der Offerten, welche verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot Trottoirtonplatten Bahnhof Gotha“ versehen sein müssen, findet am

Mittwoch, den 20. April d. J., vormittags 11 Uhr,

statt.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Gotha, den 23. März 1904. (1009)

Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Verdingung von A 62 Stück Schleifsteine aus rotem bayerischen Sandstein in 1 Los; B 1820 Stück gepreßte Stahlblechschaufeln in 2 Losen und 2500 Stück gepreßte doppelte Schraubenschlüssel in 1 Los; C 7700 Stück Schamottesteine für Feuerschirme, 43 000 Stück Schamotte-Mauersteine, 42 000 Kilogramm Schamottemehl, 3700 kg feuerfester Ton; D 4450 Tafeln brauner Haarfilz, 7450 m Filzstreifen, 400 Tafeln weißer Wollfilz, 800 kg Schmirgel, 54 000 Bogen Glaspapier, 115 000 Bogen Schmirgelleinen und 1800 Bogen graue Pappe in je 1 Lose; E 15 000 Rollen Rollenpapier für die Aborte der D-Zugwagen in 1 Los für den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift für A, B und C bis zum 13. Mai 1904, und zwar für A vormittags 10, für B 10½ und für C 11 Uhr, für D und E zum 14. Mai 1904, und zwar für D vormittags 10 und für E 12 Uhr an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch für A, B, C, D und E besonders von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von je 50 ₰ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist für A und D bis 4. Juni, für B und E bis 31. Mai und C bis 8. Juni 1904.

Berlin, den 9. April 1904. (1010)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Hauptwerkstätte Leinhausen, und zwar 630 Stück Schaufeln für Heizer, 1000 Stück Kohlenschaufeln, 1600 Stück doppelte und 160 Stück verstellbare Schraubenschlüssel, 1700 Stück Kasten- und Vorhängeschlösser und 450 Stück Eimer aus verzinktem Eisenblech.

Eröffnung der Angebote am Mittwoch, den 4. Mai 1904, vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 28. Mai 1904.

Bedingungen nebst Angebotsbogen werden gegen Einsendung von 60 ₰ vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr (nicht in Briefmarken) einzusenden.

Hannover, den 12. April 1904. (1011)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die Lieferung von 10 000 cbm Hartgestein-Kleinschlag für Gleisunterhaltung soll öffentlich verdungen werden.

Das Massen- und Preisverzeichnis und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststraße 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (durch Postanweisung) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin Sonnabend, den 23. April d. J., vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (1012J)

Frankfurt a/M., den 12. April 1904.

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion I.

Die Lieferung von 50 Stück Gleishebeböcken und 400 Stück Irwinbohrern soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 29. d. M., vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. Mai d. J. (1013)

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Verding von Oberbaumaterialien für die Direktionen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen, und zwar:

Gruppe A: 86 000 Stück Hakenplatten, 694 000 Stück Klemmplatten, 860 t Laschen, 147 200 Stück Unterlagsplatten, 47 000 Stück Schraubenunterlagsplättchen und 8000 Stück Neigungsplättchen;

Gruppe B: 129 t Hakenschrauben, 45 t Laschenschrauben und 145 t Schrauben;

Gruppe C: 113 100 Stück Schwellenbezeichnungsnägel, 500 Stück Weichenböcke, 900 t Eisengußteile zu Weichen (Futterstücke usw.) und 2500 Stück gußeiserne Unterlagsplatten.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ für Gruppe A, 0,60 ℳ für Gruppe B und 1,50 ℳ für Gruppe C — in bar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermine am 28. April d. J., vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 20. Mai d. J.

Essen/Ruhr, den 11. April 1904. (1014)

Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Die in dem Sammelmagazin zu Uckendorf-Wattenscheid lagernden abgängigen Oberbaumaterialien, bestehend aus alten Schienen, Schwellen, Eisen- Guß- Eisen- und Stahlschrott etc. im Gewichte von etwa 8200 t sollen verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen in unserer Kanzlei hierselbst, Bismarckplatz Nr 1, zur Einsicht offen und können von dort gegen postfreie Einsendung von bar 50 ₰ — nicht in Briefmarken — bezogen werden.

Mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf abgängiger Oberbaumaterialien“ versehene Angebote sind bis zu dem am 14. Mai d. J., vormittags 10 Uhr, im Verdingungszimmer der unterzeichneten Direktion, Bismarckplatz 1 hierselbst, stattfindenden Eröffnungstermine an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 10 Tage.

Essen, den 10. April 1904. (1015)

Königliche Eisenbahndirektion.

9. Stellengesuche.

Hochbautechniker gesucht.

Für unser bautechnisches Bureau wird ein in der Projektierung und Ausführung von Hochbauten durchaus erfahrener Bautechniker gesucht. Bei zufriedenstellenden Leistungen kann nach 6 Monaten die Einstellung in den Zivilstaatsdienst erfolgen.

Bewerbungen mit Lebenslauf, Zeugnisabschriften und Gehaltsansprüchen sind bis zum

30. April d. J.

einzusenden. (1016)

Großherzogliche Eisenbahndirektion zu Oldenburg, Gr.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 10. April vorm. gemeldet.

Nr 11 — Berlin, am 16. April 1904. — Jahrgang 1904

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
Deutsche und niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	A	—	1	—	Kanaleinsatz m. Deckel	2,5	1	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
2	A	4	1	—	Tisch —	45,5	2	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
3	A	5061	1	Kiste	Kognak —	16	3	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
4	A B	—	1	„	Kaffee —	22	4	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
5	A B	10	1	Ballen	Betten —	17	5	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
6	A B	101	1 2	„ Körbe	leb. Pflanzen —	244	6	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
7	A B	3614	1	Sack	Grassamen —	100	7	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
8	A B B	9767	3	—	Pflugschare —	22	8	Farge	K. E.-D. Hannover	
9	A B & Co.	1808	1	Ballen	Stahlspäne —	8	9	Cöln-B.	K. E.-D. Cöln	
10	A C	6	1	Sack	Stampfzucker —	100	10	Neuß	„	
11	A D	12602	1	Kiste	Briefpapier —	33	11	Schöneberg Mil.	Militär-E.	
12	Ad B	6270	1	Faß	leer —	10	12	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
13	A G	—	1	Reisekorb	Kleider —	36	13	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Berlin	
14	A G	72	1	Faß	Farbe? —	54	14	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
15	A H	—	1	—	Schleifstein —	103	15	Kyritz	K. E.-D. Altona	
16	A K	250	1	—	Tisch —	34	16	Cleve	K. E.-D. Cöln	
17	A M	49	1	Kiste	künstl. Blumen —	65	17	Leipzig Th.	K E.-D. Halle a/S.	
18	A Q	—	145	—	Backsteine —	59	18	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
19	A S	20/21	2	Pakete	Zeitungspapier —	52	19	Geislingen	„	
20	A W F	547	1	Kiste	Wurstwaren —	30	20	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
21	B	—	1	Bund	6 verz. Blechkübel, leer	10	21	Gemünd a/Eifel	K. E.-D. Cöln	
22	B	—	1	„	6 Holzleisten —	9	22	Lg.-Schwalbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
23	B	1	1	Koffer	ansch. Muster —	73	23	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	Adr.: Lehrer Baumeister in Horn i/W
24	B	I	1	Reisekorb	Kleider —	—	24	Herne	„	
25	B	12	1	Bund	2 Rohrstühle —	7	25	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
26	B	19	1	Kiste	Malzkaffee —	35	26	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
27	B B	1905	1	Faß	leer —	20	27	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
28	B C	1223	1	Kiste	l. Blechdosen —	37	28	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
29	B C F	1264	1	eis. Faß	Benzin? —	150	29	Hude	Oldenburgische Stsb.	
30	B F	1	1	Sack	Bettzeug —	21	30	Lübeck	Grhzl. Meckl. Stsb.	
31	B F	2673/4	2	Kisten	leer —	38	31	Reitzenhain	Sächsische Stsb.	
32	B G	1491	1	Ballen	Leder —	40	32	Kappel i/Sa.	„	
33	B H	12	1	—	Maschinenteil —	15	33	Emden	K. E.-D. Münster	
34	B K	725	1	Kiste	Gewebe (Manchester)	—	34	Vlissingen Zeeland	Niederländ. Stsb.	bekl. Ronsdorf.
35	B L	40	1	Blechgefäß	zylindrisches, leer —	50	35	Spandau Uml.	K. E.-D. Berlin	
36	B L	6599	1	Kiste	Boraxseife —	33	36	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
37	B M	1188	1	Ballen	Futterstoffe —	26	37	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
38	B M M W	7	1	—	eis. Kette, 10,70 m l.	50	38	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
39	B P	7037 Irnsum Holland	1	Ballen	Federn —	15,5	39	Grouw-Irnsum	Niederländ. Stsb.	mit Begleitschein 356 von Hannover.
40	B S	334	1	Faß	Spirituosen? —	14	40	Grünau	K. E.-D. Berlin	
41	B V A W	994	1	Kiste	Aluminiumlöffel —	160	41	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
42	C A K	2087	1	„	Spulen —	90	42	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
43	C B	885	1	—	Eisenblech, 2 m lang	86	43	Rotenburg i/H.	K. E.-D. Münster	
44	C B	13266	1	Kiste	5 Dosen Preißelbeeren	32	44	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
45	C B C	3453	1	Bund	2 Stg. Stahl —	9,5	45	Mülheim Rh.	„	
46	C B L	5033	1	„	2 Stg. Stahl —	13	46	Weener	Oldenburgische Stsb.	
47	C C	56474	1	Kiste	kondens. Milch —	28	47	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	bekl. von Berlin H. u. L. 25/3.
48	C D	100	1	Bund	5 Rg. Kupferdraht —	10	48	Neustadt a/D.	K. E.-D. Altona	
49	C F	1273 a	1	Ballen	Fahrradreifen —	12	49	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
50	C F B	57	1	Bund	Holzlatten —	17	50	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
51	C F B	1612 a	1	Kiste	Suppenkellen —	97	51	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
52	C F B	1612 b	1	„	Suppenkellen —	10	52	„	„	
53	C K	1/8	8	Kisten	leer —	38	53	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
54	C K	1000	1 Korb, 4 Pack		Eisenware —	123	54	Enschede	Niederländ. Stsb.	bekl. Dorstfeld.
55	C L	34	1	—	Kommodeuntersatz —	?	55	Leipzig B.	K. E.-D. Halle a/S.	
56	C L	4426	1	Ballen	Gewebe —	16	56	Krotoschin	K. E.-D. Posen	
57	C L S	9252	1	Korb	Lack —	20	57	Duisburg	K. E.-D. Essen	
58	C M	153/54	2	Bund	tr. Kalbfelle —	190	58	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
59	C R D	4927	1	Kiste	gefüllt —	45	59	Radolfzell	Badische Stsb.	
60	C T S	7791	1	Milchkanne	(neu) leer —	9	60	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
61	C V	15	1	Holzkoffer*)	gefüllt —	32	61	Schwerin i/Mklg.	Grhzl. Meckl. Stsb.	(*) in grauem Segeltuch.
62	C V	735	1	Faß	Natron-Chrom —	467	62	Forst	K. E.-D. Halle a/S.	
63	C W	389/92	2 Säcke, 1 Kiste, 1 Korbfl.		Schmirgel —	164	63	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
64	D B	25	1	Sack	leere Säcke —	10	64	Cöln-Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	
65	D H	2916	1	Kiste	leere Flaschen —	67	65	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
66	D J	89	1	"	Waschpulver —	60	66	Konitz	K. E.-D. Danzig	
67	D T	9302	1	Ballen	Springfedern —	25	67	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
68	E C	89	1	—	[—]-Eisen —	18	68	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
69	E H	1020	1	—	Achslager —	32	69	Posen	K. E.-D. Posen	
70	E K	1582	1	Kiste	Schrubber, Hosenträger	53,5	70	Ermsleben	K. E.-D. Magdeburg	
71	E K	1757	1	Faß	leer —	25	71	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	Branntweinfaß.
72	E K P	22	1	Kiste	Drucksachen —	36	72	Nieder-Schöneweide-Joh.	K. E.-D. Berlin	
73	E L	7250	1	Ballen	Tapeten —	7	73	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
74	E S & Co.	1268	1	Faß	Wein? —	199	74	Varel	Oldenburgische Stsb.	
75	E W C	2849 Stockport	1	Kiste	— —	—	75	Vlissingen Zeeland	Niederländ. Stsb.	bekl. Elberfeld.
76	F B	910	1	"	Blumenzwiebeln —	87	76	Höhr-Grenzhaus.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
77	F C M	633	1	Faß	Schmieröl —	45	77	Bentheim	Holländische E.	
78	F D	4342	1	Stück	U-Eisen —	49	78	Freiburg i/B.	Badische Stsb.	
79	F F	13398, 13583	2	Fässer	leer —	20	79	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
80	F H Co.	60025	1	Faß	leer —	34	80	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
		68377	1	Kiste	leer —					
81	F H H	7690/1	2	Ballen	Riemen —	33	81	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	bekl. Blankenburg.
82	F J	45/46	1 —, 1 —, 1 Bund		Ofen —, Eisengestell —, 2 Röhren —	34	82	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	Rouen bezettelt.
83	F K	1/2	2	Säcke	Kartoffeln —	105	83	Lehe	K. E.-D. Hannover	
84	F K	3002	1	Kiste	Käse —	48	84	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
85	F K	3012	20	Bund	eis. Unterlagsplatten für Kleinbahn	400	85	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
86	F K	6688	1	Stab	Stahl —	26	86	Ferndorf	K. E.-D. Elberfeld	
87	F M	51	1	Sack	Holzleisten —	16	87	Wurzen	Sächsische Stsb.	
88	F N	247	1	Bund	2 Rohrstühle —	13	88	Neubabelsberg	K. E.-D. Berlin	
89	F O	3545	1	Kiste	Kleiderhalter —	39	89	Königsee Th.	K. E.-D. Erfurt	
90	F R	1	1	—	Flacheisen —	17	90	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
91	F S	854	1	Kiste	Eier —	90	91	Oberstein	K. E.-D. Cöln	
92	F S	1000	1	"	Gipsfiguren —	200	92	Kempten	Bayerische Stsb.	
93	F S 28	5294	1	Sack	Pantoffelhölzer —	32	93	Sommerfeld	K. E.-D. Breslau	
94	G	41/50	10	Rollen	Bandeisen —	245	94	Gevelsberg-H.	K. E.-D. Elberfeld	
95	G	139	1	Bund	Bilderleisten —	10,5	95	Patschkau	K. E.-D. Breslau	
96	G rot	6	2	—	3/4 zöll. Gasrohre —	14	96	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
97	G A	—	1	—	Ofenteil mit Rohransatz	9	97	Mainz	Direktion Mainz	
98	G A	790	1	—	Flügelpumpe —	24	98	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
99	G A	1814	1	Bund	2 Rohrstühle —	10,5	99	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
100	G B	4357	1	Kiste	leb. Pflanzen —	112	100	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
101	G B	3917/18	1 Ballen, 1 Kiste		Gewebe —, Kartons —	12	101	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
102	G B C	3336	1	Stab	Rundstahl, 2,29 m lang	77	102	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
103	G B C	3587	1	Bund	2 Stg. Rundstahl, 2,83 m l.	22	103	Hohenlimburg		
104	Gbr.	—	1	Kiste	Wein —	57	104	Hermsdorf i/M.	K. E.-D. Berlin	
105	G D	8884	1	Paket	Samen —	32	105	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
106	Gebr. R	2679	1	Kiste	Käse —	41	106	Meiderich	K. E.-D. Essen	
107	G G	130	1	Ballen	Sohlleder —	15	107	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
108	G G	1670	1	Korbfl.	ansch. Säure —	75	108	Freiburg i/B.	Badische Stsb.	
109	G K	—	3	—	Ofenteile —	4	109	Salzuflen	K. E.-D. Hannover	
110	G K	8306	1	—	Kinderwagen —	4,5	110	Freiburg i/B.	Badische Stsb.	
111	G L	5910	1	Sack	Schwefel in Stücken	48,5	111	Luxemburg	Reichsbahn	
112	G M	11	1	Kübel	Butter —	17	112	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
113	G Q	1841	2	—	Waschbretter —	25	113	Munster (Han.)	K. E.-D. Hannover	
114	G S 492	926	1	Ballen	Wollstoff —	31	114	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
115	G S	1434	1	"	leere Säcke	11	115	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
116	G S	1752	1	"	Halbleinen	13,5	116	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
117	G T	50	1	Faß	leer —	27	117	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
118	G W	1151	1	Kiste	Hüte —	23	118	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
119	G W	13115	1	„	Bohnen in Büchsen	30	119	Königsberg i/Pr.*)	K. E.-D. Königsberg	*) Ostb.
120	H	—	1	Tafel	Eisenblech —	49	120	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
121	H	12/13	2	Säcke	Runkelrübensamen —	50	121	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
122	H	1520	6	Kübel	alt, leer —	41	122	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
123	H B	1	1	in Leinen	Maschinenteile —	12	123	Deutz	„	
124	H B	605	1	Kiste	Käse —	10	124	Duisburg	K. E.-D. Essen	
125	H B	621	1	—	Vertikow —	58	125	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
126	H B	5, 51, 364/602	4	—	Laternen —	?	126	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
127	H D	—	1	Sack	Hundekuchen —	50	127	Kreuznach Stadt	Direktion Mainz	
128	H D	258	1	Korb	ungeschwärzte Schuhe	11	128	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
129	H D	1045	1	Faß	leer —	55	129	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
130	H D	303 u. 308	2	Rollen	Papier —	50	130	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
131	H F	43174	1	Kiste	— —	—	131	Mocker W.-Pr.	K. E.-D. Bromberg	
132	H G	318	1	Faß	Bücher, Kaffee, Haaröl etc.	56,5	132	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
133	H H	1803	1	Ballen	Verdichtungsmasse —	80	133	Hayingen	Reichsbahn	
134	H H	59981	1	Korb	Lack? —	23,5	134	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
135	H H P	238	1	„	leb. Pflanzen —	125	135	Westhofen	K. E.-D. Elberfeld	
136	*H & S*	2619	1	Ballen	Manufakturwaren —	54	136	Neuß	K. E.-D. Cöln	
137	H K	—	1	Bund	Stb. Rundeisen —	76	137	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
138	H K	21	1	—	Unterplatte z. Ofen —	8	138	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
139	H N	161	1	Kiste	— —	15	139	Ölsnitz Voigtl.	Sächsische Stsb.	
140	H R	8	3 Kisten, 1 Ballen, 2 „	Motor —	684	140	Grohn-Vegesack	K. E.-D. Hannover		
141	H R	76	1	Gestell	mar. Fische in Dosen —	—	141	Essen W.	K. E.-D. Essen	
142	H S	2	1	Faß	leer —	45	142	Cöln-Ehrenf.	K. E.-D. Cöln	
143	H Th B	337	1	„	leer —	50?	143	Neukirchen-Kl.	Sächsische Stsb.	
144	J	602	1	„	gefüllt —	65	144	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
145	J B S, J B St	2056, 1	1	Pack	Kisten mit Glas —	—	145	Rüdesheim	Direktion Mainz	
146	J C	—	1	Bund	5 Kupferbleche —	57	146	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
147	J D	1277/8	2	Kisten	Ausfuhrgut —	679	147	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
148	J E	211	1	Verschl.	bl. Papier —	54	148	Mühlhausen Th.	K. E.-D. Erfurt	
149	J F	4400	1	Kiste	Drahtstifte —	64	149	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	beklebt von Menzingen 16/3.
150	J H	436/7	2	Säcke	gelbl.-weißes Pulver	200	150	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
151	J K C	10983	1	Sack	Kartoffelsäcke —	12	151	Neuß	K. E.-D. Cöln	
152	J L K	589	1	Ballen	weiße Leinwand —	29,5	152	Bischofsburg	K. E.-D. Königsberg	
153	J M C	—	1	Korb	l. Flaschen —	11	153	Königsberg i/Pr.*)	„	*) Ostb.
154	J P	—	1	Sack	16 Säcke u. 1 Paket Bindfaden	14	154	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
155	J P	1544	1	Kiste	Briefordner —	26	155	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
156	J P W	15045	1	„	Steinzeugtöpfe —	41	156	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
157	J R	9381	1	Ballen	Baumwollw. —	36	157	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
158	J S	37	1	„	Matratze —	16	158	Deutz	K. E.-D. Cöln	
159	J S	1094	1	Korb	ausch. Farbw. i. Blechfl.	40	159	Emden	K. E.-D. Münster	
160	J S	1592	1	Ballen	Halbleinen —	9	160	Basel	Badische Stsb.	
161	J S	7248	1	Kiste	leere Kistchen —	16	161	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	Freiburg bezettelt.
162	J V	139	1	Paket	alter Eisendraht —	28,5	162	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
163	K	—	2	Bund	Holzlatten —	25	163	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
164	K	31	2	—	Achsen m. Radbuchsen	61,5	164	Pankow Rgb.	„	
165	K	880	1	Kiste	Garderobenhaken-Schrauben	50	165	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
166	K	964	1	„	pol. Eisenstäbe —	21	166	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
167	K	1388	1	„	Türscharniere —	105	167	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
168	K	1868	1	„	Nudeln —	14	168	Czersk	K. E.-D. Danzig	
169	K B	1214	2	Säcke	Wurzelbesen —	34	169	Düren	K. E.-D. Cöln	
170	K C	103378, 104189	2	Kisten	leer —	110	170	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
171	K Ci	1/14	14	Glasballone	leer —	—	171	Berlin Schles. Bhf.	„	
172	K F P	1579	1	Kiste	Messingkräne —	35	172	Neuß	K. E.-D. Cöln	
173	K K	560	10	Pakete	Drahtnägel $^{14}/_{100}$ —	50	173	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beklebt von Magdeburg.
174	K R Z	1646/85	40	—	Milchkannen, neu, leer	281	174	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
175	K S	—	1	Sack	Fleischwaren —	11	175	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
176	K S	37092/3	2	Kisten	Zucker —	—	176	Homberg Rh.	K. E.-D. Cöln	
177	L	789	1	Bund	Rohr —	10	177	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
178	L	1048	1	Rolle	Bleirohr —	19	178	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
179	L C O	9505	1	Säckchen	geschnittene Mandeln	11,5	179	Neuß	„	
180	L J	10	1	Kiste	Holzwaren —	19	180	Cöln-G.	„	
181	L & M	—	1	Sack	24 Säcke —	20	181	Dudweiler	St. Johann-Saarbr.	
182	M	—	1	Bund	3 Stb. Eisen —	19	182	Rödelheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
183	M	gelb	1	—	Pflugschar —	2,5	183	Gnoien	Grhzl. Meckl. Stsb.	
184	M	59	1	Sack	35 Säcke —	19	184	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
185	M	1282	2	—	Ofenrohre —	14	185	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
186	M	2824	1	Ballen	Leinen —	117	186	Bünde i/W.	K. E.-D. Münster	
187	M A F	583	1	Bund	3 Stahlstangen —	55	187	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
188	M B	229	1	eis. Faß	leer —	80	188	Mainz	Direktion Mainz	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
189	M C R	301	1	Bund	2 Stg. Rundstahl, 3,2 m lang	16	189	Bretten	Württemberg. Stsb.	
190	M G	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	35	190	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
191	M H	467	1	„	Federbettenmatratze —	25	191	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
192	M K	940	1	Bund	9 leere Körbe —	5	192	Eschede	K. E.-D. Hannover	
193	M M	—	2	—	geflanschte Eisenteile	32	193	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
194	M M	10	1	Bund	3 Weidenkörbe —	12	194	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
195	M N	63	1	Kiste	Lampenteile usw. —	45	195	Golzow	K. E.-D. Bromberg	
196	M R	1659	1	„	leer —	27	196	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
197	M R	2822	1	Ballen	Papier —	27	197	Hattingen (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
198	M T	5	1	Tonne	Butter —	59	198	Rostock H.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
199	M T	202	1	Ballen	Tapeten —	21	199	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
200	N B V	13743	1	—	Fahrrad —	20	200	Bismark i/Altm.	K. E.-D. Magdeburg	
201	N F	8602	1	Kiste	4 Fl. Kognak —	10	201	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
202	N G S	8782	1	Korb	Wein —	20	202	Eil-A. Dortmund	„	
203	N H B B	—	1	—	hölz. Pumpenteil —	2,5	203	Altona	K. E.-D. Altona	
204	N S J	1315	1	Ballot	? —	47	204	Prien	Bayerische Stsb.	
205	N Z	—	1	Brot	Zucker —	12,5	205	Neukirchen b/Sulzb.	„	
206	O B C	2651	1	Kiste	leer —	40	206	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
207	O C	77	1	Korb	eis. Scheiben —	50	207	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
208	O ◿ D	305	1	Kiste	l. Zigarrenkisten —	?	208	Altona	K. E.-D. Altona	
209	O E R J P P	1902/98	1	Ballen	Tabak —	90	209	Löningen	Oldenburgische Stsb.	
210	O R	557	1	Bund	Laschen —	16	210	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
211	O S	39	1	Faß	gefüllt —	193	211	Rummelsburg *)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
212	O W	div.	1	Ballen	Wolle —	89	212	Aachen	K. E.-D. Cöln	
213	P	4	1	Sack	Zucker —	100	213	Leer	K. E.-D. Münster	
214	P O	77	1	Ballen	Rauchwaren —	8	214	Eil-A. Leipzig B. A.	K. E.-D. Halle a/S.	
215	P S	428	1	Faß	gefüllt —	56	215	Kostschin	K. E.-D. Posen	
216	P S	1171	1	Kiste	ansch. Zigarren —	21	216	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
217	P S	1813	1	„	Seifenpulver —	30	217	Falkstädt	K. E.-D. Posen	
218	P W	311	1	„	Holzwolle —	26	218	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
219	R	1/5	5	Bund	leere gebr. Körbe —	60	219	Soest	K. E.-D. Cassel	
220	R A R	—	1	Sack	12 Kartoffelsäcke —	29	220	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
221	R J	31638	1	Ballen	Korke —	71	221	München Ztrbhf.	Bayerische Stsb.	
222	S	—	1	Faß	Seife —	56	222	Huckarde	K. E.-D. Essen	
223	S	477	1	Ballen	Tapeten —	14	223	Cöln-Ehr.	K. E.-D. Cöln	
224	S	11589	1	Paket	Schreibpapier —	55,5	224	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
225	Sch	—	1	Kiste	Eier —	85	225	Düren Eilg.	K. E.-D. Cöln	
226	S H	855	1	—	eis. Träger —	318	226	Cöln-Gereon	„	
227	S H	2445	1	Faß	Bleiweiß? —	173	227	„	„	
228	S J St	222	1	Kiste	Zigarren —	53	228	Anclam	K. E.-D. Stettin	
229	S L	454	1	„	Ledercream —	28	229	Königsberg i/Pr.*)	K. E.-D. Königsberg	*) Ost.
230	S Q	227	1	Bund	6 Waschbretter —	14	230	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
231	S S	55	1	Kiste	leer —	95	231	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
232	S S	1068	1	„	Stärke —	24	232	Duisburg	K. E.-D. Essen	
233	S S	1414	1	Ballen	Matratze —	60	233	Schweinfurt-Stadt	Bayerische Stsb.	
234	S S B K	8175	1	Kiste	gefüllt —	81	234	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
235	S S C	199	1	Tafel	Eisenblech —	34	235	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	80 cm lang.
236	St	14/16	3	Bund	Spatenstiele —	52	236	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
237	S T	25709	1	Kübel	Käse —	58	237	Ruhrort	K. E.-D. Essen	
238	S W	2679	1	Kiste	Gewebe —	56	238	Mülhausen N.	Reichsbahn	
239	S W B	805	1	Ballen	Leinwand zu Inletts	29	239	Culm	K. E.-D. Danzig	
240	T	6291	1	—	Ambos —	20	240	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
241	T	6843	1	Kiste	Packpapier —	60	241	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
242	T H	766	1	Ballen	Leder —	63	242	Oberkotzau	Bayerische Stsb.	
243	T M	3	1	Sack	Kaffee —	13,5	243	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	bekl. von Düseld.-Bilk.
244	T M	67/9	3	Säcke	Samen —	110	244	Büderich	K. E.-D. Essen	1)
245	T W	62/65	2	Fässer	leer —	67	245	Rummelsburg *)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
246	U E	4676	1	Kiste	Blech —	84	246	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	bekl. Forbach.
247	U S	797	3	—	Leitern —	60	247	Duisburg	K. E.-D. Essen	
			1	Bund	Holzwaren —					
248	V & C	6675	1	Kiste	Suppeneinlagen —	16	248	Rothe Erde	K. E.-D. Cöln	
249	v. H & W	42	1	Eimer	Gelee —	5	249	Herne	K. E.-D. Essen	
250	V P N	44	1	Kiste	Graphit —	15	250	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
251	V T	305	1	Ballen	Baumwollw. —	25	251	Ulm	Württemberg. Stsb.	
252	W E B	58	1	Kiste	leer —	12	252	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
253	W H/E	5454	1	Faß	Kognak —	32	253	Sommerfeld	K. E.-D. Breslau	
254	W J	4850	1	Verschlag	Schranktür —	30	254	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
255	W M	150	1	Kiste	Nudelschneidem. —	6	255	Wertheim	Badische Stsb.	
256	W P	6351	1	—	Kinderwagen —	23	256	Altona	K. E.-D. Altona	
257	W R	100	1	Holzkoffer	gefüllt —	36	257	Rummelsburg *)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
258	W R	698	1	Kiste	Konserven, Delikatess.	44	258	Oberlangenbielau	K. E.-D. Breslau	
259	W S	12	1	„	Butter —	30	259	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
260	W S	14	1	Holzwanne	Blechgeschirr —	33	260	Moabit	K. E.-D. Berlin	

[1]) Beklebt von Erfurt, Eisenhardt & Mahlig.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
261	W S C H	—	1	—	Kappe —	16	261	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	zum Hydranten.
262	W St	3473	1	Kiste	Packstroh —	44	262	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
263	W V	228	1	Ballen	Papier —	40	263	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
264	J K S	21619	1	Kiste	Eisen —	39	264	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	bekl. Crefeld.
	H C	5254/3 5319	3	Ballen	—	778				
265	M	4685					265			
	G M	3967	3	Kisten						
	E S	1475								
266	Z	156	1	Stange	Rundstahl —	13	266	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

267	Alexander H. Jacobi	—	1	—	Fahrrad —	—	267	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
268	M. Backhaus	—	1	Koffer	Zollgut —	11	268	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
269	Biermann	—	1	Kiste	Porzellan —	42	269	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
270	Bote E. F. M.	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	26	270	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
271	Deut. Cogn. Comp.	33465	1	Kiste	Kognak —	100	271	Lauenburg	K. E.-D. Altona	
272	P. Dortmund	—	2	—	Roststäbe —	9	272	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
273	Dröwke	1711	1	Faß	leer —	10	273	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
274	H. Erntewein	644	1	Weinfaß	leer —	75	274	Mainz	Direktion Mainz	
275	E. Graichen & Comp. in Leipzig-Eutritzsch	—	1	Sack	Futterkalk —	50	275	Biessenhofen	Bayerische Stsb.	
276	Gebr. Haas	2845	1	Faß	leer —	5	276	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
277	Herm. Issel	—	1	„	leer —	12	277	Sprendlingen	Direktion Mainz	
278	Th Köhnke	—	1	Kiste	Kleid —	6	278	Bremen Eil	K. E.-D. Hannover	
279	Kulmbach	55031	1	Faß	leer —	12	279	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
280	Hanna Malzfabrik	—	1	Sack	20 leere Säcke —	20	280	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
281	Wilh. Meuser	—	1	Korb	l. Säcke u. 1 Brot —	17	281	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
282	Nolkel & Co.	—	1	Eimer	Senf —	13	282	Neunkirchen a/S.	„	Miederdorf.
283	Phosphatfabr.	—	1	Sack	Phosphatsäcke —	7	283	Peine	K. E.-D. Hannover	
284	RRegenswalde	—	2	Stück	U-Eisen, 5 m lang —	33,5	284	Landsberg B. Vrst.	K. E.-D. Bromberg	
285	Rother	9099	1	Faß	Bier —	45	285	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
286	Sam. & Jak. Reif in Wien	—	1	Sack	leere Säcke —	26	286	Kulmbach	Bayerische Stsb.	
287	L. Schliephake, Gr. Dedeleben Nr 2	—	1	„	Weizen —	53	287	Dedeleben	K. E.-D. Magdeburg	
288	Schöller & Skeut	—	1	„	Zucker —	50	288	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
289	Semeleria Lucchese	—	1	„	leere Säcke —	28	289	Nürnberg Rangierbhf.	Bayerische Stsb.	
290	L. Vogelstein	—	1	Faß	gefüllt —	552	290	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
291	Westfalen	—	1	Tasche	neue Fahrradtasche mit Werkzeug	1	291	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
292	Wetzlar	—	1	in Packlein.	Polstermatratze —	58	292	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
293	Witt	—	1	Faß	leer —	10	293	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

294	—	1—28	28	Ballen	gesalz. Häute —	730	294	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
295	—	37	1	Kiste	Margarine —	18	295	Meiderich	K. E.-D. Essen	
296	—	39	1	—	Petroleumfaß, leer —	36	296	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
297	—	100	1	Ring i. L.	Bandeisen —	38	297	Leipzig Eil. Mag. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
298	—	520, 134	1	—	Eisenträger —	133	298	Haßfurt	Bayerische Stsb.	
299	—	617	1	Kiste	Gaskocher —	58	299	Strehlen	K. E.-D. Breslau	
300	—	640/42	3	Kisten	Käse —	—	300	Sperenberg	Militär-E.	
301	—	844	1	Faß	Margarine —	35	301	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
302	—	1322	1	Korb	leb. Pflanzen —	62	302	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
303	—	2879/2888	2	—	Ketten, je 10,80 m l.	16 u. 17	303	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
304	—	3761	1	—	Achse —	34	304	Wesel	K. E.-D. Essen	
305	—	4297	1	Pack	3 Stahlstäbe —	24	305	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
306	(Gepäck)	4425	1	—	Fahrrad —	20	306	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Sattel gez. „Adler“.
307	—	5302 u. 18	2	Bierfässer	leer —	54	307	Düsseldorf-Der.	K. E.-D Elberfeld	
308	—	7492	1	Harraß	Flaschen —	70	308	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
309	—	9019	1	Faß	gefüllt —	204	309	Basel	Badische Stsb.	
310	—	10638	1	—	Rundstahl —	39	310	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
311	—	15960	1	—	Schutzblech —	3,5	311	Bingerbrück	Direktion Mainz	
312	—	71445	1	Stück	Fassoneisen —	32	312	Aachen	K. E-D. Cöln	

D. Güter mit Zeichen versehen:

313	weiß //	—	1	—	Ofentür —	7	313	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
314	rot //	—	1	Stange	Flacheisen —	18	314	Perleberg	Wittenb.-Perleb. E.	
315	weiß //	—	2	Stangen	Flacheisen —	29	315	Northeim	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
316	rot —	—	1	Stück	Rundstahl —	95	316	Gr.-Brittanien	K. E.-D. Königsberg	
317	grün =	—	5	Stangen	Flacheisen —	190	317	Malchin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
318		3402	1	Ballen	Gewebe —	35,5	318	Basel	Badische Stsb.	
319		—	1	Sack	Reis —	110	319	Königs-Wusterhausen	K. E.-D. Berlin	
320		1822	1	Ballen	baumw. Gewebe —	52	320	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
321		1870/71	2	Kisten	gefüllt —	110	321	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	für Palästina.
322		91467 97052	2	„	Lichte —	29/16	322	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
323		2110	1	Kiste	Holzwolle —	44	323	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
324	„Continental“	—	1	—	Fahrrad —	15	324	Stendal	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
325	„Elliot“	33452	1	—	Damenfahrrad —	—	325	Warnemünde	Grhzl. Meckl. Stsb.	Gepäck?
326	„Komet“	—	1	—	Kinderfahrrad —	—	326			
327	„Panther“	—	1	—	Fahrrad —	—	327	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck.
328	„Poliz“	3857	1	—	Fahrrad —	—	328	„	„	Gepäck.
329	Prima	—	1	Sack	Schlemmkreide od. Gips	102	329	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
330	Hoffmanns Stärke	—	1	Kiste	Stärke —	39	330	Salzuflen	K. E.-D. Hannover	
331	Urania-Salonöl	692	1	Faß	Petroleum —	180	331	Oranienburg	K. E.-D. Berlin	
	E. Güter ohne Bezeichnung:									
332	—	—	1	Bund	2 Achslager —	6	332	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
333	—	—	1	Mappe	Ansichtspostkarten —	10	333	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
334	—	—	1	—	elektr. Anschlußvorrichtung	?	334	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
335	—	—	1	Holzkoffer	Anzüge, Wäsche, Kleider für Müllergesellen	29	335	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
336	—	—	1	Ballen	Apfelbäume —	—	336	Salzschlirf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
337	—	—	1	Ring	Bandstahl —	25	337	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
338	—	—	1	—	Beil —	1,5	338	Treysa	K. E.-D. Cassel	
339	—	—	1	Sack	Bett —	13,5	339	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
340	—	—	1	„	Betten —	16	340	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
341	—	—	1	„	Betten, Wäsche —	31	341	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
342	—	—	1	„	Betten, Kleider, Brot	40	342	Demker	K. E.-D. Magdeburg	
343	—	—	2	—	Bettseiten —	22	343	Berlin A.	K. E.-D. Berlin	
344	—	—	8	—	Bettseiten, Matratze, Kopfkeil, Betten	95	344	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
345	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	44	345	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
346	—	—	1	—	gelochtes Blech —	4	346	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
347	—	—	1	—	Blechhafen, leer —	5	347	Bretten	Badische Stsb.	
348	—	—	1	Paket i. L.	Blechschneideschere	7	348	Barmen-Bittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
349	—	—	1	Ring	Bleirohr —	101	349	Carnap	K. E.-D. Essen	
350	—	—	1	Korb	Blumenkohl —	16	350	Neustädtel	K. E.-D. Posen	
351	—	—	—	—	Braunkohlen (ca 1000 St.)	?	351	Duisburg H.	K. E.-D. Essen	
352	—	—	1	Sack	28 Brotsäcke —	23,5	352	Soest	K. E.-D. Cassel	
353	—	—	1	Paket	Bücher —	15	353	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
354	—	—	1	Kiste	Bürstenwaren —	48	354	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	u. C. W. 2730.
355	—	—	4	—	Chamottesteine —	29	355	Elberfeld-M.	K. E.-D. Elberfeld	
356	—	—	1	Korb	eis. Charniere —	35	356	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
357	—	—	1	Korbflasche	Chemikalien —	76	357	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
358	—	—	1	Reisekorb	Cigarren —	41	358	Mühlhausen Th.	K. E.-D. Erfurt	
359	—	—	1	Korb	Cognac —	24	359	Angersbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
360	—	—	1	Stück	Consol —	5	360	Gera	K. E.-D. Erfurt	
361	—	—	1	Rolle	Dachpappe —	33	361	Cüstrin-V.	K. E.-D. Bromberg	
362	—	—	1	Kiste*)	Damenhüte —	6	362	Gera	K. E.-D. Erfurt	*) braun gestr.
363	—	—	1	„	Damenkleider —	16	363	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Buch Clara Engelmayer.
364	—	—	1	Koffer	Damenkleider —	40	364	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	Margarete Severin.
365	—	—	1	Reisekorb	Damenkleidung —	20,5	365	Pankow Rgb.		Schauspielerin Frieda Schlüter.
366	—	—	1	—	Decke —	35	366	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
367	—	—	1	Ring	Draht —	12	367	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
368	—	—	1	„	Draht —	34	368	Bingerbrück	Direktion Mainz	
369	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	16	369	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
370	—	—	1	„	verz. Drahtgeflecht —	10	370	Harburg	K. E.-D. Altona	
371	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	36	371	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
372	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	77	372	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
373	—	—	1	Paket	Drahtklammern —	2	373	Biberach	Württemberg. Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
374	—	—	1	Ring i. L.	Drahtseil —	6	374	Marne	K. E.-D. Altona	
375	—	—	1	Sack	21 Düngersäcke —	19	375	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
376	—	—	1	Bund	Eggenteile —	73	376	Anclam	K. E.-D. Stettin	Firma Gostyn.
377	—	—	1	—	Eggenzugstange —	17	377	Seefeld (Mark)	K. E.-D. Altona	
378	—	—	1	Kiste	Eier —	84	378	Caternberg Süd	K. E.-D. Essen	
379	—	—	11	Stangen	Eisen —	—	379	Gronau i/W.	K. E.-D. Münster	
380	—	—	1	Kollo	Eisen —	10	380	Schweinfurt Ztbf.	Bayerische Stsb.	
381	—	—	1	Stange	vierk. Eisen —	11	381	Lübtheen	Grhzl. Meckl. Stsb.	
382	—	—	3	Stangen	L-Eisen —	21	382	Buchholz-Aller	K. E.-D. Hannover	
383	—	—	1	Stange	□-Eisen —	25	383	Rheine	K. E.-D. Münster	
384	—	—	3	Stangen	Eisen —	30	384	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
385	—	—	9	Kolli	Eisen —	38	385	München Ztrlbhf.	Bayerische Stsb.	
386	—	—	2	Tafeln	Eisenblech —	—	386	Eller	K. E.-D. Elberfeld	
387	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	60	387	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
388	—	—	1	Bund	Eisendraht —	22	388	Hattingen-R.	K. E.-D. Essen	
389	—	—	1	Korb	Eisenguß —	22	389	Weida-S.	Sächsische Stsb.	
390	—	—	1	—	Eisenrohr, 2 m lang	3,5	390	Nürnberg Rangbf.	Bayerische Stsb.	
391	—	—	1	Bund	6 dünne Eisenrohre	16	391	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
392	—	—	1	—	Eisenrohr, 7 m —	32	392	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
393	—	—	1	Bund	3 Eisenrohre —	48	393	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
394	—	—	1	Pack	Eisenstäbe —	10	394	Schweinfurt-Std.	Bayerische Stsb.	
395	—	—	1	—	eisernes Rohr —	30	395			
396	—	—	1	—	Eisenwalze —	247	396	Bamberg		
397	—	—	1	—	Fahrrad (Gepäck) —	—	397	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
398	—	—	1	—	Fahrrad (Gepäck) —	—	398	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
399	—	—	1	Gestell	Fahrrad —	34	399	Rummelsburg Rg.	K. E.-D. Berlin	Stuckenbrock in Einbeck.
400	—	—	1	—	Fahrradkette —	0,5	400	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
401	—	—	1	Bund	Fensterstangen —	30	401	Montabaur	K. E.-D. Frankf. a/M.	
402	—	—	1	Ballen	Filtermasse —	25	402	Biberach	Württemberg. Stsb.	
403	—	—	15	—	Fischkübel, leer —	300	403	Altona	K. E.-D. Altona	
404	—	—	2	Stück	Flacheisen —	16	404	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
405	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	17	405	Falkenbergb/T.	K. E.-D. Halle a/S.	
406	—	—	4	Stangen	Flacheisen —	25	406	Porta	K. E.-D. Hannover	
407	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	36	407	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
408	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	43	408	Hof	Bayerische Stsb.	
409	—	—	1	Sack	Flachssamen —	47	409	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
410	—	—	1	Stab	Flachstahl —	40	410	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
411	—	—	1	Fleischkorb	leer —	16,5	411	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
412	—	—	3	Paar	Feldbahnschienen —	—	412	Freienwalde i/P.	K. E.-D. Stettin	
413	—	—	1	Sack	Gardinen, Wäsche —	32	413	Rummelsburg *)	K. E.-D. Berlin	*) Rangbhf.
414	—	—	1	—	Garderobenständer	11,5	414	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
415	—	—	1	—	Gasrohr —	4	415	Döbeln	Sächsische Stsb.	
416	—	—	1	Bund	dünne Gasrohre —	4	416	Altona	K. E.-D. Altona	
417	—	—	1	—	Gasrohr —	8	417	Königsberg i/P. *)	K. E.-D. Königsberg	*) Ostb.
418	—	—	1	—	Gasrohr —	29	418	Posen	K. E.-D. Posen	
419	—	—	1	—	Gasrohr —	30	419	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
420	—	—	1	Bund	3 Gasrohre —	32	420	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
421	—	—	1	„	10 Gasrohre —	49	421	Arnswalde	K. E.-D. Bromberg	
422	—	—	1	Sack	Getreidesäcke —	43	422	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
423	—	—	1	Bund	Grubberschare —	29	423	Prenzlau	K. E.-D. Stettin	
424	—	—	1	—	Gußrad —	4	424	Osterburken	Badische Stsb.	
425	—	—	1	—	Gußrohr, zerbrochen	29	425	München Ztrlbhf.	Bayerische Stsb.	
426	—	—	3	—	Gußteile —	10	426	Neumarkt a/Rott		
427	—	—	2	—	eiserne Hämmer —	15	427	Stargard i/P.	K. E.-D. Stettin	
428	—	—	1	Handkoffer	— —	13	428	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	Gepäck.
429	—	—	1	Paket i. L.	Hanfriemen —	12	429	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
430	—	—	1	Ballen	gesalz. Haut —	44	430	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
431	—	—	1	—	eis. Hebel —	7	431	Neuß	K. E.-D. Cöln	
432	—	—	2	—	Gußstücke —		432			
433	—	—	1	—	eis. Hebel —	11	433	Cöln-Gereon		
434	—	—	1	Paket	3 eis. Hemmschrauben	4,5	434	Marburg	K. E.-D. Cassel	
435	—	—	1	Bund	4 Hemmschrauben —	13	435	Ahrweiler	K. E.-D. Cöln	
436	—	—	1	„	7 Henkelkörbe —	6,5	436	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
437	—	—	1	—	Herdeinlage —	12	437	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
438	—	—	1	—	eis. Herdrahmen —	14	438	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
439	—	—	1	Schließkorb	Herrenkleidung —	35	439	Meißen	Sächsische Stsb.	
440	—	—	1	Holzkoff. *)	gefüllt —	32	440	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	*) grauer.
441	—	—	1	Holzkoff. *)	gefüllt —	26	441	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	*) brauner.
442	—	—	1	Bund	Holzleisten —	20	442	Offenburg	Badische Stsb.	
443	—	—	1	Sack	Holzschuh, Blusen usw.	21	443	Magdeburg Wsts.	K. E.-D. Magdeburg	
444	—	—	1	Bund	4 Holzständer —	7	444	Meschede	K. E.-D. Cassel	
445	—	—	1	Sack	Holzvorleger —	36	445	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
446	—	—	1	Faß	Honig —	124	446	Stallupönen	K. E.-D. Königsberg	
447	—	—	2	—	leb. Hühner —	—	447	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
448	—	—	3	—	Jaucheschöpfer —	3	448	Weener	Oldenburgische Stsb.	
449	—	—	4	—	Jaucheschöpfer —	4	449	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
450	—	—	1	Ring	Kabel —	8	450	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
451	—	—	1	Ballen	Kaffee —	25	451	Ahrweiler	K. E.-D. Cöln	
452	—	—	2	—	Kammräder —	10	452	Kißlegg	Württemberg. Stsb.	
453	—	—	1	Kanne	leer —	6	453	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
454	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	23	454	Magdeburg Wsts.	K. E.-D. Magdeburg	
455	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	455	Diedenhofen	Reichsbahn	
456	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	456	Zeuthen	K. E.-D. Berlin	
457	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	457	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
458	—	—	1	—	eis. Kette, $9^1/_2$ m lang	—	458	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
459	—	—	1	—	Kette, 7 m lang —	16	459	Ziegenhals	K. E.-D. Breslau	
460	—	—	1	Korb	Kleider —	22	460	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	
461	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	22	461	Plauen i. V.	Sächsische Stsb.	Wäsche, gez. H. W.
462	(Gepäck)	—	1	Holzkoffer	Kleider etc. —	23	462	Karow	Grhzl. Meckl. Stsb.	ansch. für Ernst Ebert.
463	(Gepäck)	—	1	„	Kleider etc. —	23	463	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Eigent. Kath. Fink.
464	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	27	464	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
465	—	—	1	Schließkorb	ansch. Kleider —	35	465	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
466	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	55	466	Mochbern	K. E.-D. Breslau	Briefe f. Marta Nitschke.
467	—	—	1	Sack	Kleider, Betten, Schuhe	27,5	467	Bodenteich	K. E.-D. Magdeburg	
468	—	—	1	Reisekorb	Kleider und Eßwaren	21	468	Stettin	K. E.-D. Stettin	Militärp. f. Joh. Starszewski.
469	—	—	1	Korb	Kleidung —	19	469	Essen H.-B.	K. E.-D. Essen	Gesindebuch für Frieda Siebecke.
470	—	—	1	Schließkorb	Kleidung —	30	470	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
471	—	—	1	„	Kleidung —	37	471	Altona	K. E.-D. Altona	bekl. v. Pritzwalk.
472	—	—	1	Reisekorb	Kleidung —	39	472	Orzechowo	K. E.-D. Posen	
473	—	—	1	Bund	3 eis. Kohlenschaufeln	8	473	Bentschen		
474	—	—	1	Wagen	Kohlenschlacken —	10 000	474	Hamm	K. E.-D. Essen	Essen 50 928.
475	—	—	1	Verschlag	2 Kopf-, 2 Fußbettst.	59	475	Dortmund B. M.		
476	—	—	2	Korbflasch.	leer —	11, 12	476	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
477	—	—	2	Körbe	leer —	4	477	Regensburg	Bayerische Stsb.	
478	—	—	2	Pakete	8 hölz. Kugeln —	1	478	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
479	—	—	1	Rolle	Kupferblech —	48	479	Konitz	K. E.-D. Danzig	
480	—	—	1	Korb	Laschen —	48	480	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
481	—	—	—	—	feines Leder —	52	481	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
482	—	—	1	Paket	Lederstreifen —	0,5	482	München Ztr.-Bhf.	Bayerische Stsb.	
483	—	—	1	—	Leine, 30 m lang —	2	483	Offenburg	Badische Stsb.	
484	—	—	1	Ballot	Lötzinn —	50	484	München Ztr.-Bhf.	Bayerische Stsb.	
485	—	—	1	—	Maschinenteil —	4	485	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
486	—	—	1	—	eis. Maschinenteil —	7	486	Nürnberg Ztr.-Bhf.	Bayerische Stsb.	
487	—	—	1	Korb	Maschinenteile aus Zink	10	487	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
488	—	—	1	Kiste	Maschinenteile —	128	488	Bad Münster a. St.	Direktion Mainz	
489	—	—	1	Reisekorb	Matrosenkleidung etc.	22	489	Offleben	K. E.-D. Magdeburg	f. H. Mützel, Matrose.
490	—	—	1	Sack	Mehl —	100	490	Herdecke-Vorh.	K. E.-D. Elberfeld	
491	—	—	1	Bund	Messingstangen —	1	491	Altmünsterol	Reichsbahn	
492	—	—	1	—	Milchsieb —	?	492	Hamburg B. Eilg.	K. E.-D. Altona	
493	—	—	1	—	Mörtelkasten —	6	493	Rummenohl	K. E.-D. Elberfeld	
494	—	—	1	Ballen	5 Obstbäume —	25	494	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
495	—	—	2	„	leb. Obstpflanzen —	71	495	Ems	K. E.-D. Frankf. a/M.	
496	—	—	1	Paket	Odin —	1,5	496	Radolfzell	Badische Stsb.	
497	—	—	1	Sack	Ölkuchensäcke —	41	497	Harburg	K. E.-D. Altona	
498	—	—	1	Bund	3 Ofenrohre —	9	498	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
499	—	—	1	Kiste	7 Dos. Pfefferlinge —	18	499	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
500	—	—	1	Kollo	leb. Pflanzen —	12	500	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
501	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	16	501	Oberrottenbach	K. E.-D. Erfurt	
502	—	—	2	Pack	leb. Pflanzen —	17	502	Zwickau	Sächsische Stsb.	
503	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	18	503	Dresden Fr.		
504	—	—	1	Korb	leb. Pflanzen —	20	504	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
505	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	22	505	Birnbaum	K. E.-D. Posen	
506	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	22	506	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
507	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	22	507	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
508	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	23	508	Weida	Sächsische Stsb.	
509	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	27	509	Gusow	K. E.-D. Bromberg	
510	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	44	510	Benrath	K. E.-D. Elberfeld	
511	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	75	511	Ragnit	K. E.-D. Königsberg	
512	—	—	1	Bund	12 Pflanzhölzer —	8	512	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	
513	—	—	1	—	Pflugrad —	15	513	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
514	—	—	2	—	Pflugschare —	10	514	Guben	K. E.-D. Posen	
515	—	—	1	Bund	6 Pflugschare —	12	515	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
516	—	—	2	„	11 Pflugschare —	40	516	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
517	—	—	1	„	2 Pflugteile —	6	517	Aumühle	K. E.-D. Cassel	
518	—	—	1	Stück	schmiedeeis. Platte —	4	518	Gera	K. E.-D. Erfurt	
519	—	—	1	—	Plättbrett —	5	519	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
520	—	—	1	Eimer	Preißelbeeren —	15	520	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
521	—	—	1	Sack	Pumpernickel —	17	521	Frankf. a/M. H. Eil.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
522	—	—	1	Korb	Putztüch. u. Bürstenw.	24	522	Bullay	St. Johann-Saarbr.	
523	—	—	3	—	eis. Rahmen für Gaslaternen	7	523	Magdeburg B.	K. E.-D. Magdeburg	
524	—	—	1	Ballen	Reis —	100	524	Trier H.-B.	St. Johann-Saarbr.	
525	—	—	1	Sack	Reis —	106	525	Lengerich	Teutob. Wald-Eisenb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
526	—	—	1	Reisekorb	gefüllt —	33,5	526	Treptow a/R.	K. E.-D. Stettin	
527	—	—	1	„	gefüllt —	33	527	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
528	—	—	1	„	leer, neu —	6	528	Potsdam	„	
529	—	—	11	—	hölz. Riemscheiben —	?	529	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
530	—	—	2	—	Riemscheiben —	5	530	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
531	—	—	1	—	Riemscheibe —	24	531	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
532	—	—	2	Block	Roheisen —	265	532	Ludwigshütte	K. E.-D. Essen	
533	—	—	1	—	eis. Rohr —	72	533	Eberbach	Direktion Mainz	
534	—	—	1	—	Rohr mit 3 Öffnungen, an den Enden Muffen	31	534	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
535	—	—	3	—	eis. Rohre —	90	535	Rheine	K. E.-D. Münster	
536	—	—	3	Bund	eis. Rohre —	97	536	Salzuflen	K. E.-D. Hannover	
537	—	—	1	„	2 Rohre —	12	537	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
538	—	—	22	Rohrkörbe	leer —	—	538	Chorzow	K. E.-D. Kattowitz	
539	—	—	1	—	Rohrstuhl —	5	539	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
540	—	—	1	Pack	Rosensträucher —	5	540	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
541	—	—	1	—	Roste, 4 Herdfüße —	6	541	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
542	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	—	542	Kevelaer	„	
543	—	—	2	„	Rundeisen —	17	543	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
544	—	—	1	Stange	Flacheisen —	18	544			
545	—	—	5	Stangen	Rundeisen —	28	545	Ochtrup	K. E.-D. Münster	
546	—	—	1	Bund	6 Stangen Rundeisen	37	546	Löhne i/W.	K. E.-D. Hannover	
547	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	55	547	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
548	—	—	2	„	Rundeisen —	97	548	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
549	—	—	3	„	Rundeisen —	115	549	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
550	—	—	5	„	Rundeisen —	120	550	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
551	—	—	22	—	eis. Rundstäbe —	40	551	Geseke	K. E.-D. Cassel	
552	—	—	1	—	Rundstahl —	40	552	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
553	—	—	1	Pack	Säcke —	14	553	Bentheim	Holländische E.	gez. Registered Hor-Brawlack.
554	—	—	4	Sack	alte Säcke —	135	554	Burxdorf	K E.-D. Halle a/S.	
555	—	—	1	Flasche	Salzsäure —	35	555	Duisburg	K. E.-D. Essen	
556	—	—	1	Faß	Sauerkraut —	66	556	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
557	—	—	1	—	Schiebkarrenrad —	8	557	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	
558	—	—	1	Sack	Schinken —	49	558	Bramsche	Oldenburgische Stsb.	
559	—	—	1	—	Schlafsofa —	46	559	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
560	—	—	1	—	Schlafsofa. —	69	560	Fraustadt	K. E.-D. Posen	
561	—	—	1	Schließkorb	leer, gebraucht —	8	561	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
562	—	—	1	—	Schrankwand —	4,5	562	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
563	—	—	1	Ballen	Schuhriemen —	12	563	Lübbecke	K. E.-D. Münster	
564	—	—	1	Bund	Sensen —	6	564	Norden	„	
565	—	—	1	„	Sensen —	10	565	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
566	—	—	6	—	Sensenbaum, Sense, Forken, Spaten, Meßgeschirr	9	566	Karow	Großh. Meckl. Stsb.	
567	—	—	1	—	Sitzbadewanne —	6	567	Lemförde	K. E.-D. Münster	
568	—	—	1	Ballen	Spazierstöcke —	19	568	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
569	—	—	1	Kiste	Spiegelglas —	8	569	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
570	—	—	1	—	Spindel —	4	570	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
571	—	—	1	Korb	11 Spindelschrauben etc.	46	571	Elsterwerda	K. E.-D. Halle a/S.	
572	—	—	1	Paket	Springfedern —	35	572	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
573	—	—	1	Ballen	Sprungfedern —	28	573	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
574	—	—	4	Stäbe	Stabeisen —	135	574	Konstanz	Badische Stsb.	
575	—	—	18	Stangen	Stahl, 3,30 m lang —	—	575	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
576	—	—	1	Stab	Stahl —	3	576	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
577	—	—	2	Stäbe	Stahl *) —	13	577	Ems	K. E.-D. Frankf. a/M.	(*) Rex cast steel.
578	—	—	1	Stange	Stahl —	22	578	Engelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
579	—	—	3	Stangen	Stahl —	45	579	Harburg	K. E.-D. Altona	
580	—	—	10	„	Stahl —	46	580	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
581	—	—	8	Stäbe	Stahl *) —	57	581	„	„	*) 4 rund, 4 flach.
582	—	—	5	—	Stahlstangen —	10	582	Wronke	K. E.-D. Bromberg	
583	—	—	2	—	eis. Stangen —	—	583	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	
584	—	—	1	Ballen	Steifleinen —	40	584	Deutz	K. E.-D. Cöln	
585	—	—	161	Stück	Steinplättchen —	?	585	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
586	—	—	1	Verschlag	Stroh —	73	586	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
587	—	—	1	Bund	2 Stühle —	9	587	Deutz	„	
588	—	—	1	Ballen	Tapetenmuster —	15	588	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
589	—	—	1	Korb	Temperguß —	87	589	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
590	—	—	1	Gestell	Tischaufsatz —	?	590	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
591	—	—	4	Tonnen	leer —	59	591	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
592	—	—	600	—	Tonplatten —	240	592	Raumland	K. E.-D. Elberfeld	
593	—	—	1	Ballen	Treibriemen, Riemen	4	593	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	
594	—	—	1	—	Treibriemenspange —	13,5	594	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	
595	—	—	2	—	Uhrgewichte —	3	595	Rummelsburg Rg.	K. E.-D. Berlin	
596	—	—	1	Reisekorb	Uniformstücke etc. —	20	596	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck.
597	—	—	1	—	Wagenachse —	5	597	Kastorf	K. E.-D. Altona	
598	—	—	1	—	Wagschalenhalter —	2	598	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
599	—	—	1	—	eis. Walze —	9	599	Öbisfelde	K. E.-D. Hannover	
600	—	—	1	—	Walzblech —	240	600	Gau-Algesheim	Direktion Mainz	
601	—	—	4	Stück	Walzeisen —	290	601	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
602	—	—	1	Gestell	span. Wand —	7	602	Sagan	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
603	—	—	1	—	Waschbrett —	1,5	603	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
604	—	—	1	Reisetasche	Wäsche —	4,5	604	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
605	(Gepäck)	—	1	Spankorb	Wäsche etc. —	14	605	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	für Max Lettre.
606	—	—	1	Segeltuch-koffer	Wäsche, Schuhe, Noten etc.	21	606	„	„	Gepäck.
607	—	—	1	Bund	2 Weidenkörbe —	7	607	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
608	—	—	1	Kiste	Wein —	23	608	Blomberg		
609	—	—	1	Ring	verz. Weißblech —	12	609	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
610	—	—	1	Stück	Weißmetall —	2	610	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
611	—	—	1	—	eis. Welle —	9,5	611	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
612	—	—	1	—	eis. Welle —	54	612	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
613	—	—	1	—	Welle, 5 m —	75	613	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
614	—	—	1	Stück	□-Werkzeugstahl —	20	614	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	
615	—	—	1	—	Zahnrad —	5	615	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
616	—	—	1	Paket	Zelttuch —	40	616	Walldorf	Direktion Mainz	
617	—	—	1	Wagen	Ziegelsteine —	—	617	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	Els. 14364.
618	—	—	1	„	glasierte Ziegeln —	—	618	Rheda	K. E.-D. Hannover	Bresl. 43627.
619	—	—	1	„	Ziegeln —	2434	619	Altwasser	K. E.-D. Breslau	Bresl. 54388.
620	—	—	2	Tafeln	Zinkblech —	14	620	Ahrweiler	K. E.-D. Cöln	
621	—	—	5	—	Zinkblecheimer —	8	621	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
622	—	—	1	—	Zinkröhre —	12,75	622	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 31. 20. April 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Frachterstattungsgrundsätze im internationalen Güterverkehr.

Fahrplanaushänge.

Nachrichten:

Deutschland: Handhabung der Bahnsteigsperre. — Belegen von Sitzplätzen mit Handgepäck. — Beschäftigung von Bahnmeistern im technischen Bureaudienst. — Neuer Personentarif zwischen Deutschland und Österreich einerseits und den nordischen Ländern anderseits. — Der neue Gütertarif für die preuß.-hess. Staatsbahnen. — Beschaffung von Güterwagen. — Eiersendungen aus Rußland. — Gesellschaft für elektr. Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin. — Pfälzische Eisenbahnen. — Genesungsheim Moltkefels in Schreiberhau. — Deutscher Eisenbahnbeamten-Verein.

Österreich: Einnahmen der österr. Privatbahnen. — Aussig-Teplitzer E. — Staatseisenbahngesellschaft. — Die Prioritäten der Österr. Nordwestbahn. — Österr. Auskunftsbureau in London. — Delegiertenwahlen für die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen. — Internat. Straßen- und Kleinbahnkongreß. — Aufhebung der Personenzüge im Fernverkehr.

Ungarn: Rückzahlung des ungarischen Vorschusses der Staatseisenbahngesellschaft. — Begebung der ungar. Investitionsrente. — Motorwagenbetrieb zwischen Budapest und Gödöllö. — Erste ungar. Wirtschaftseisenbahn mit Motorwagenbetrieb. — Die Bahnbauten in Bosnien.

Übrige europäische Länder: Pariser Stadtbahn und Pariser Stadtverwaltung. — Berufsvereinigung der franz. Eisenbahnangestellten. — Berner Alpendurchstich. — Brienzerseebahn u. Brünigbahn. — Simplontunnel. — Direkte Linie Rom Neapel. — Der elektr. Betrieb in England. — Londons Verkehr. — Eisenbahntransport von geschlachtetem Vieh auf russischen Bahnen.

Fremde Weltteile: Entwicklung des Eisenbahnwesens in Kanada. — Amerikanische Interkontinentalbahn.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Frachterstattungsgrundsätze im internationalen Güterverkehr.

Vom Eisenbahnsekretär Burmeister zu Halle.

Die Frachtgeber, denen § 51 V.-O. gegen Entziehung des Rechts auf Wahl des Transportweges (Eilgüter ausgeschlossen) innerhalb des Geltungsbereichs der Verkehrsordnung einen Rechtsanspruch auf die billigste Fracht gewährt, sind geneigt, diese ursprünglich im Interesse einer ökonomischen Betriebsleitung eingeführte, nur innerhalb des gedachten Geltungsbereichs zwingendes Recht bildende Bestimmung*) ohne weiteres auch für den Verkehr mit dem Auslande in Anspruch zu nehmen, obschon die rechtlichen wie tatsächlichen Verhältnisse hier bei weitem anders liegen. Die im Laufe der Zeit auf solche Ansprüche ergangenen behördlichen Entscheidungen weisen ihrerseits so voneinander abweichende Auffassungen über die im internationalen Güterverkehr zu beobachtenden Erstattungsgrundsätze auf, daß es für den Reklamanten durchaus nicht gleichgültig ist, welcher der Behörden die Prüfung und Entscheidung über seinen Antrag zusteht. Hier hält man sich streng an die rechtlichen Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens, dort richtet man sich nach dem sogenannten „kaufmännischen Standpunkt des Entgegenkommens, wie er sich für eine dem Verkehr dienende Staatsanstalt geziemt", wobei der seit der Verstaatlichungsära in größerem Umfange eingeführte, indessen sehr dehnbare Begriff der Billigkeit, welcher mit der Zeit mehr und mehr zu einer bloßen für die Begründung einer Erstattung notwendigen Form herabgedrückt ist, eine nicht unbedeutende Rolle spielt. Diese verschiedenartige Übung und das Interesse an einer einheitlichen Auffassung in internationalen Frachterstattungsfragen gebieten es, der Sache auf den Grund zu gehen. Jenes Interesse hat seine tiefere Begründung in einem der obersten Grundsätze staatlicher Tarifpolitik: der gleichen Behandlung aller Frachtgeber. Es vereinigen sich also mehrere Gesichtspunkte, die es erwünscht machen, aus dem Ergebnis der Untersuchung und unter Berücksichtigung tatsächlicher im Reklamationswesen hervorgetretener Verhältnisse Grundsätze abzuleiten, durch welche die Einheitlichkeit gesichert wird.

*) Bundesratsbeschluß v. 12. März 1885. E.-V.-Bl. 1885 S. 91 und 25. Sitzung std. Tarifkommission v. 5.—6. Juni 1885.

I.

Die Forderung der Gewährung der billigsten Fracht im internationalen Güterverkehr wird in ihrer Allgemeinheit bekanntlich durch den allerdings viel umstrittenen Artikel 6 [1] I des Int. Üb. abgewiesen; entstanden aus den Bestimmungen des Vereins-Betriebsreglements § 50 3. Abs. 3: ... „fehlt die Angabe des Transportweges, so wählt die Versandexpedition auf Gefahr des Absenders denjenigen Weg, der ihr in dessen Interesse am zweckmäßigsten erscheint" — wahrt er in einer etwas anderen Fassung dem Frachtgeber unbegrenzt das Recht der Wahl des Transportweges und begründet für den Fall, daß von diesem Recht kein Gebrauch gemacht ist, eine Haftpflicht der Eisenbahn nur dann, wenn ihr bei Wahl des Weges ein grobes Verschulden zur Last fällt. Ohne Zweifel genügt diese Bestimmung in den meisten Fällen. Besteht zwischen Versand- und Empfangsstationen ein direkter Auslandstarif nicht, so wird doch von der Verwaltung meist eine Erstattungspflicht schon dann übernommen, wenn den Abfertigungsstellen bei einiger Umsicht und Beachtung der einschlägigen Verwaltungsvorschriften (Allgem. Abf.-Vorschriften und Dienstanweisungen) auf Grund des ihnen zur Verfügung stehenden Tarif- und Kartenmateriales nicht gerade die billigste, wohl aber eine den Interessen des Absenders dienlichere Abfertigung, als geschehen, bekannt sein konnte. Abzulehnen sind danach diejenigen Ansprüche, welche eine Kenntnis der den Abfertigungsstellen nicht zu Gebote stehenden Tarife der nachfolgenden Verwaltungen, insbesondere der Lokaltarife ausländischer Bahnen voraussetzen, wenn die gewählte Abfertigung den Verwaltungsvorschriften und Dienstanweisungen entspricht und der

eingeschlagene Transportweg nicht erheblich von dem nach dem Kartenmaterial und der geographischen Lage der Versand- und Empfangsstation ungefähr kürzesten Wege abweicht. Das Recht, die auf einem Umwege sich ergebende billigste Fracht nachträglich zu fordern, ist durch die Unterlassung der Angabe dieses Weges und der darüber bestehenden Tarife im Frachtbrief ohne Frage verwirkt. (S. auch Gerstner, Intern. Eisenb.-Frachtrecht § 20; Eger, Intern. Übereinkommen Art. 6, Nr 44.) Wenn hiermit zunächst eine allgemeine, bisher wenigstens teilweise schon beobachtete Richtschnur für die Entscheidungen in den gedachten Fällen gegeben ist, so bleibt doch die scheinbar einfachere, tatsächlich weit schwierigere Frage zu beantworten, wie in den Fällen entschieden werden soll, wo direkte Auslandstarife zwischen Versand- und Empfangsstationen bestehen, bei deren Anwendung eine bestimmte Wegevorschrift nicht erforderlich ist und wo eine indirekte Abfertigung auf demselben Wege oder auf Umwegen — womöglich durch andere von den vorliegenden direkten Verbandswegen nicht berührte Staatsgebiete — eine billigere, nachträglich im Reklamationswege beanspruchte Fracht ergibt?

Freilich ist die durch das Internationale Übereinkommen geschaffene Rechtslage auch hierfür unverändert; das reichsgerichtliche Urteil vom 21. September 1898 (Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Band 42, S. 24) hat dies ausdrücklich bestätigt. Allein der Umstand, daß nichtsdestoweniger von einigen Verwaltungen solchen Erstattungsanträgen in den meisten Fällen entsprochen wird, und die oft geäußerte, nicht ohne weiteres abzuweisende Frage, weshalb denn direkte Tarife erstellt werden, wenn sie nicht die billigsten Frachten sichern, lassen Bedenken aufkommen, ob jene Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens bei der heutigen Ausbildung der internationalen Gütertarife dem allgemeinen Gerechtigkeitsgefühl noch entsprechen, das ja doch von dem geltenden Recht nicht verletzt werden soll. Die Frage spitzt sich also darauf zu, ob es im Wesen eines ordentlich erstellten direkten Tarifes mit dem Auslande liegt, daß er für alle Güter zu allen Zeiten die billigsten Frachten enthalten müsse.

Von der Beantwortung dieser Frage wird es abhängen, welche Stellung gegenüber den gedachten Erstattungsanträgen unter Wahrung der berechtigten Interessen der Frachtgeber und der Eisenbahnen einzunehmen und ob dabei etwa eine Änderung des geltenden Rechts ins Auge zu fassen ist.

II.

Die aufgeworfene Frage erfordert, daß man sich die formellen und materiellen Bedingungen, unter welchen ein direkter Auslandstarif zustande kommt, sowie die technische Aufbereitung des Zahlenmaterials in großen Zügen vergegenwärtige.

Zuerst gehört hierzu bekanntlich die Lösung der Aufgabe, die in den beiden in direkten Verkehr zu setzenden Länder herrschenden formellen Tarifgrundlagen einander anzupassen, um aus ihrer Verschmelzung ein neues, einheitliches Tarifschema mit einheitlichen Tarifbestimmungen und gleichlautender Klassifikation zu schaffen. Jene weisen jedoch sehr wesentliche Verschiedenheiten auf; sind sie doch das Ergebnis einer langjährigen Entwicklung, die ihre Richtung anfänglich von den persönlichen Anschauungen der leitenden Männer der Privatbahnen, dann von der mehr oder minder starken staatlichen Einwirkung, am stärksten jedoch von den Bedingungen und Besonderheiten des wirtschaftlichen Lebens des Landes erhalten hat. Die Tarifsysteme der einzelnen Länder stehen heute jedes für sich als ein organisches Ganzes vor uns, in das die Verkehrsgüter des Landes derartig eingeordnet sind, daß unvorsichtige Änderungen darin unübersehbare Verschiebungen und auch wirtschaftliche Schwierigkeiten hervorrufen können.

Diese Verschiedenheiten, deren Anpassungsfähigkeit häufig durch gesetzliche Bestimmungen und Verwaltungsvorschriften erschwert wird, sind zuweilen so groß, daß es z. B. bislang nicht gelungen ist, zu direkten, auf einer gemeinsamen Tarifgrundlage aufgebauten Tarifen mit den französischen Bahnen zu gelangen.*)

Für Deutschland kommt für die Herstellung direkter Tarife mit dem Auslande in Betracht, daß der aus den Tarifkämpfen der 70 er Jahre hervorgegangene Grundsatz gilt, ausländische Produkte und Fabrikate im allgemeinen tarifarisch nicht günstiger zu behandeln, als gleichartige inländische Erzeugnisse; es darf daher bei der Vereinbarung eines direkten Tarifschemas von dem Reformtarif nicht wesentlich abgewichen werden.**) Dagegen stehen einer etwaigen ungünstigeren Behandlung der Güter des Auslandes im Inlande, sei es in der Abfertigung, sei es in den Beförderungspreisen, die Bestimmungen der Handelsverträge entgegen (z. B. Art. 15 des österreichisch-ungarisch-deutschen Handelsvertrages vom 6. Dezember 1891). So zeigt sich denn in der Praxis, daß das deutsche Reformschema den tarifarischen Grundlagen aller Auslandsverkehre sein Gepräge aufgedrückt hat.

Unmittelbar hiermit zusammenhängend steht die zweite Frage der Höhe der Einrechnungsanteile. Auch hier hat der erwähnte Grundsatz dahin gewirkt, daß, abgesehen von den der ministeriellen Genehmigung besonders unterliegenden Ausnahmetarifen, in die einzelnen Klassen des vereinbarten neuen Schemas deutscherseits die entsprechenden normalen Streckenanteile bis zu den Grenzpunkten meist unter Auflassung einer halben Abfertigungsgebühr eingerechnet werden. Eine Ausnahme hiervon machen allein die Tarife mit den unteren Donauländern (Rumänien, Serbien, Bulgarien usw.), diejenigen mit der Levante, mit Ostafrika und mit Rußland. Hinsichtlich des letzteren in der Hauptsache nur in der Richtung von Deutschland. In diese Tarife sind besonders ermäßigte Anteile eingerechnet, weil bei den hier in Frage kommenden Entfernungen die Einrechnung normaler Streckensätze eine verkehrshindernde Frachthöhe herbeiführen würde, während die ermäßigten Sätze unter Hinzurechnung der Anteile der Durchgangsländer (im Verkehr mit Rußland deutscherseits eine entsprechende Abstufung nach Zonen) eine Verletzung des obigen Grundsatzes nicht befürchten lassen. Überdies handelt es sich in den fraglichen Verkehren in überwiegendem Maße um die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse.

Die dritte Frage ist die der allgemeinen Festsetzung der Verkehrsleitung zum Zwecke der Tariferstellung. Sie kann geregelt werden einmal nach dem Grundsatz des kürzesten Weges unter allfälliger Zulassung einer Verkehrsbeteiligung anderer Wege innerhalb einer gewissen Umwegsgrenze (meist von 20%)***), zum anderen nach einem summarischen Verfahren, indem der Verkehr geographisch abgegrenzter Gebiete des einen Landes mit eben solchen des anderen je einem leitungsberechtigten Grenzübergangspunkt zugewiesen wird.

Nachdem über diese Punkte, welche eine ganze Reihe hier nicht zu behandelnder Unterfragen enthalten, Einigung erzielt ist, beginnt die Herstellung der Güterklassifikation und die tariftechnische Aufbereitung des Zahlenmaterials, welche im Zusammenhange mit der folgenden praktischen Erläuterung besprochen werden sollen.

---

*) Die direkte Abfertigung vollzieht sich hier auf Grund von Schnittsätzen bis zur und von der Grenze unter Anwendung der beiderseitigen Tarifgrundsätze und Klassifikationen mit allen den solchen Tarifen anhaftenden, hier nicht zu erörternden Nachteilen. Als direkte Tarife im strengeren Sinne können die deutsch-französischen Tarife nicht angesprochen werden.

**) Bundesratsbeschluß v. 6. April 1877; für Preußen M.-E. v. 24. Juni 1879, Fleck, Betriebsreglement § 52.

***) Der auf dem kürzesten Wege zwischen zwei Stationen der beiden Länder liegende Grenzübergangspunkt wird als leitungsberechtigt bei der Tariferstellung meist durch besondere Frachtanteilsermäßigungen bis zu $\frac{1}{3}$ Abfertigungsgebühr deutscherseits bevorzugt. Die Verkehrsleitung auf den beiderseitigen Staatsgebieten bis und ab diesem Grenzpunkt findet nach besonderen, hier nicht zu erläuternden Grundsätzen statt.

III.

Eine richtige Würdigung der Schwierigkeiten, welche bei der Herstellung eines direkten Tarifs zu überwinden sind, wird jedoch erst möglich durch Erläuterung des bisher Gesagten an der Hand eines bestimmten Beispiels. Als solches sollen die Grundlagen des direkten deutsch-belgischen Gütertarifs dienen. Erst an der Hand des Ergebnisses dieser Untersuchung wird die eingangs aufgeworfene und entscheidende Frage mit einiger Sicherheit beantwortet werden können, ob an die direkten internationalen Tarife überhaupt die Forderung gestellt werden kann, daß sie für alle Güter und zu allen Zeiten die unbedingt billigsten Frachten enthalten müssen.

A. Abgesehen von dem als bekannt vorausgesetzten deutschen Reformtarif, als dem einen Teil der Grundlagen für die Bildung eines deutsch-belgischen Tarifschemas, ist der andere Teil, der innere belgische Tarif, einer kurzen Betrachtung zu unterziehen.

Der belgische Tarif ist im allgemeinen auf der Wertklassifikation aufgebaut.*) In ihm unterscheidet man den Expreßguttarif Nr 1, den Eilguttarif Nr 2, den Frachtguttarif Nr 3 und die Tarife Nr 4—6 für Wertgegenstände, Fahrzeuge und lebende Tiere. Neben den vier Klassen des Frachtguttarifs Nr 3 gibt es eine große Reihe von ermäßigten Spezialtarifen für bestimmte Stationsverbindungen (z. Z. 56), welche ungefähr den deutschen Ausnahmetarifen entsprechen. Der Expreßtarif Nr 1 und die Tarife Nr 4–6 sind für unsere Frage nicht weiter von Belang und scheiden bei der Darstellung aus.

Die Anwendungsbedingungen des Tarifs Nr 2 und Nr 3 sind kurz folgende: Tarif Nr 2 wird angewendet auf Sendungen mit einem Gewicht bis zu 200 kg, es sei denn, daß der Versender ausdrücklich die Abfertigung nach Tarif Nr 1 oder 3 fordert. Tarif Nr 3, also der Frachtguttarif, enthält vier Klassen und gilt für alle als Frachtgut aufgegebene Güter, deren Fracht sich nach den Sätzen der Klasse berechnet, in welche jene gemäß der Güterklassifikation gehören. Die Anwendung der Sätze der vier Klassen ist außerdem abhängig von der Aufgabe gewisser Mindestmengen oder Frachtzahlung für diese. Sie betragen: 400 kg für die 1. Klasse, 5000 kg für die 2. und 3. Klasse, 10 000 kg für die 4. Klasse. Unterhalb dieser Gewichtsmengen tarifieren die Güter der Klassen 2 und 3 nach Klasse 1 mit Frachtzahlung für mindestens 400 kg, diejenigen der 4. Klasse bei Aufgabe von mindestens 5000 kg nach Klasse 3, unter 5000 kg nach Klasse 1. Die Aufgabe in einem Wagen — das Wesensmerkmal des gemischten Systems, also des deutschen Reformtarifs — wird dagegen für die Tarifierung nach den Normalklassen nicht verlangt.

B. Hiernach stehen zum Zwecke der Verschmelzung zu einem einheitlichen deutsch-belgischen Verbandsschema neben den Eil- und Stückgutklassen vier belgische Haupt- und eine Nebenklasse den vier deutschen Haupt- und drei Nebenklassen gegenüber. Zu berücksichtigen ist hierbei, daß die Annahme des gemischten Systems für das Verbandsschema eine Bedingung ist, an welcher deutscherseits festgehalten werden muß.

Dieser Umstand wie auch die früher erörterte verschiedenartige tarifarische Bewertung der Güter in beiden Ländern, nach welcher man die Güter einer belgischen Klasse in verschiedenen Klassen des deutschen Teils I B (und umgekehrt) antrifft, legt zunächst den Gedanken nahe, das neue Schema durch eine mechanische Verbindung der beiderseitigen Klassen zu finden. Indessen schon die Ungeheuerlichkeit eines Schemas mit allein 16 Hauptklassen läßt die praktische Unmöglichkeit erkennen, auf solche Weise zu einem übersichtlichen und brauchbaren Tarif zu gelangen. Es hat sich deshalb die belgische Staatsbahn im Interesse einer Vereinfachung des Verbandsschemas zu ziemlich erheblichen Ermäßigungen gegenüber ihren Lokalsätzen bereit gefunden und gleichzeitig das deutsche gemischte System sowie die Warenbezeichnung der deutschen Klassifikation für den Verbandsverkehr angenommen. Hierdurch wurde die Vereinbarung des folgenden Verbandsschemas, welchem das belgisch-niederländische System aus den unten behandelten Gründen angegliedert werden mußte, mit nachstehenden Klassensätzen möglich.

	Stückgut			Wagenladungen									
	Eilgut	Allgemeine Stückgutklasse	Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Klassen		Spezialtarife				Ausnahmetarife *)			
				A 1	B	A 2	I	II	III	1	2	3	4
Eingerechnet sind													
für die deutschen Strecken: die normalen Streckensätze nebst ½ Abfertigungsgebühr der Klassen	Eilgut	Allgemeine Stückgutklasse	Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	A 1	B	A 2	I	II	III	B	I	II	III
für die belgischen Strecken: a)	Tarif Nr 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) die Sätze der Klassen des Frachtguttarifs Nr 3	—	1 cl + 0,50		$\frac{1\text{ cl} + 2\text{ cl}}{2}$	2 cl	2 cl	$\frac{2+3}{2}$	3	4	$\frac{2+3}{2}$	3	4	3
für die belgisch-niederländischen Strecken:	Eilgut	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
die Sätze der Sektionen des Frachtguttarifs des belgisch-niederländischen Schemas .	—	1 sect. + 0,50		$\frac{1+2}{2}$	2	2	$\frac{2+3}{2}$	3	Sp.-T. II	$\frac{2+3}{2}$	3	4	$\frac{3+4}{2}$

*) Die vier Ausnahmetarife fallen nicht unter den deutschen Begriff „Ausnahmetarif“; sie stellen — wie aus den Einrechnungsanteilen ersichtlich — nur eine besondere Verbindung der deutschen und belgischen Normalklasse dar.

Die deutscherseits für den Verband zur Verfügung gestellten Anteile sind ohne weiteres aus dem Schema abzulesen; sie entsprechen den normalen Streckensätzen unter Auflassung einer halben Abfertigungsgebühr für den leitungsberechtigten Übergang. Diejenigen der belgischen Staatsbahnen lassen sich aus einer Vergleichung der Gütertarifierung nach der innerbelgischen und der Verbandsklassifikation in Verbindung mit einer Gegenüberstellung der belgischen Klassensätze und der im obigen Schema angegebenen feststellen. Danach weisen die belgischen Einrechnungsanteile ziemlich erhebliche Ermäßi-

*) Recueil officiel des tarifs, fascicule I du tarif intérieur et mixte (Conditions réglementaires et classification générale des marchandises) v. 1. Juni 1899.

gungen gegenüber dem Lokaltarif auf; sie erreichen die Höhe des Frachtunterschiedes einer halben bis zu einer ganzen belgischen Klasse. Trotzdem ist das Verbandsschema in bezug auf die Verhinderung billigerer Umkartierungen an der Grenze nicht vollkommen. Es hat dies zum Teil seinen Grund in der vereinbarten Verkehrsleitung, wonach der Verkehr zonenartig abgegrenzter Gebiete bestimmten Übergangspunkten als allein leitungsberechtigten Wegen zugewiesen ist. Zum weitaus größten Teil aber ist die billigere Umkartierungsmöglichkeit an der Grenze eine Wirkung der von Belgien angenommenen Grundsätze der Frachtberechnung des gemischten Systems. Sie äußert sich insbesondere bei der Frachtberechnung nach der Nebenklasse A 2 für diejenigen Güter, welche dem Sp.-T. II, dem A.-T. 2 und A.-T. 3 angehören.

Ein Beispiel soll diese für unsere Frage wichtige Tatsache erläutern. Nach Sp.-T. II des Verbandsschemas tarifieren die im deutschen Sp.-T. II genannten Güter der belgischen 3. Klasse (auch mehrere der 2. und vereinzelt auch solche der 1. Klasse). Für die letzteren bedeutet die Verbandstarifierung eine erhebliche Ermäßigung, teilweise auch noch bei Aufgabe in 5 t-Ladungen nach A 2. Für die Güter der 3. Klasse tritt bei Aufgabe in 10 t-Ladungen keine Ermäßigung, bei Aufgabe in 5 t (A 2) dagegen eine Erhöhung der Sätze um eine ganze Klasse ein, d. i. für die halbe Ladung:

auf 50 km belgischen Durchlaufs eine Erhöhung um 5 Fr.
„ 100 „ „ „ „ „ „ 8 „
„ 200 „ „ „ „ „ „ 15 „

gegenüber der Umkartierung an der Grenze; also eine erhebliche Erhöhung, welche auch durch die Auflassung der halben deutschen Abfertigungsgebühr, d. i. 3 Fr. 75 Cts., nicht annähernd ausgeglichen wird. Allerdings werden zum Teil diese Fälle möglicher Umkartierungen an der deutsch-belgischen Grenze verringert a) durch die Auflassung der halben deutschen Abfertigungsgebühr, und zwar um so eher, je näher die belgische Station nach der Grenze liegt, b) hinsichtlich solcher Stationsverbindungen, welche dem Einfluß anderer nicht leitungsberechtigter Tarifbildungswege unterliegen: durch Übernahme der über die letzteren gefundenen Frachtsätze auf den leitungsberechtigten Weg.

Bei der Herstellung des deutsch-belgischen Tarifs war ferner zu beachten, daß entsprechend der geographischen Lage Belgiens und gemäß den Vereinbarungen unter den beteiligten Bahnen nicht nur die deutsch-belgischen, sondern auch die nur über niederländische Strecken erreichbaren Übergänge nach Belgien als transportberechtigte Wege in Betracht gezogen werden mußten (also Richterich-Lanaeken, Richterich-Visé, Dalheim-Lanaeken, Dalheim-Hamont und Venlo-Visé). Dieser Umstand gebot die oben bereits vorgenommene Angliederung des belgisch-niederländischen Tarifschemas an das Verbandsschema. Hieraus ergibt sich nun nach zwei Richtungen eine weite Erschwerung in der Feststellung der billigsten Klassensätze und eine Erweiterung der Möglichkeit von Umkartierungen für gewisse Güter.

1. Die belgische Klassifikation und diejenige des belgisch-niederländischen Tarifs stimmen nicht überein. Die letztere war geschaffen auf Grund der wirtschaftlichen und Handelsbeziehungen zwischen Belgien und den Niederlanden, insbesondere in Rücksicht auf den Wettbewerb der belgischen und niederländischen Häfen. Sie hat indessen seit 1868, von wo ab das belgische System seine heutige Form erhalten hat und die hierzu gehörige Klassifikation den veränderten Verkehrsbedürfnissen entsprechend im Laufe der Zeit zahlreichen Änderungen unterworfen worden ist, offenbar mit Absicht so gut wie gar keine nennenswerte Weiterbildung erfahren. Daher trifft man heute die Güter einer belgischen Klasse in verschiedenen Klassen des belgisch-niederländischen Schemas an.

2. Auch die Einheitssätze*) der entsprechenden Klassen der beiden Tarife sind nur bis zu der Entfernung von 75 km gleich; von 76 km werden die Sätze der belgisch-niederländischen Klassen (1. bis 3. Sektion) erheblich teurer als diejenigen der 1. bis 3. belgischen Klasse. Die 4. belgische Klasse entspricht bis 75 km der 4. Sektion des belgisch-niederländischen Tarifs, von 76 km ab decken sich aber die Sätze der belgischen 4. Klasse mit denjenigen des belgisch-niederländischen Spezialtarifs II. Diesen bei 76 km eintretenden Unterschieden in der Höhe der Sätze ist es zu verdanken, daß bei der Berechnung des deutsch-belgischen Gütertarifs nicht nur die Umkartierungsmöglichkeiten an den deutsch-niederländischen Grenzübergangspunkten zu berücksichtigen waren, sondern auch diejenigen, welche sich in Maastricht, Roosendaal, Tilburg, Eindhoven usw. auf niederländischem Gebiet auf Grund des deutsch-niederländischen und belgisch-niederländischen Tarifs ergeben.

Die unter solchen Verhältnissen recht umständlichen Berechnungen der billigsten Frachtsätze der regelrechten Tarifklassen werden in der folgenden Tabelle an der Stationsverbindung Elsterwerda O/L-Hannut veranschaulicht. Die niedrigsten Sätze sind fett gedruckt.

*) Recueil officiel des tarifs, service intérieur, fascicule I bis v. 1. Juni 1899; Tarif belge-néerlandais fascicule I v. 1. September 1900.

Kilometer		Stückgut			Wagenladungen									
		Eilgut	Allgemeine Stückgutklasse	Spez.-Tar. für best. Stückgüter	Allgemeine Klassen		Spezialtarife				Ausnahmetarife			
					A 1	B	A 2	I	II	III	1	2	3	4
		für 100 kg Fr.	Frachtsatz für 1000 kg in Franken											
	Elsterwerda O/L.-Hannut													
752	über Herbesthal mit 1/2 Abfert.-Gebühr	***16,17***	***78,46***	76,97	64,76	57,48	49,27	44,36	***35,34***	23,04	56,67	43 55	33,72	24,66
742	„ Richterich „ 1/1 „ „	16,29	79,05	77,08	65,20	57,64	49,62	44,71	35,72	23,43	56 68	43,75	34,01	***24,50***
748	„ Maastricht „ 1/1 „ „	16,82	81,72	77,27	64,75	57,91	49 51	45,44	36,30	24,21	57.17	44,70	34,82	24,95
741	„ Venlo „ 1/1 „ „	16,32	79,20	76,12	64,56	***56,95***	49,55	***44,34***	35,55	22,78	55 57	***42,96***	33,42	24,86
804	„ Oldenzaal „ 1/1 „ „	17,05	82,86	76,20	64 88	57,40	50,98	45,63	36,94	***22,46***	***55,26***	43,48	***33,40***	26 77
759	„ Eindhoven „ 1/1 „ „	16,98	82,50	***75,96***	***63,55***	57,33	***49,18***	45,23	36,58	24,23	56,34	44,24	34,84	25,34

(Schluß folgt.)

Fahrplanaushänge.

Der Fahrplan der eigenen Bahn ist auf den Stationen gewöhnlich nur einmal ausgehängt. Nur auf größeren Stationen finden sich Wiederholungen vor. Einzelne Teile solcher Fahrpläne, namentlich die oberen und unteren, sind schwer lesbar, selbst wenn der Fahrplan in normaler Sehhöhe aufgehängt ist. Auf Stationen, welche in diesen Teilen verzeichnet sind, empfinden alle Reisenden die Benutzung des Wandfahrplans erschwert. Aber auch abgesehen davon ist das Aufsuchen der zunächst in Frage kommenden Fahrplanabteilung unter den vielen Abteilungen für einen großen Teil der Reisenden zu schwer. Unbeholfene Fahrgäste haben ohnehin eine gewisse Scheu vor den großen Wandfahrplänen und fragen lieber zehnmal, ehe sie einmal den Fahrplan ansehen. Es kommt noch hinzu, daß der für jede Station wichtigste Teil, nämlich derjenige, in welchem die Station verzeichnet steht, oft gleichzeitig von mehreren Reisenden benutzt wird, so daß einer dem anderen im Wege ist.

Um allen diesen Nachteilen zu begegnen und um gleichzeitig Gelegenheit zu geben, das Fahrplanlesen zu erleichtern und zu verallgemeinern, wird folgender Vorschlag gemacht.

Außer den bisherigen Fahrplanaushängen und außer den etwa besonders angeschriebenen Abfahrts- und Ankunftszeiten sind die für die betreffende Station in Frage kommenden Streckenfahrpläne als Ausschnitte aus dem großen Fahrplane und zwar so oft als nötig auszuhängen, zunächst neben dem großen Fahrplan, um ohne weiteres auch in diesem auf Grund der Streckennummer den betreffenden Fahrplanteil auffinden zu können, dann in den einzelnen Wartesälen, vor den Schaltern, auf den Bahnsteigen, kurz überall, wo Reisende verkehren. Auf den Abzweigstationen sind die in Betracht kommenden mehreren Fahrplanteile zu veröffentlichen, auf den größten Stationen jedoch, wo zu viele Teile in Frage kommen würden, dürfte der Sonderaushang auf die Bahnsteige zu beschränken sein, von welchen die betreffenden Züge abgehen.

Ein Versuch mit dieser einfachen Maßregel, der zweifellos vom reisenden Publikum als Fortschritt anerkannt werden würde, kann fast kostenlos durchgeführt werden, indem es genügt, eine Anzahl Wandfahrpläne in die einzelnen Teile zu zerlegen und diese Teile an die in Frage kommenden Stationen zu verteilen, wo sie an den zu bestimmenden Stellen aufzukleben sind. Die betreffenden Wandflächen können mit einer Überschrift und einer Umrandung versehen werden. Am zweckmäßigsten ist es jedoch, die einzelnen Fahrplanteile unter Benutzung des vorhandenen Drucksatzes auf besondere Blätter in folgender Form drucken zu lassen:

Gültig vom 1. Mai 1904 bis 30. September 1904.

Fahrplanauszug

für die Strecke

Walburg-Lembach 21 **Lembach-Walburg**

Entfernung km	2611 II.—III. Klasse	2615 II.—III. Klasse	2617 II.—III. Klasse	2619 II.—III. Klasse	2621 II.—III. Klasse		Stationen		2612 II.—III. Klasse	2614 II.—III. Klasse	2618 II.—III. Klasse	2620 II.—III. Klasse	2622 II.—III. Klasse
—	6 55	11.14	1.44	5.14	6.54	ab	Hagenau (16)	an	6.23	9.31	2.13	4.51	6.52
	Vm.	Vm.	Nm.	Nm.	Nm.				Vm.	Vm.	Nm.	Nm.	Nm.
—	7.12	11.35	2.10	5.33	7.20	ab	Walburg	an	6.04	9.18	1.50	4.35	6.40
3	7.21	11.44	2.19	5.41	7.29	„	Biblisheim	„	5.56	9.10	1.42	4.27	6.33
5	7.29	11.52	2.27	5.49	7.37	„	Dürrenbach	„	5.48	9.02	1.34	4.19	6.25
6	7.37	12.00	2.35	5.57	7.45	„	Morsbronn	„	5.40	8.54	1.26	4.11	6.17
9	7.47	12.10	2.45	6.07	7.55	an	Wörth a. S.	ab	5.29	8.43	1.15	4.00	6.07
	7.49	12.12	2.47	6.09	7.57	ab		an	5.27	8.42	1.13	3.58	6.05
11	7.55	12.18	2.53	6.15	8.03	„	Langensulzbach . .	„	5.22	8.37	1.08	3.53	6.00
12	7.59	12.22	2.57	6.19	8.07	„	Liebfrauenthal-Görsd.	„	5.18	8.33	1.04	3.49	5.56
14	8.04	12.27	3.02	6.24	8.12	„	Mattstall	„	5.13	8.28	12.59	3.44	5.51
18	8.12	12.35	3.10	6.32	8.20	an	Lembach	ab	5.04	8.19	12.50	3.35	5.42
	Vm.	Nm.	Nm.	Nm.	Nm.				Vm.	Vm.	Nm.	Nm.	Nm.

Solche Fahrplanauszüge, als verkäufliche Drucksache aufgelegt, würden außerdem in den betreffenden Landesteilen weiteste Verbreitung finden und, weil sie bequemer als die großen Wandfahrpläne sind, mit Vorliebe in Wirtschaften, an öffentlichen Gebäuden usw. zum allgemeinen Nutzen angeschlagen werden.

Noch weitergehend, könnten diese Fahrplanauszüge auch in den Wagenabteilen der betreffenden Lokalzüge aufgehängt werden, womit manche Verschleppung von Reisenden verhindert und mancher weitere Vorteil erreicht würde.

Straßburg. G. Fischer, Rechnungsrat.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Handhabung der Bahnsteigsperre.** Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen besagt folgendes: Auf einzelnen Stationen wird, wie beobachtet ist, das Publikum bei der Abfertigung an der Bahnsteigsperre mit rechts- und linksseitigen Durchgängen streng und ausnahmslos nach rechts verwiesen, auch wenn von der anderen Seite Reisende nicht ankommen oder den Bahnhof verlassen. Selbstverständlich ist es zur Aufrechterhaltung der Ordnung auf den Bahnsteigen notwendig, darauf zu achten, daß zu- und abgehende Reisende einander nicht an demselben Durchgang begegnen. Soweit dies nicht zu befürchten steht, was die Bahnsteigschaffner, denen die Fahrpläne der ankommenden und abgehenden Züge bekannt sein müssen, bei einiger Umsicht leicht bemerken werden, sind die Reisenden an der Benutzung des linken Durchgangs nicht zu hindern; hierdurch wird eine schnellere Abwicklung des Verkehrs erzielt und unnötige Belästigungen des Publikums werden vermieden.

— **Belegen von Sitzplätzen mit Handgepäck.** Dieser üblen Gewohnheit des Reisepublikums tritt folgender dankenswerte Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Königlichen Eisenbahndirektionen entgegen: In letzter Zeit wird wieder mehrfach darüber geklagt, daß einzelne Reisende die freien Plätze, insbesondere in D-Zügen, mit Handgepäck belegen, um dadurch den Anschein zu erwecken, daß diese Plätze besetzt wären, und andere Reisende aus den Abteilen fernzuhalten. Das Fahrpersonal nimmt gewöhnlich keinen Anlaß, gegen eine solche Unsitte von Amtswegen und ohne Beschwerden mitreisender Personen einzuschreiten. Der Minister bringt daher einen früheren Erlaß vom 21. Juli 1900, betr. Handgepäck in den Personenwagen, nochmals in Erinnerung. Bei Revision der Fahrkarten und Kontrolle und Ausstellung der Platzkarten in D-Zügen ist insbesondere darauf zu achten, daß solche Plätze, für die Platzkarten nicht gelöst sind, mit Handgepäck dauernd nicht belegt werden.

— **Beschäftigung von Bahnmeistern im technischen Bureaudienst der preußischen Staatseisenbahnverwaltung.** Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 13. d. M. bestimmt hierüber folgendes: Nach den gemachten Wahrnehmungen besteht das Bedürfnis, dem technischen Bureaudienst bei den Königlichen Eisenbahndirektionen

in bestimmten Grenzen tüchtige Bahnmeister zur dauernden Beschäftigung zuzuführen, weil diese Beamten wegen ihrer eingehenden Kenntnis der Bahnunterhaltung für gewisse technische Bureauarbeiten besonders geeignet sind. Als solche Arbeiten kommen vorzugsweise in Betracht: Beschaffung der Oberbau- und Weichenmaterialien, technische Lieferungsbedingungen, Aufstellung der Entwürfe für Weichen- und Signal-Stellwerksanlagen für Block-, Telegraphen- und Fernsprechanlagen, Bearbeitung der technischen Unterlagen für den Etat, Aufstellung der Dienstanweisungen für das Bahnbewachungspersonal u. dergl. Zur Durchführung dieser Maßregel wird folgendes angeordnet:

1. Für den technischen Bureaudienst bei den Eisenbahndirektionen sind nur Bahnmeister mit hervorragender Befähigung in Aussicht zu nehmen. Bei der Auswahl der Beamten soll lediglich die dienstliche Tüchtigkeit maßgebend sein. Insbesondere darf die Abnahme der Tauglichkeit für den Außendienst keinen Anlaß bieten, einen Bahnmeister dem technischen Bureau einer Direktion zuzuteilen. 2. Soweit tüchtige Bahnmeister das Reifezeugnis einer anerkannten Baugewerkschule und die Befähigung für den einjährig-freiwilligen Militärdienst besitzen, sollen sie schon jetzt nach § 1 Ziffer 4 (1) der Prüfungsordnung bei der Annahme für den technischen Bureaudienst vor anderen Bewerbern bevorzugt werden. Dagegen würden Bahnmeister ohne diese Vorbildung nach allgemeiner Vorschrift von der beabsichtigten Zulassuug zum technischen Bureaudienst bei Direktionen ausgeschlossen sein, weil ordnungsmäßig vorgebildete Bewerber erfahrungsmäßig in ausreichender Zahl vorgemerkt sind und andere Bewerber ausschließen. (§ 1 Ziffer 3 (1) der Prüfungsordnung.) Der Minister genehmigt deshalb, daß vorkommendenfalls auch solche Bahnmeister trotz der Vormerkung von ordnungsmäßig vorgebildeten Bewerbern für den technischen Bureaudienst bei den Direktionen ausgewählt werden dürfen. Dabei soll, abweichend von Ziffer 11 (5) der Ausführungsbestimmungen zur Prüfungsordnung, den Eisenbahndirektionen überlassen bleiben, ob sie zum Nachweise der nötigen wissenschaftlichen Schulbildung eine Vorprüfung für erforderlich halten. Dagegen ist die Genehmigung des Ministers nachzusuchen, wenn Bahnmeister zugelassen werden sollen, die das jetzt auch für den Bahnmeisterdienst geforderte Reifezeugnis einer anerkannten Baugewerkschule nicht besitzen. 3. Die im technischen Bureaudienst bei den Direktionen beschäftigten Bahnmeister sind sogleich auf die für diesen Dienstzweig genehmigte Kopfzahl anzurechnen und im Bahnmeisterdienst durch Einberufung von Bahnmeisteraspiranten zu ersetzen. Damit auch die etatsmäßigen Stellen der Beamten dem Bahnmeisterdienst nicht allzulange entzogen werden, wird beabsichtigt, für die Beamten etatsmäßige Stellen für technische Bureauassistenten vorzusehen. Solche Stellen sind den beteiligten Bahnmeistern nach dem Bestehen der Kalkulaturprüfung zu verleihen, Bahnmeistern erster Klasse aber wegen der Verschiedenheit des Höchstgehalts nur mit ihrem Einverständnis. 4. Die für den technischen Bureaudienst bei den Direktionen ausgewählten Bahnmeister sind unter voller Anrechnung der bereits stattgefundenen gleichartigen Beschäftigung zum technischen Eisenbahnsekretär ordnungsmäßig auszubilden, namentlich auch drei Monate bei einer Betriebsinspektion zu beschäftigen. (§ 42 (1) b der Prüfungsordnung.) Sodann haben sie die Prüfung zum technischen Eisenbahnsekretär abzulegen. Bestehen sie die Prüfung bei dem ersten Versuch, so bestimmt sich ihr Beförderungsdienstalter zum technischen Eisenbahnsekretär auf sechs Jahre nach dem Eintritt in den Bahnmeisterdienst. (Ziffer 19 (18) der Ausführungsbestimmungen zur Prüfungsordnung.) Anderenfalls durch Zurechnung der von der Prüfungskommission festgesetzten Wiederholungsfrist. 5. Die beteiligten Bahnmeister sind sowohl bei der Ernennung zum technischen Bureauassistenten, als auch bei der Beförderung zum technischen Eisenbahnsekretär im Heimatsbezirk zu belassen. 6. Bahnmeister, die zweimal die Prüfung zum technischen Eisenbahnsekretär nicht bestehen, sind nach dem Befinden der Eisenbahndirektion als technische Bureauassistenten zu beschäftigen oder wieder in den Bahnmeisterdienst zu überweisen. 7. Die Anzahl der bei den Eisenbahndirektionen im technischen Bureaudienst zu beschäftigenden Bahnmeister und ehemaligen Bahnmeister (technische Eisenbahnsekretäre und technische Bureauassistenten) wird auf zwanzig vom Hundert des im ganzen Direktionsbezirk vorhandenen angestellten und nichtangestellten mittleren bautechnischen Personals, einschließlich der bautechnischen Betriebsingenieure, festgesetzt. Bei der Ermittlung der zulässigen Zahl können die beim Neubau beschäftigten Hilfskräfte miteingerechnet werden. Sofern jedoch in einem Bezirk vorübergehend eine außergewöhnliche Steigerung der Bautätigkeit eintritt, ist die Anrechnung der Hilfskräfte auf den regelmäßigen Bedarf zu beschränken. 8. Soweit in einzelnen Bezirken Bahnmeister vorhanden sind, die sich für den technischen Bureaudienst bei Direktionen wegen ihrer hervorragenden Befähigung zweifellos eignen, wegen mangelnder Gelegenheit in absehbarer Zeit dazu aber nicht herangezogen werden können, sind sie der Königlichen Eisenbahndirektion in Halle (Saale) zur Aufzeichnung namhaft zu machen. Direktionen, die ihren Bedarf im eigenen Bezirk nicht decken können, haben sich dieserhalb an die Direktion Halle zu wenden. 9. Die durch den Erlaß vom 11. Februar 1903 getroffene Anordnung, daß bei Betriebsinspektionen geeignete Bahnmeister als zweite technische Bureaubeamte beschäftigt werden können, hat sich bewährt und bleibt hierneben in Geltung. Auch diese Beamten sind nach Ablegung der Kalkulaturprüfung für die Ernennung zu technischen Bureauassistenten in Aussicht zu nehmen. Bei Betriebsinspektionen können unbedenklich auch Bahnmeister verwendet werden, die für den Außendienst nicht mehr voll geeignet sind, aber sonst die für den technischen Bureaudienst bei Inspektionen erforderlichen Eigenschaften und Kenntnisse besitzen. Soweit die bei Betriebsinspektionen beschäftigten Bahnmeister und ehemaligen Bahnmeister (technische Bureauassistenten) für den technischen Bureaudienst bei den Direktionen in jeder Beziehung geeignet sind (Ziffer 1), können sie hierzu ebenso herangezogen werden, wie die im Außendienst beschäftigten Bahnmeister.

— **Ein neuer Personentarif zwischen Deutschland und Osterreich einerseits und den nordischen Ländern anderseits** ist mit dem 1. d. M. in Kraft getreten, der für die Reisenden aus Deutschland und Österreich, welche Dänemark, Norwegen, Schweden und Finnland besuchen, eine wichtige Erleichterung dadurch gewährt, daß den Rückfahrkarten nach jenen Ländern die wahlfreie Gültigkeit über zwei Linien beigelegt ist, und zwar unter Zugrundelegung des Preises für den kürzesten Weg. Es sind hierbei zwei Gruppen gebildet. Der Verkehr, der sich naturgemäß oder auf kürzestem Wege über Hamburg bewegt, erhält Rückfahrkarten mit wahlfreier Gültigkeit über die Wege Kiel-Korsör, Vamdrup-Korsör und Lübeck-Warnemünde. Der Verkehr über Berlin erhält Rückfahrkarten nach Schweden, Norwegen, Finnland mit wahlfreier Gültigkeit über die Linien Saßnitz-Trelleborg und Warnemünde-Gjedser.

Die Rückfahrkarten haben eine Gültigkeitsdauer von 45 Tagen. Die Verwaltung der Linie Saßnitz-Trelleborg hat in Berlin im Bahnhof Friedrichstraße ein Verkehrsbureau eingerichtet, welches unentgeltlich alle Auskunft über Tarife, Preise und Verkehr nach dem Norden und den Ostseebädern erteilt und alle Arten Fahrkarten verkauft und zusammenstellt.

— **Der neue Gütertarif für die preußisch-hessischen Staatsbahnen**, für die preußische Militärbahn, die oldenburgischen Staatsbahnen, die Cronberger, die Farge-Vegesacker, die Hoyaer, die Kreis Oldenburger, die Kerkerbach- und die Ilmebahn, den wir bereits in Nr 24 S. 382 d. Ztg. erwähnten und der mit dem 1. Mai d. J. in Kraft tritt, umfaßt den Binnenverkehr (Gruppenverkehr und Gruppenwechselverkehr) für das gesamte Gebiet der obengedachten Bahnen. Im Interesse einer vereinfachten Abrechnung ist das preußisch-hessische Staatsbahngebiet, statt wie bisher in 11 Gruppen, in vier große Gebiete geteilt, von denen das östliche die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen, Bromberg, Danzig, Königsberg und den nordöstlichen Teil des Direktionsbezirks Stettin, das mittlere die Direktionsbezirke Berlin, Halle, Erfurt, Magdeburg, den südwestlichen Teil des Direktionsbezirks Stettin sowie die östlichen Teile der Direktionsbezirke Cassel, Hannover und Altona, das nordwestliche die Direktionsbezirke Essen, Münster, Elberfeld, den Hauptteil der Direktionsbezirke Cassel, Hannover und Altona, den rechtsrheinischen Teil des Direktionsbezirks Cöln und aus dem Bezirk Frankfurt die Linie Troisdorf-Fulda, das südwestliche die Direktionsbezirke Cöln — ausschließlich der rechtsrheinischen Strecken —, Mainz, Saarbrücken und den Hauptteil des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. umfaßt.

Wie bereits mitgeteilt wurde, besteht der neue Gütertarif an Stelle der jetzigen 36 Gütertarife aus 11 Heften: II A gemeinsam für den ganzen Bereich, II B für den Gruppenverkehr I, östliches Gebiet, II C für den Gruppenverkehr II, mittleres Gebiet, II D für den Gruppenverkehr III, nordwestliches Gebiet, II E für den Gruppenverkehr IV, südwestliches Gebiet, II F für den Wechselverkehr I/II, Verkehr zwischen dem östlichen und dem mittleren Gebiet, II G für den Wechselverkehr I/III, Verkehr zwischen dem östlichen und dem nordwestlichen Gebiet, II H für den Wechselverkehr I/IV, Verkehr zwischen dem östlichen und dem südwestlichen Gebiet, II J für den Wechselverkehr II/III, Verkehr zwischen dem mittleren und nordwestlichen Gebiet, II K für den Wechselverkehr II/IV, Verkehr zwischen dem mittleren und südwestlichen Gebiet, II L für den Wechselverkehr III/IV, westliches Gebiet.

Nach Ausgabe der neuen Tarifhefte werden wir auf diese wichtige Änderung noch näher zurückkommen.

— **Beschaffung von Güterwagen.** Die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin ist beauftragt worden, mit den Wagenbauanstalten, die z. Z. für die preußisch-hessische Staatsbahnverwaltung beschäftigt werden, wegen Beschaffung von 334 bedeckten Güterwagen mit Bremse und 666 ebensolchen ohne Bremse, zusammen also 1000 Wagen, in Verhandlung zu treten. Die Lieferung muß bis zum 1. Oktober d. J. beendet sein.

— **Eiersendungen aus Rußland.** Die über Alexandrowo in Berlin eingehenden russischen Eiersendungen enthalten — anscheinend infolge mangelnder Sorgfalt bei der Umladung in Warschau — ungewöhnlich viel Bruch, auch gehen sie nicht selten in erheblichem Maße beraubt ein. Die von der Eisenbahndirektion zu Bromberg bei den russischen Eisenbahnverwaltungen in dankenswerter Weise hiergegen erhobenen Vorstellungen haben eine durchgreifende Besserung nicht gebracht. Da nach neueren Mitteilungen (vergl. Nr 28 S. 445 d. Ztg.) demnächst Verhandlungen zwischen den deutschen und russischen Eisenbahnverwaltungen bevorstehen, dahingehend, im Wechselverkehr zum Teil Umsetzwagen zu verwenden, welche ohne Umladung auf die breiteren russischen Gleise übergehen und umgekehrt, so haben die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin beschlossen, an die preußische Staatsbahnverwaltung das Ersuchen zu richten, dafür einzutreten, daß bei der Einstellung von dergleichen Wagen in erster Reihe auf den bekanntlich sehr beträchtlichen Eierverkehr gerücksichtigt wird. Es würde außerordentlich zu dessen Hebung beitragen, wenn die lästige, mit Kosten und Warenausfall durch Bruch verknüpfte Umladung an der Grenze der Breitspurzone ausgeschaltet und die Sendungen von der Ausgangs- bis zur Bestimmungsstation durchbefördert werden könnten.

— **Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin.** Der Betrieb der Bahnen, welchen für 1902 die Siemens & Halske-Aktiengesellschaft gegen Garantie einer 4prozentigen Verzinsung auf das Anlagekapital geführt hatte, wurde mit Beginn des Jahres 1903 von der Gesellschaft selbst übernommen. Der Verkehr auf der Hoch- und Untergrundbahn hat sich in befriedigender Weise entwickelt. Es wurden 29 628 463 Personen (gegen 18 813 994 im Vorjahre) bei einer Einnahme von 3 660 814 (2 324 787) ℳ befördert. Hierbei ist indes zu berücksichtigen, daß der Betrieb im Jahre 1902 erst vom Februar ab und zwar in Teilstrecken eröffnet worden ist. Der Verkehr der Flachbahn ist erheblich gewachsen. Es wurden 2 507 649 (1 227 010) Personen bei einer Einnahme von 157 263 (90 777) ℳ befördert. Die Betriebseinnahmen betragen insgesamt 3 818 077 ℳ, welchen Betriebskosten mit 2 002 525 ℳ gegenüberstehen. Außerdem ist aus der Vermietung von Wohnhäusern, aus Bankzinsen u. dergl. der Gesellschaft eine Reineinnahme von 307 830 ℳ zugeflossen. Der Schuldendienst für 7 800 000 ℳ Obligationen erfordert 312 000 ℳ, die Rücklage für den Tilgungsfonds der Bahnanlage 72 000 ℳ. Nach Auffüllung des Erneuerungsfonds mit 425 000 ℳ und Einstellung eines Fonds von 100 000 ℳ für außergewöhnliche Ausgaben im Betriebe sowie nach Abschreibungen in Höhe von 69 463 ℳ auf Wohnhäuser und Inventar ergeben sich unter Hinzurechnung des 5556 ℳ betragenden Gewinnvortrages aus 1902 als Reingewinn 1150 475 ℳ. Hiervon sind dem gesetzlichen Reservefonds 57 245 ℳ zuzuführen; aus dem verbleibenden Betrage soll eine Dividende von 3,5 % auf das 30 000 000 ℳ betragende Aktienkapital verteilt und der Überschuß von 43 229 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen werden.

— **Pfälzische Eisenbahnen.** Nach dem Geschäftsbericht der Direktion hat das Jahr 1903 nach Deckung der Aktien- und Prioritätszinsen, der Tilgungsbeträge und der Vorzugsbezüge der Ludwigs- und Maximiliansbahn einen Reinertrag von 1 102 386 ℳ erbracht. Dieses Ergebnis übersteigt dasjenige des Vorjahres um 464 338 ℳ, da die Betriebseinnahmen eine Mehrung von 347 526 ℳ aufweisen bei einer gleichzeitigen Minderung der Betriebsausgaben von 196 908 ℳ und einem Mehrbedarf für Verzinsung und Tilgung von 80 096 ℳ. Läßt man die den Bau betreffenden Zahlen außer Betracht, so ergibt sich für die eigentlichen Betriebseinnahmen ein Mehr gegen das Vorjahr von 1 109 000 ℳ. An ihm ist der Ertrag des Personenverkehrs mit 256 000 ℳ, derjenige des Gesamtgüterverkehrs mit 551 000 ℳ und der „anderen Quellen“ mit rund 302 000 ℳ beteiligt. Die Betriebsausgaben des Jahres 1903 sind buchmäßig um 196 908 ℳ niedriger gewesen als diejenigen des Vorjahres. Bei Absetzung der den Einnahmeposten entsprechenden Beträge für den Bau ergibt jedoch der Vergleich mit dem Vorjahre keine Minderung, sondern eine Mehrung der Betriebsausgaben von 525 291 ℳ. Diese Erhöhung würde aber ohne einen außerordentlichen Zuschuß zur Pensions- und Unterstützungskasse der Beamten und Bediensteten bis auf den Betrag von rund 40 000 ℳ ausgeglichen worden sein. Die Erhöhung dieses Zuschusses von 150 auf 300 % der Mitgliederbeiträge hat eine Mehrausgabe von 484 000 ℳ veranlaßt. Die Hauptquellen der Einnahmen zeigen im Vergleich mit dem Vorjahre folgendes Ergebnis:

	1902	1903
	Mark	
Personen- und Gepäckverkehr . . .	7 806 112	8 062 361
Güterverkehr	17 069 141	17 656 247
Kohlenverkehr (einschließlich Gleisgebühren)	4 932 381	4 896 028
Überlassung von Bahnanlagen . . .	987 349	969 701
Überlassung von Betriebsmitteln . .	1 505 983	1 567 233
Erträge aus Veräußerungen	2 194 155	1 589 434
Verschiedene Einnahmen	915 939	1 017 582
Summe der Einnahmen . .	35 411 060	35 758 587
Mehr gegen das Vorjahr		347 526
		oder 0,98 %.

Läßt man jedoch die sich auf den Bau beziehenden Beträge unberücksichtigt, so erhöht sich, wie angeführt, die Mehreinnahme gegen das Vorjahr sehr erheblich und beträgt 3,28 %. Die Betriebsausgaben stellen sich auf 24 070 425 ℳ und bleibt ein Gesamtaktivrest von 11 688 162 ℳ. Aus dieser Summe sind zunächst die Zinsen der Prioritäten und Aktien sowie die Tilgungsbeträge der ersteren mit 9 470 243 ℳ zu bestreiten und verbleibt ein Überschuß von 2 217 919 ℳ. Die zu zahlenden Vorzugsbezüge der Ludwigs- und Maximiliansbahn betragen 1 115 533 ℳ, so daß sich der Gesamtbetrag des Aktivrestes auf 1 102 386 ℳ beziffert. Es wird sonach für das Betriebsjahr 1903 ein Zuschuß des Staates auf Grund der gesetzlichen Zinsgewährleistung nicht erforderlich und tritt infolge des erzielten Überschusses eine Rückerstattung früher geleisteter staatlicher Zuschüsse ein.

Eingehend äußert sich der Bericht über die Aussichten des Jahres 1904. Die Personalausgaben werden sich um etwa 100 000 ℳ, die Beschaffungskosten der Lokomotivkohlen um rund 200 000 ℳ erhöhen, während bei der Bahnunterhaltung Ersparungen von 150—160 000 ℳ zu erwarten sind. Für die Gestaltung der Betriebseinnahmen ist in erster Reihe die allgemeine wirtschaftliche Lage maßgebend. Der seit Monaten vorhandene Aufschwung ist nicht sehr bedeutend, dürfte aber gerade deshalb, weil er nicht sprungweise, sondern in langsamer Stetigkeit sich vollzieht, begründete Aussicht auf längere Dauer bieten, sofern nicht durch die Ausbreitung oder indirekte Einwirkung der kriegerischen Ereignisse in Ostasien auf die wirtschaftlichen und die Verkehrsverhältnisse der mitteleuropäischen Länder ein stärkerer Rückschlag erfolgen sollte. Bei günstigem Ausfall der Ernte und der Weinlese und beim Fernbleiben ernsterer politischer und wirtschaftlicher Störungen wird zwar ein finanziell besseres Ergebnis als dasjenige des Jahres 1903 nicht erhofft werden dürfen, aber auch die Befürchtung erheblich ungünstigerer Betriebsergebnisse nicht platzzugreifen brauchen.

Was nun die Verteilung des Reingewinnes betrifft, so werden im Geschäftsbericht folgende Erwägungen angestellt: Der Reservefonds, welcher seit dem Jahre 1887 aus Betriebsüberschüssen zurückgestellt wurde, schließt zum 31. Dezember 1903 ab mit einem Bestand von 1 153 444 ℳ. Eine weitere Dotierung dieses Reservefonds aus den Erträgnissen des Berichtsjahres erscheint angesichts des günstigen Standes des Fonds und insbesondere auch im Hinblick auf die starke Belastung der Ausgaben durch den doppelten Zuschuß zur Pensionskasse nicht angezeigt; es würde sich alsdann nachstehende Verwendung des Aktivrestes ergeben: Die Hälfte ist zur Deckung früherer Zinszuschüsse des Staates zu verwenden mit 551 193 ℳ; alsdann bleiben 551 193 ℳ zur Verfügung der Generalversammlung. Zur Verteilung einer Superdividende von 1 % = 8,57 ℳ auf sämtliche Aktien der drei Gesellschaften sind erforderlich 502 613 ℳ. Der hiernach verbleibende Rest von 48 580 ℳ könnte zur Verfügung der Verwaltung in Reserve gestellt werden. Bei Annahme dieses Antrages würde sich der Bezug der pfälzischen Eisenbahnaktien für 1903 wie folgt stellen: Ludwigsbahn-Aktien Gesamtbezug 10 % = 85,71 ℳ für die Aktie, Maximiliansbahn-Aktien Gesamtbezug 6,5 % = 55,72 ℳ für die Aktie, Nordbahn-Aktien Gesamtbezug 5 % = 42,85 ℳ für die Aktie.

Über die etwaige Verstaatlichung der Pfälzischen Bahnen äußert sich die Direktion in ihrem Bericht wie folgt: „Von dem Rechte, das Gesamtbesitztum der drei Bahngesellschaften vom 1. Januar 1905 an zu den Bedingungen der Fusionsvereinbarung zu erwerben, wird die Staatsregierung vorerst keinen Gebrauch machen. Durch Entschließung des Staatsministeriums des Königlichen Hauses und des Äußern vom 30. Juni 1903 ist nämlich die Kreisregierung beauftragt worden, der Bahnverwaltung zu eröffnen, „daß die Kgl. Staatsregierung auf Grund des Ergebnisses der über die Verstaatlichungsfrage gepflogenen Erhebungen vorerst nicht gesonnen sei, die Pfälzischen Eisenbahnen nach Maßgabe der Fusionsgrundlagen einzulösen“. Diese Eröffnung ist durch die am 4. Juli 1903 in Ludwigshafen eingetroffene Entschließung der Regierung der Pfalz erfolgt; Gründe für die Entscheidung der Staatsregierung sind nicht mitgeteilt worden. Der nunmehr an die Bahnver-

waltung herantretenden Aufgabe, die infolge der Nichtverstaatlichung vom Beginne des Jahres 1905 an erforderliche neue Regelung der Organisation der drei Gesellschaften, wie ihrer Verhältnisse zueinander in die Wege zu leiten, wurde dadurch entsprochen, daß der Staatsregierung eingehende und im einzelnen begründete Vorschläge unterbreitet wurden, welche von der Direktion beantragt und vom Verwaltungsrate einstimmig gutgeheißen worden waren. Als der für die Aktionäre wichtigste Punkt dieser Vorschläge ist lediglich hervorzuheben, daß die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Gesellschaften sowie der Gemeinschaftsbetrieb nach Maßgabe der Fusionsbestimmungen in vollem Umfange bestehen bleiben sollen und auch die Verteilung des Reinertrages unter die Aktionäre nach dem seitherigen Verhältnisse der Gesamtbezüge — 9 % für die Ludwigs-, 5,5 % für die Maximiliansbahn und 4 % für die Nordbahnen bei gleichzeitiger Verteilung etwaigen Überschusses unter die Aktionäre der drei Gesellschaften — stattfinden soll. Eine Erklärung der Staatsregierung auf diese Vorschläge ist bis jetzt nicht erfolgt; sofort nach deren Eintreffen wird die Verwaltung außerordentliche Generalversammlungen der einzelnen Gesellschaften zur Beratung einer Beschlußfassung über die Neuorganisation berufen." (Anm. der Schriftleitung. Nach einer Drahtnachricht des W. T.-B. aus München vom 18. d. M. verlautet dort, daß in einer Konferenz zwischen dem bayerischen Verkehrsministerium und den leitenden Organen der Pfälzischen Bahnen eine Einigung über deren Verstaatlichung erzielt wurde.)

— **Genesungsheim Moltkefels in Schreiberhau.** Dieses von der Pensionskasse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft in Schreiberhau errichtete Genesungsheim wurde am 17. d. M. in Gegenwart des Staatsministers Budde und des Oberpräsidenten Grafen v. Zedlitz und Trützschler feierlich eingeweiht. Minister Budde verteilte mehrere Ordensauszeichnungen. An den Kaiser wurde ein Begrüßungstelegramm gesandt.

— **Der deutsche Eisenbahnbeamtenverein** wird seine diesjährige Hauptversammlung am 29. und 30. Mai d. J. zu Gotha abhalten.

Österreich.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich in den ersten 3 Monaten dieses Jahres im Vergleiche zum Vorjahre wie folgt:

	1904 Kr.	1903 Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	20 186 666	— 308 413
Österr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft	12 249 998	— 496 573
Südbahngesellschaft	24 321 314	— 33 887
Österr. Nordwestbahn:		
garantierte Linie	5 157 167	— 1 430
Elbetalbahn	3 161 626	— 151 435
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	1 841 180	— 86 766
Aussig-Teplitzer Eisenbahn:		
altes Netz	3 185 859	— 62 812
Lokalbahn Teplitz-Reichenberg	482 003	+ 14 114
Buschtěhrader Eisenbahn Lit. A	1 784 870	+ 104 800
„ „ „ B	3 310 125	+ 138 100
Böhmische Nordbahn	2 330 160	+ 39 618

— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Die auf dem Hauptbahnnetze erzielten Betriebsergebnisse des Jahres 1903 weisen gegenüber dem Vorjahre eine erhebliche Abnahme in der Personenbeförderung, dagegen eine geringe Zunahme des Güterverkehres auf. Befördert wurden 2 743 106 Personen und 9 485 152 t Güter, das ist um 447 844 Personen weniger und um 33 696 t Güter mehr als im Vorjahre. Der bedeutende Ausfall in der Personenbeförderung, welcher hauptsächlich den Nahverkehr betrifft, ist zum Teil auf die mit 1. Januar 1903 zur Einführung gelangte Fahrkartensteuer und die gleichzeitig auf der Linie Aussig-Komotau durchgeführte Gleichstellung des Personentarifs mit jenem der Staatsbahnen, zum Teil aber auf die noch nicht völlig überwundene Stockung der wirtschaftlichen Verhältnisse zurückzuführen. Von der 33 696 t betragenden Zunahme des gesamten Güterverkehres entfallen 4733 t auf den Kohlenverkehr. Die Ergebnisse des Kohlenverkehres sind trotz des Fortbestandes der ungünstigen industriellen Verhältnisse im Inlande und ungeachtet des Wettbewerbs, welcher der böhmischen Braunkohle in ihrem bisherigen Absatzgebiete im Auslande begegnet, im ganzen als befriedigend zu bezeichnen. Die Güterbewegung zerfällt in 8 445 310 t Kohle und in 1 039 842 t sonstige Güter, das ist gegenüber dem Jahre 1902 eine Mehrbeförderung von 4733 t Kohle und von 28 963 t anderer Güter. Die Roheinnahmen aus dem Betriebe des alten Netzes im Jahre 1903 betrugen 15 809 643 Kr., das ist um 153 083 Kr. mehr, als im Jahre 1902. Die reinen Betriebsausgaben betrugen im Jahre 1903: 6 060 507 Kronen, sind somit um 241 485 Kr. höher als im Vorjahre. Die Steigerung der Betriebsausgaben ist wesentlich auf die höheren Personalkosten sowie auf eine Zunahme der Zugleistung und auf den notwendig gewordenen Ersatz von Fahrbetriebsmitteln zurückzuführen. Der Betriebskoeffizient beziffert sich auf 38,33 % gegen 37,17 % im Jahre 1902, ist sonach um 1,16 % höher als im Vorjahre. Die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben betrugen im Jahre 1903: 2 720 501 (— 189 419) Kr.; diese Ersparnis ist darauf zurückzuführen, daß die Steuervorschreibung auf Grund des geringeren Reinertrages vom Jahre 1902 erfolgte. Der Prioritätendienst erforderte 1 392 410 (+ 1304) Kr. Werden von den Roheinnahmen mit 15 809 643 Kr. die Gesamtausgaben mit 10 173 418 Kr. abgerechnet, so ergibt sich für die Linien des alten Netzes aus dem Betriebe des Jahres 1903 ein Überschuß von 5 636 224 Kr., das ist um 99 712 Kr. mehr als im Vorjahre.

Die Betriebsergebnisse der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg weisen gegenüber dem Vorjahre im Personenverkehr mit 1 163 052 Personen eine Abnahme um 35 243 Personen = 2,9 % auf. Der Güterverkehr mit 643 894 t ergab eine Zunahme um 78 706 t = 13,9 %. Die Roheinnahmen aus dem Betriebe des Jahres 1903 betrugen 2 390 601 Kr., das ist um 130 340 Kr. (+ 5,8 %) mehr als im Jahre 1902. Die reinen Betriebsausgaben der Lokalbahn im Jahre 1903 betrugen 2 202 242 Kronen, das ist um 17 258 Kr. weniger als im Jahre 1902. Der Betriebskoeffizient der Lokalbahn beziffert sich im Jahre 1903 mit 92,12 gegen 98,20 % im Jahre 1902. Die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben der Lokalbahn betrugen 225 336 (+ 316) Kr. Der Prioritätendienst erforderte 1 840 523 (+ 212) Kr. Werden den Einnahmen von 2 390 601 Kr. die gesamten Ausgaben mit 4 268 102 Kr. gegenübergestellt, so ergibt sich aus dem Betriebe des Jahres 1903 für die Lokalbahn ein Abgang von 1 877 500 (— 147 069) Kr., welcher aus dem Überschusse des alten Netzes zu decken ist.

Der Betriebskoeffizient des Gesamtnetzes beziffert sich für das Jahr 1903 auf 45,40 (+ 0,53) %. Das Ergebnis des Gesamtnetzes des Jahres 1903 ist ein Reingewinn von 3 558 724 Kr., welcher sich gegen den Reingewinn des Jahres 1902 von 3 311 942 Kr. um 246 782 Kr. (+ 7 %) höher stellt. Für das Jahr 1903 wird wie im Vorjahre eine Dividende von 100 Kr., das ist 10 %, beantragt; der Betrag von 105 355 Kr. soll als Gewinnvortrag für das Jahr 1904 vorgeschrieben werden.

— **Staatseisenbahn-Gesellschaft.** Die Ergebnisse des Jahres 1903 stellen sich im Vergleiche mit jenen des Jahres 1902 wie folgt:

	1903 Kronen	gegen 1902 Kronen
Einnahmen:		
Österreichische Eisenbahnlinien einschließlich Ergänzungsnetz und Brünn-Rossitz:		
Einnahmen	65 076 344	+ 1 039 590
Ausgaben	38 685 386	+ 421 926
Überschuß	26 390 958	+ 617 664
Garantiezuschuß der österr. Staatsverwaltung für das Ergänzungsnetz .	1 420 604	— 17 689
Jahresbetrag für die ungarischen Eisenbahnlinien einschl. Aufzahlung .	19 476 447	+ 1 599
Ein Sechstelanteil an der Wiener Verbindungsbahn (Jahresrente) . . .	56 000	—
Werke und Fabriken in Österreich .	466 175	— 343 150
Berg- und Hüttenwerke und Domänen in Ungarn	224 550	— 184 224
Steigerung der Einnahmen . . .		+ 74 200
Ausgaben:		
Zinsen der Prioritäten und Abschlagszahlung von 12,50 Fr. für die Aktie	35 141 929	— 169 215
Abschreibungen von den Anlagekosten der Eisenbahnen und Tilgung des gesellschaftlichen Privatbesitzes .	5 003 210	+ 256 974
Verschiedene Ausgaben und Einnahmen (Soll-Saldo)	631 816	+ 137 667
Steigerung der Ausgaben		+ 225 426
Rückgang des Reingewinnes . . .		— 151 226

Die Einnahmen des gesellschaftlichen Hauptnetzes sind die höchsten seit dem Bestande des Unternehmens. Die große Mehreinnahme ist erzielt worden, obwohl infolge der Einführung der Fahrkartensteuer die Entwicklung des Personenverkehrs eine Beeinträchtigung erfahren hat. Namentlich im Nahverkehr ist ein Stillstand in der Entwicklung stärker hervorgetreten. Die Mehreinnahme verteilt sich ziemlich gleichmäßig auf das Ergänzungsnetz und auf die alten Linien. Die Steigerung der Ausgaben ist vornehmlich auf die höhere Steuerleistung

zurückzuführen. Die eigentlichen Betriebsausgaben weisen eine nur ganz unbedeutende Erhöhung auf. Trotz der größeren Fahrtleistungen konnten die Mehrkosten zum größten Teil durch die Ersparnisse an Kohle wieder hereingebracht werden. Die Steuern betragen über 5 500 000 Kr., die Beiträge für die verschiedenen Fonds, für Krankenkassen, Bruderladen, Unfallversicherung usw. belaufen sich auf rund 4 000 000 Kr., die Steuern für die Werke in Österreich und in Ungarn auf 500 000 Kronen. Der Garantiezuschuß der Staatsverwaltung für das Ergänzungsnetz ist um 17 000 Kr. geringer als im Vorjahre und bleibt um rund 250 000 Kr. gegenüber der im Staatsvoranschlage für 1904 hierfür veranschlagten Summe zurück.

Die Werke und Fabriken in Österreich ergaben eine Mindereinnahme von 343 000 Kr. Die Wiener Lokomotivfabrik hat um mehr als ein Drittel weniger Bestellungen zur Ablieferung gebracht als im Jahre 1902. Bei den gesellschaftlichen Kohlenwerken, die ein um etwa 200 000 Kr. geringeres Erträgnis abwarfen, machte sich, wie bei allen Kohlengesellschaften die ungünstige Lage des Kohlengeschäfts und die gedrückte Preislage empfindlich geltend. Dabei hat die Erzeugung nicht abgenommen, sondern ist im Gegenteil um einen Bruchteil gestiegen. Bei den ungarischen Werken ist der Ausfall auf verschiedene Ursachen zurückzuführen. In erster Linie ist der große Arbeiterausstand in Anina zu erwähnen, der volle zehn Wochen mit ungeminderter Kraft andauerte und den ganzen Verkehr ins Stocken brachte, weil die Kohlenzufuhren unterbunden waren. Zudem war in Ungarn der inländische Absatz in sehr wichtigen Artikeln (namentlich in Eisenbahnbedarfsgegenständen) nahezu auf Null gesunken, da die innerpolitischen Verhältnisse ungeklärt waren. Der Bau von Lokalbahnen hat vollständig gestockt.

Für die Verwendung des Reingewinns soll der Generalversammlung folgendes vorgeschlagen werden: a) die Gesamtdividende für die Aktie mit 27 Fr. festzusetzen, so daß der am 1. Juli fällige Coupon mit 14½ Fr. einzulösen sein wird; b) den verbleibenden Rest von 2 481 243 Kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Dividende von 27 Fr. ist die niedrigste seit dem Jahre 1892 und um 1 Fr. geringer als im Jahre 1902. Vom Nennbetrage der Staatsbahnaktie stellt die Dividende eine Verzinsung von 5,4 %, vom jetzigen Kurse einen Ertrag von etwa 4,03 % dar. Im Jahre 1902 war zur Ergänzung der Dividende auf 28 Fr. dem Vortrage ein Betrag von 448 313 Kr. oder rund 1 Fr. für die Aktie entnommen worden. Auch in diesem Jahre wird der Vortrag herangezogen, aber nur mit dem Betrage von 53 743 Kr. Der Vortrag umfaßt noch 2 481 243 Kr. oder fast 5 Fr. für die Aktie.

— **Die Prioritäten der Österreichischen Nordwestbahn.** Vor einiger Zeit fand eine Besprechung der Vertreter der Nordwestbahn und der Vertrauensmänner mit dem Prioritätenkurator in Angelegenheit der Anbahnung eines Vergleichs hinsichtlich der strittigen Verlosungsfrage (Ausscheidung der konvertierten Stücke aus der Verlosung) statt. Es wurden verschiedene Vergleichsvorschläge erörtert und der Wunsch geäußert, daß die Verwaltung der Österreichischen Nordwestbahn sich äußern möge, ob sie geneigt sei, über einen Vergleich zu verhandeln, der darauf beruhe, daß ein neuer Tilgungsplan für die nicht konvertierten Stücke ausgearbeitet werde. Die Gesellschaft gab eine bejahende Antwort, und darauf wurden von den Vertrauensmännern bestimmte Vergleichsvorschläge ausgearbeitet, welche in den nächsten Tagen der Gesellschaft mitgeteilt werden sollen.

— **Österreichisches Auskunftsbureau in London.** Das Eisenbahnministerium widmet der Pflege des Reiseverkehrs aus dem Auslande nach Österreich seine unausgesetzte Aufmerksamkeit und entwickelt im Interesse der Bekanntmachung der österreichischen Alpenländer im Auslande eine äußerst rührige und vielseitige Tätigkeit. Hierher gehört u. a. die Veröffentlichung von Beschreibungen der österreichischen Reisegebiete in ausländischen Zeitungen, die Verbreitung von illustrierten Reklamebroschüren und Plakaten im Auslande, die Ausstellung von Landschaftsbildern in ausländischen Städten, die Errichtung von Auskunftsbureaus im Auslande. Mit Rücksicht auf die Bedeutung des Reiseverkehrs aus England nach Österreich hat das Eisenbahnministerium sich neuestens entschlossen, ein amtliches österreichisches Reisebureau in London zu errichten, welches dem englischen Publikum bei Reisen nach Österreich an die Hand gehen und auch in sonstiger Richtung im Interesse der Förderung des Reiseverkehrs aus England nach Österreich wirken soll. Die Kosten dieses Bureaus, welches in Piccadilly, einer der lebhaftesten Straßen der englischen Hauptstadt, voraussichtlich am 1. Mai d. J. eröffnet werden dürfte, werden zum größeren Teile aus einem in den diesjährigen Voranschlag des Eisenbahnministeriums für derartige Zwecke neu eingestellten Kredit von 20 000 Kr., zum übrigen Teile von den Landesverbänden zur Förderung des Fremdenverkehrs in den Alpenländern bestritten. Die österreichische Regierung folgt mit der Errichtung des neuen Bureaus dem Beispiele anderer Länder. Unter anderen unterhalten die belgischen Staatsbahnen in London mit großem Geldaufwande drei Reisebureaus. Ähnliche Bureaus besitzen in London auch die schweizerischen sowie die an dem Verkehr nach der Riviera beteiligten Bahnen.

— **Die Delegiertenwahlen für die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat die Delegiertenwahlen in den Staatsbahndirektionen Wien und Linz wegen Nichtzustellung von Stimmzetteln an einige wahlberechtigte Eisenbahnbedienstete aus Anlaß eines eingelegten Protestes aufgehoben und Neuwahlen ausgeschrieben.

— **Internationaler Straßen- und Kleinbahnkongreß.** Der nächste Kongreß wird in der Zeit vom 11. bis 15. September in Wien tagen. Die Nachmittage werden Ausflügen gewidmet sein. Auf dem Kongreß wird u. a., soweit die Straßenbahnen in Frage kommen, über die Erzielung von Erparnissen im Stromverbrauch, die Bremssysteme, die Schutzvorrichtungen gegen das Herabfallen von Schwachstromleitungen, die Zulässigkeit und Zweckmäßigkeit von Anhängewagen im Innern der Städte usw. verhandelt werden, während von den auf die Lokal- und Kleinbahnen bezüglichen Verhandlungsgegenständen jene der Vor- und Nachteile des elektrischen Betriebes sowie der Form und Spannung des elektrischen Stromes besonderes Interesse beanspruchen. Auch die Gesetzgebung über Lokal- und Kleinbahnen in den verschiedenen europäischen Ländern sowie das Selbstfahrerwesen im Lokalbahnbetriebe werden zur Erörterung gelangen.

— **Über die Aufhebung der Personenzüge im Fernverkehr** haben der Oberingenieur Spitzer in Nr 16 des vorigen Jahrgangs und Graf Czernin in Nr 3 des laufenden Jahrgangs der Österr. Eisenbahnztg. Vorschläge veröffentlicht, die wir in Nr 13 S. 202 d. Ztg. kurz mitgeteilt haben und die im wesentlichen dahin gehen, daß für den Fernverkehr nur noch selten haltende Schnellzüge und als deren Verkehrszubringer sowie für den Lokalverkehr Verteilungszüge und Lokalzüge abgefertigt werden sollten. Diesen Ausführungen ist jetzt der Oberrevident im österreichischen Eisenbahnministerium W. Hoffmann in Nr 9 der Österr. Eisenbahnztg. entgegengetreten, nachdem er sich bereits früher in Nr 19 des vorigen Jahrgangs der gedachten Zeitung gegen die Spitzerschen Vorschläge ausgesprochen hat. Er hält jene Vorschläge vom finanziellen Standpunkt aus für unausführbar, indem er berechnet, daß die Leistungen der österreichischen Staatsbahnen, welche sich im Jahre 1902 auf rund 18 721 000 Personenzugkm belaufen haben, bei der vom Grafen Czernin empfohlenen Betriebsweise um mindestens 12 000 000 Personenzugkm, also um 64 %, gesteigert werden müßten, was eine sehr wesentliche Vermehrung der Zugkraft und der Betriebskosten bedingen würde.

Ungarn.

— **Rückzahlung des ungarischen Vorschusses der Staatseisenbahngesellschaft.** In einer der letzten Sitzungen des ungarischen Abgeordnetenhauses kündigte der Finanzminister an, daß er die Absicht habe, die Schuld des Staates an die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft zurückzuzahlen, da die Zinsrate für diese Schuld den heutigen Verhältnissen nicht mehr entspricht. Der frühere Handelsminister hat sich bei der Verstaatlichung des ungarischen Netzes der Staatseisenbahngesellschaft dieses Anlehen im Betrage von 5 000 000 fl. bedungen und dafür eine Tilgungsrate bewilligt, welche die Grenze einer 5prozentigen Verzinsung streift. Seither wurde ein Betrag von etwa 300 000 fl. von dieser Schuld getilgt; sie besteht daher noch im Betrage von 4 700 000 fl. Dem Reichstage wird eine besondere, kurze Vorlage zugehen, durch welche der Finanzminister ermächtigt wird, diese Schuld in barem Gelde zurückzuzahlen und dafür gelegentlich Obligationen der Kronenrente auszugeben. Die Finanzverwaltung will die Schuld vorläufig aus den Kassenvorräten decken. Da in dem seinerzeit abgeschlossenen Vertrag eine sechsmonatliche Kündigung vereinbart war, wird der Finanzminister diese Schuld am 1. Juli d. J. kündigen und am 1. Januar 1905 zurückzahlen.

— **Begebung der ungarischen Investitionsrente.** Der ungarische Finanzminister hat mit einer Bankengruppe ein Übereinkommen bezüglich fester Übernahme der im Sinne des dem Reichstage vorliegenden Investitionsgesetzes für dieses Jahr zur Ausgabe gelangenden 4prozentigen ungarischen Kronenrente abgeschlossen. Der Betrag beläuft sich auf etwa 80 000 000 Kr. Nennwert. Die Einzahlungen auf die übernommene Rente werden selbstverständlich erst nach Annahme des Investitionsgesetzes erfolgen.

— **Motorwagenbetrieb zwischen Budapest und Gödöllö.** Die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen hat mit einem Motorwagen, dessen Motor und sonstige Maschinenbestandteile nach dem De Dionschen System die Staats-Maschinenfabrik in Budapest, dessen Wagenbestandteile aber die Firma Ganz & Cie in Budapest herstellte, auf der Strecke Budapest-Gödöllö Probefahrten unternommen, welche ein den gehegten Erwartungen vollkommen entsprechendes günstiges Ergebnis erzielten. Die Probefahrten erfolgten nach der Fahrordnung der Eilzüge, und man erreichte dabei eine höchste Fahrgeschwindigkeit von 78 km. Es sollen noch Versuche in bezug auf die Leistungsfähigkeit der neuen Motorwagen veranstaltet werden, bei welchen die Zugkraft sowie der Wasser- und Brennstoffverbrauch ermittelt werden sollen.

— **Erste ungarische Wirtschaftseisenbahn mit Motorwagenbetrieb.** Diese von Csaba über Békés bis Vésztö ausgebaute 103 km lange Eisenbahn wurde am 9. d. M. dem öffentlichen Verkehr übergeben.

— **Die Bahnbauten in Bosnien.** Auf den im Bau befindlichen Bahnen in Bosnien sind vom Unterbau 48 %, von den Tunnelarbeiten und dem Oberbau gegen 42 % hergestellt. Die Hochbauten, welche noch etwas weiter zurück sind, spielen keine maßgebende Rolle, da sie im Bedarfsfalle rasch betrieben werden können. Auf Grund dieses Standes kann wohl mit Bestimmtheit gewärtigt werden, daß der Bau dem Programm gemäß im Herbst 1905 vollendet sein wird. Was die in dem Gesetze über die neuen bosnischen Bahnen nach Vollendung der Hauptlinien in Aussicht genommenen Linien nach Schamatz und Arzano anbelangt, so teilte der Reichsfinanzminister gelegentlich der Delegationsverhandlungen mit, daß die bosnische Verwaltung sich bei der Linie Arzano-Bugojno auf Teilstrecken für die Anwendung der Zahnstange entschieden habe. Dadurch wird die Strecke um 24 km kürzer erstellt werden können, als dies bei einer reinen Reibungsbahn möglich wäre, ohne daß deren Leistungsfähigkeit dadurch beeinträchtigt wird.

Übrige europäische Länder.

— **Pariser Stadtbahn und Pariser Stadtverwaltung.** Das amtliche Pariser Gemeindeblatt vom 7. d. M. enthält eine Reihe vom Stadtrat betreffs der Stadtbahn gefaßter Beschlüsse. Es geht daraus hervor, daß die Stadtvertretung und der Unternehmer der Stadtbahn, die doch eine Art „Assoziierte" sind, nicht eben im besten Einvernehmen leben. Die Beschlüsse betreffen die Berechnung der Reineinnahme für den Fall des Rückkaufs; die Ausführung der im Lastenheft vorgesehenen Sicherheitsmaßregeln; eine Untersuchung über die Gründe der Entlassung von Angestellten der Gesellschaft; die Verletzung des zwischen der Stadt Paris und der Gesellschaft geschlossenen Vertrags und die letzterer aufzuerlegende Strafe usw. Der Pariser „Temps", der ein eifriger Gegner jeder Verstaatlichung ist und auch in diesem Falle behauptet, in den Händen des Staats und der Städte gingen aus Mangel an persönlicher Verantwortlichkeit alle Betriebe schief, dreht nun den Spieß um gegen den Pariser Stadtrat. Dieser habe auch bei den so verwickelten Arbeiten am Opernplatz die Sache gründlich verfahren. Dort kreuzen sich drei Linien der Stadtbahn unter der Erde übereinander. Gemäß dem Vertrage liegen der Stadt die unterirdischen Bauten der Stadtbahn ob, dagegen der Gesellschaft die oberirdischen Bauten nebst der Ausrüstung der Linien. Nun behauptet das genannte angesehene Pariser Blatt, die Ingenieure der Stadtbahngesellschaft befänden sich in der Notwendigkeit, die von der Stadt ausgeführten Arbeiten teilweise wieder zu zerstören, um den auf die Bahnsteige führenden Treppen den Zugang zu verschaffen. Der gewöhnliche Menschenverstand frage sich, warum man die Tunnel und die Bahnhöfe nicht gleichzeitig hergestellt habe, wodurch man der Notwendigkeit überhoben gewesen wäre, heute abzureißen, was man gestern gebaut. Der „Temps" höhnt über den gelehrten Bureaukratismus, der unnötige Kosten mache, und hält auch die betreffenden Verträge für mangelhaft. Die Ingenieure, welche blindlings die unterirdischen Arbeiten ausgeführt hätten, ohne an ihren notwendigen Zusammenhang mit den oberirdischen zu denken, seien mit den Baumeistern zu vergleichen, die ein Haus von fünf Stockwerken bauten, ohne darin einen Platz für die Treppen vorzusehen, unter dem Vorwand, daß anderen Angestellten die Last obliege, für diese Ergänzung zu sorgen.

— **Die Berufsvereinigung der französischen Eisenbahnangestellten** (association amicale des employés des chemins de fer), welches jetzt 20 Jahre besteht und 12000 Mitglieder zählt, hat unter dem Vorsitz des Herrn Bouvet seine Jahresversammlung abgehalten. Sekretär Deschamps berichtete, daß im Jahre 1903: 50 Gesamtverbesserungen durchgesetzt und 70 Einzelreklamationen mit Erfolg behandelt seien. Hauptgegenstand der Verhandlungen war der seit einer Reihe von Jahren in parlamentarischer Behandlung befindliche Gesetzentwurf über die Arbeitszeit und die Pensionen, welcher, aus der Anregung der Abgeordnetenkammer hervorgegangen, schon viel wechselnde Schicksale gehabt hat und derzeit ohne Aussicht auf baldige Erledigung einer außerparlamentarischen Kommission überantwortet ist. Ferner strebt der Verband eine Änderung des allgemeinen Syndikatsgesetzes an. Der Sekretär schloß mit einer Ermahnung, lebhafte Propaganda bei allen der Vereinigung noch nicht angehörigen Eisenbahnern zu machen. Es wurden Beschlüsse angenommen, wonach die Syndikatskammer der Eisenbahnangestellten beauftragt wird, mit allen friedlichen Mitteln die Erfüllung des Programms der Forderungen zu verfolgen, und zugleich versichert wird, daß man nicht durch Agitation, Ausstand und Klassenkampf, sondern durch eine versöhnliche Haltung, eine dauernde und zähe Aktion, durch gegenseitige Achtung zwischen Vorgesetzten und Untergebenen wirkliche und dauernde Verbesserungen anstrebe, welche das Band der beiden „Antagonisten", Kapital und Arbeit, um so enger knüpfen könnten.

— **Berner Alpendurchstich.** Der Ausschuß des großen „Initiativkomitees" für eine Lötschbergbahn hat beschlossen, den internationalen Gutachtern noch einige Ergänzungs- und Erläuterungsfragen zu unterbreiten, hauptsächlich über die mutmaßlichen Ergebnisse des Betriebs unter bestimmten Voraussetzungen.

— **Brienzerseebahn und Brünigbahn.** Die Stellungnahme der Generaldirektion der Bundesbahnen, wonach die Brienzerseebahn vom Bunde schmalspurig gebaut werden soll und die schmalspurige Brünigbahn noch auf längere Jahre hinaus dem Verkehr genüge, wird namentlich im nächstbeteiligten Kanton Bern viel angefochten. Man beruft sich darauf, daß schon die maßgebenden militärischen Stellen aus strategischem Interesse eine vollspurige Brünigbahn forderten, und behauptet, die Leistungsfähigkeit der jetzigen Brünigbahn sei schon an der Grenze angelangt. Die Bundesbahnen erwähnten gar nicht, daß die Brünigbahn neben der Schmalspur auch noch eine Zahnradstrecke habe, deren System sich für Linien mit großem Durchgangsverkehr gar nicht eigne. Baue man die Brienzerseebahn schmalspurig, so nehme man zu Unrecht dem volks- und verkehrsreichen Berner Oberlande jede Aussicht auf eine Adhäsionsbahn durch den Brünig innerhalb absehbarer Zeit.

— **Simplontunnel.** Da die auf der Nordseite gegen den Wasserandrang errichteten Sicherheitstüren fertig sind, hat man, wie schon in Nr 26 d. Ztg. mitgeteilt ist, die Bohrarbeiten seit dem 22 März wieder aufgenommen. Falls keine unvorhergesehenen Hindernisse eintreten, hofft man, wie der „Mon. d. str. ferr." mitteilt, die noch fehlenden 1370 m in 6 Monaten durchbohren zu können, damit am 30. April 1905 das Dampfroß siegreich seinen Weg durch diese neue Alpenstraße ziehen kann. Die von der italienischen Mittelmeerbahn geleiteten Arbeiten an den Zufahrtslinien sind in gutem Gange. Mit dem Bau des großen Bahnhofs in Domodossola ist dieser Tage begonnen worden. Der neue Bahnhof in Brig ist fast fertig.

— **Direkte Linie Rom-Neapel.** Der Ort Civita Lavinia (zwischen Cecchina und Velletri) ist, wie „Mon. d. str. ferr." mitteilt, als Mittelpunkt der Vorarbeiten für die neue direkte Linie Rom-Neapel ausersehen worden. Nach den neuen Untersuchungen wird die Linie die schon bestehende Strecke Rom-Cecchina — das zwischen dem Albaner Gebirge und der Küste liegt und zugleich Station für Albano ist — benutzen, von dort den Monte Giove genannten Hügel durchfahren, um dann, in einer Entfernung von 1,5 km an Civita Lavinia vorbeifahrend, Sarze zu erreichen. Ein Durchstich unter den Ausonischen Bergen verbindet sodann die Linie mit Fondi in der Provinz Caserta. Von dort führt die Bahn durch flaches Land über Aversa, wo der Anschluß an die bestehende Linie erreicht wird, nach Neapel.

— **Der elektrische Betrieb in England.** Amerika sieht in der Einführung des elektrischen Betriebes die Lösung der ganzen verwickelten Verkehrsfrage, wofür der Dampfbetrieb unzulänglich war. Auf Hauptlinien, auf Stadt-, Vorort-, Tunnel- und Bergbahnen fand bis heute der elektrische Betrieb mit Vorteil Anwendung. Für große Entfernungen ist man noch nicht über die Versuche hinaus. Die vielen Für und Wider rücksichtlich des technischen und finanziellen Erfolges lassen ein abschließendes Urteil noch nicht zu.

Die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Newyorker Hochbahn verschaffte die erste Gelegenheit zu Vergleichen auf Grund nüchterner Ziffern. Das Halbjahr 1903 (endend 30. September) weist im Vergleich zum vorjährigen (1902) erstaunliche Ziffern über die Leistungsfähigkeit und Ökonomie des elektrischen Betriebes aus; demgemäß wurden

um rund 17 Millionen Reisende mehr befördert als 1902, was — da weder neue Linien eröffnet noch die Fahrpreise herabgesetzt wurden — offenbar eine Folge der größeren Geschwindigkeit, Bequemlichkeit und Zugdichte ist; trotz der erheblichen Zunahme ermäßigten sich die Betriebskosten um 200 000 £.

Im letzten Halbjahr der nunmehr elektrisch betriebenen Mersey-Bahn (Liverpool) wurden 4,154 Millionen Reisende gegen 2,845 Millionen in 1902 befördert, wobei eine Erhöhung der Einnahmen um 8000 £ und eine wesentliche Herabsetzung der Betriebskosten für die Zugmeile, nämlich von 41,2 d auf 18,2 d, zu verzeichnen ist.

England macht nun bedeutende Anstrengungen in dieser Richtung; das Ziel ist die Steigerung des Reingewinnes, entweder durch Herabsetzung der Betriebskosten oder Erhöhung der Leistungsfähigkeit; doch bleibt die alle Verwaltungen beschäftigende Hauptfrage, ob der elektrische Betrieb auch für große Entfernungen lohnend sei.

Über die „Elektrisierung" der Teilstrecke Liverpool-Southport der Lancashire-Yorkshire-Eisenbahn-Hauptlinie berichteten wir in Nr 25. Alle technischen Erwartungen wurden hierbei befriedigt; ferner wurde, da zwischen den elektrischen Zügen auch solche mit Dampfbetrieb verkehren, der Nachweis erbracht, daß beide Systeme nebeneinander bestehen können.

Die North Eastern Railway führt den elektrischen Betrieb auf 2 Meilen der viergleisigen, 35 Meilen der doppelgleisigen und 4 Meilen einer eingleisigen Strecke in der Umgebung von Newcastle o. T. (nebenbei bemerkt, der Geburtsstätte George Stephensons) und von hier bis Tynemouth ein.

Am 29. März erfolgte nach der Probefahrt die Eröffnung des ersten Stückes der Linie Newcastle-Benton, etwas über 4 Meilen lang mit drei dazwischenliegenden Stationen. Die Züge (mit einem 15 Minuten-Verkehr an Werktagen) durchfahren die Strecke einschließlich der Aufenthalte von je 20 Sekunden in 11 Minuten. Jeder Zug besteht aus drei nach dem Vorbild der Londoner Zentrallinie gebauten Wagen. Die Gesellschaft errichtete aus ökonomischen Gründen keine eigenen Kraftwerke, sondern bezieht den Strom von der Newcastle Electric Supply Co., die in Neptune Bank ein Kraftwerk von 50 000 PS besitzt und die großen Schiffsbauwerkstätten, u. a. auch Armstrong & Co., mit Kraft und Licht versorgt.

Die Metropolitan und District Railway-Gesellschaften werden binnen kurzem ein elektrisches Netz von 40 Meilen Länge besitzen, auf dem 48 Züge in der Stunde verkehren sollen.

Nach den bisherigen Erfahrungen stellen sich beim Vergleich des elektrischen mit dem Dampfbetriebe die Kosten für Brennmaterial für beide Betriebsarten nahezu gleich; die Leistung des elektrischen Motors ist im Verhältnis zu der ihm zugeführten Arbeitskraft größer; sein Gewicht behufs Bewegung einer gewissen Last ist viel geringer als das der Dampfmaschine; die Verminderung des Zuggewichtes selbst ist eine Ersparnis an Betriebskraft. Beim Dampfbetrieb ist die Arbeitskraft in einer Maschine vereinigt und daher das Adhäsionsgewicht beschränkt, wogegen beim elektrischen Motor das ganze Zuggewicht ausgenutzt werden kann.

Die Arbeitsleistung der Dampfmaschine schwankt je nach der Geschicklichkeit des Führers, während die Leistung eines Motors hierdurch nicht beeinflußt wird. Die elektrische Maschine verbraucht nur während der Leistung Kraft, die Dampfmaschine auch beim Stillstand. Der elektrische Motor besitzt weitaus weniger Teile, die geschmiert werden müssen, wodurch die Kosten für Öl, Putzmaterial und anderes sich viel niedriger stellen. Eine Mehrausgabe erfordert die dritte Leitschiene, die auch Schwierigkeiten bei Wechseln und Übergängen verursacht; billiger ist allerdings die Oberleitung.

Alles zusammengefaßt, erscheint der elektrische Betrieb im Städte- und Nahverkehr wesentlich wohlfeiler, und zwar hauptsächlich durch die größere Leistungsfähigkeit; nicht gelöst ist die Frage bezüglich des Fernverkehrs mit seinen starken Schwankungen in der Belastung, die Kraftanlagen erfordern, welche zum durchschnittlichen Kraftverbrauch in keinem Verhältnis stehen und daher zu kostspielig werden, um sich diesem Verkehr anzupassen. K—a.

— **Londons Verkehr.** Gemäß der von Mr. E. J. Harper aufgestellten Statistik besitzt Groß-London ein Eisenbahnnetz von etwa 950 km, auf dem jährlich 600 000 000 Eisenbahnfahrten zurückgelegt werden. In der lebhaftesten Geschäftszeit, zwischen 9 und 10 Uhr vormittags, laufen in den Londoner Endbahnhöfen 384 Züge ein; alle Verkehrsmittel sind während gewisser Stunden überfüllt, doch hat die Überfüllung auf der Untergrundbahn einen solchen Höhepunkt erreicht, daß sich der Ministerpräsident veranlaßt fand, von der Metropolitan-Gesellschaft die schleunigste Abhilfe zu verlangen. Die Unternehmung läßt zu diesem Zwecke Durchgangswagen bauen und hofft damit die Kämpfe um Plätze III. Klasse hintanzuhalten; sie selbst erwartet mit Ungeduld die Einführung des elektrischen Betriebes auf ihren Linien.

Der „innere Kreis" der District Railway hat seinen Zweck nicht gänzlich erfüllt, teils wegen des riesigen Anwachsens der Stadt und teils wegen der großen Verkehrsbewegung zwischen West und Ost. Die Zahl der täglich der City zuströmenden Personen ist in den Jahren von 1881 bis 1891 (spätere Ziffern sind dem Verfasser nicht bekannt geworden) um 33 % gestiegen und seither ist das Anwachsen mindestens ein gleiches. Billige, nicht lohnende Fahrpreise und besondere Verkehrserleichterungen in gewissen Stadtteilen belasten nicht nur die Gemeinde zu gunsten einiger Fabrikanten, sondern verursachen auch einen Zufluß der Bevölkerung, erzeugen hohe Zinsen, überfüllte, unsaubere und ungesunde Bezirke und andere Übelstände. Auch für den Straßenverkehr ist London bereits zu klein. Im Jahre 1903 wurden in Piccadilly zwischen 1 und 2 Uhr nachmittags 366 Omnibusse und 1099 andere Fahrzeuge und innerhalb 12 Stunden 16 064 Fahrzeuge gezählt, und dieser Verkehr wächst stetig.

In den früheren Nummern dieser Zeitung wurden die verschiedenen der Verkehrskommission unterbreiteten Vorschläge flüchtig besprochen.

Mr. Behr empfiehlt neuestens die Legung einer ungefähr 12 Meilen langen Einschienenbahn seiner Bauart, die von Royal Oak in einem nördlichen Bogen zu den Albert und Victoria Docks im äußersten Osten Londons führt, nebst Zweiglinien nach Willesden, Stepney und Limehouse (Kosten 100 000 £ die Meile); ferner eine Linie vom Parlamentshause südwestlich längs des Chelsea-Ufers zur Putneybrücke (Kosten 25 000 £ die Meile).

Dem Ausschuß des Unterhauses liegt ein Gesuch der North & South Woolwich Electric Railway zur Genehmigung vor. Der Zweck dieser etwa $^3/_4$ Meilen langen neuen Themse-Tube ist, eine sichere Verbindung für die nördlich von der Themse wohnenden und in Woolwich beschäftigten Arbeiter, die gegenwärtig die bei herrschendem Nebel gefährlichen Themsefähren benutzen, zu schaffen. Es soll mit Zügen, die je 330 Personen fassen, ein $2^1/_2$ Minuten-Dienst eingeführt und ein Fahrpreis von 1 d erhoben werden. Diese Bill wird vom Londoner Grafschaftsrat angefochten.

Behufs Entlastung der Straßen wird auch vorgeschlagen, Parallelstraßen für die entgegengesetzten Verkehrsrichtungen zu bestimmen, überdies noch dem Geschäftswagenverkehr nur die Straßenseiten und nicht die Straßenmitte zu überlassen sowie Streifwagen und Karren überhaupt in die Seitenstraßen zu verweisen. K—a.

— **Zum Eisenbahntransport von geschlachtetem Vieh auf russischen Bahnen.** Das Bestreben Rußlands, seinen Bestand an gut verwertbarem Schlachtvieh zu vergrößern und es in den Handel zu bringen, ist seit einigen Jahren ganz besonders stark hervorgetreten. Teils hat man versucht, ausländische Märkte zu gewinnen, teils auch nur dem inländischen billig und gut das erforderliche Fleisch zuzuführen. Letzterem Zweck dient offenbar eine Verordnung, die vor kurzem vom Ministerium der Verkehrsanstalten über die Beförderung von ganzen, ausgenommenen Schlachtviehkörpern erlassen worden ist. Danach muß solches Schlachtvieh bei seinem Transport in Wagenladungen auf Verlangen des Versenders hängend verladen werden.

Die Anbringung der erforderlichen Vorrichtungen sowie deren Entfernung aus den Wagen — nach ihrem Gebrauch — ist von den Warenabsendern bezw. Empfängern zu veranlassen. Auf Verlangen der Wageneigentümer können diese Vorrichtungen aber auch für ihre Rechnung von der betreffenden Bahnverwaltung hergestellt werden. Falls bei der Einstellung oder Abnahme der Vorrichtung der betreffende Wagen beschädigt sein sollte, so haftet der Wageneigentümer.

Über die vom Warenempfänger oder in dessen Auftrag von der Eisenbahnverwaltung hergestellten Vorrichtungen zum Aufhängen des Fleisches wird im Frachtbriefe und dem Duplikat ein entsprechender Vermerk gemacht. Die Gestelle werden dem Warenempfänger bei der Auslieferung des Gutes zurückgegeben, können jedoch auch nach der Versandstation zurückbefördert werden. In letzterem Falle wird mit den Vorrichtungen wie mit einem gewöhnlichen Gute verfahren. Das Verladen bezw. Ausladen des Fleisches, das mit Benutzung solcher Gestelle zur Beförderung gelangt, geschieht auf Rechnung der Wareneigentümer innerhalb des Zeitraumes, welcher in den z. Z. gültigen Regeln über Verladen und Ausladen vorgesehen ist.

Auffallend ist, daß die Regeln keinerlei Erleichterung für die Rücksendung der auf dem Hinwege der Sendung gebrauchten Gestelle vorsehen. Es heißt aber ausdrücklich, daß die Rücksendung dieser Einrichtungen zum Aufhängen des Fleisches unter den Bedingungen wie gewöhnliches Gut zu erfolgen habe; eine Ermäßigung scheint also nicht beabsichtigt zu sein. Von sehr großer Bedeutung kann diese Maßregel aber kaum werden, denn auf große Entfernungen wird es schwerlich möglich sein, frisches Fleisch zu befördern, und zwar wegen

der damit verbundenen Gefahr des Verderbens, was namentlich im Sommer befürchtet werden muß. Also werden diese Bestimmungen und Einrichtungen wohl nur den großen Verbrauchsplätzen, wie Moskau, Petersburg, Kiew usw., zu gute kommen, die zum Teil aus der Umgegend mit Fleisch versorgt werden.

Fremde Weltteile.

— **Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Kanada** während des letzten Jahrzehnts wird im „Engineering“ in einem längeren Aufsatz besprochen, der zunächst den mächtigen wirtschaftlichen Aufschwung hervorhebt, den das ganze Land in dieser Zeit unter der Mitwirkung mehrfacher günstiger Getreideernten genommen hat. Unter dem Eindruck dieser Erträge hat sich die Einwanderung in unerwarteter Weise gehoben, eine gewaltige Fläche jungfräulichen Bodens ist dem Anbau gewonnen worden, und dementsprechend haben sich zugleich Handel und Gewerbe gemehrt. Auch der Ausbau des Eisenbahnnetzes konnte daher rüstig gefördert werden, und nach den vom Eisenbahnminister in seinem Jahresbericht gemachten Angaben hat sich die Länge der im Betriebe befindlichen Bahnen von 15 020 engl. Meilen im Jahre 1893 auf 19 077 Meilen am Schlusse des Jahres 1903, also um 27 %, vermehrt. Von diesen Linien steht mehr als die Hälfte im Betriebe von zwei großen Verwaltungen, der Canadian Pacificbahn-Gesellschaft, die nahezu 7000 Meilen, und der Grand Trunk-Eisenbahngesellschaft, die 3556 Meilen betreibt. Außer ihnen bestehen noch 117 kleinere Verwaltungen. Die Roheinnahmen stellten sich im letzten Jahre auf 96 064 527 (83 666 503) D, die Betriebsausgaben auf 67 481 524 (57 343 592) D, so daß sich eine Reineinnahme von 28 583 003 (26 322 911) D. ergab. Befördert wurden 22 148 742 (20 679 974) Reisende und 47 372 417 (41 376 537) t Güter. Die gewaltige Steigerung der Betriebsausgaben um mehr als 10 000 000 D. wurde durch den Umstand veranlaßt, daß die Gesellschaften durch die reichlichen Einnahmen des so überaus günstigen (almost phenomenally successful) Jahres ermutigt wurden, in vorsorglicher Weise Aufwendungen für bessere Instandsetzung und Ausrüstung ihrer Strecken zu machen. Von den einzelnen Staaten des Landes hat Ontario mit 7000 Meilen Bahn die größte Betriebslänge aufzuweisen; legt man aber das Verhältnis der Bodenfläche zur Bahnlänge zugrunde, so steht es mit einer englischen Meile Bahn auf 32,5 Geviertmeilen Landes erst an vierter Stelle. In Prince Edwards Island kommt auf 9,5, in Neu-Braunschweig auf 19,5 und in Neu-Schottland auf 22,5 Geviertmeilen Landes je eine engl. Meile Bahn. Die Landesregierung hat den Bahnbau in ausgiebigster Weise unterstützt. Durch die günstigen Einnahmen des Berichtsjahres war die Canadian Pacificbahn in den Stand gesetzt, ihre Aktien mit 6 % zu verzinsen, und bei der Grand Trunkbahn, die im Jahre 1898 nicht einmal ihre Schuldzinsen hatte decken können, haben sich die Verhältnisse immerhin soweit gebessert, daß sie 2 % Gewinnanteil auf ihre Vorzugsaktien dritter Ausgabe zahlen konnte.

Auch der Ausbau elektrischer Bahnlinien ist in gutem Fortschreiten begriffen. Unsere in Nr 24 S. 385 d. Ztg. hierüber gebrachten Mitteilungen können wir noch dahin ergänzen, daß sich die Länge der in Kanada im Betriebe befindlichen elektrischen Bahnlinien seit dem Jahre 1900 von 681 auf 759 Meilen erhöht hat. Die Roheinnahmen betrugen im Jahre 1903 im ganzen 7 233 677 (6 486 438) D., und die Gesamtzahl der von den 37 bestehenden Verwaltungen beförderten Personen stieg auf 155 622 800 (137 681 400).

— **Amerikanische Interkontinentalbahn.** Wie in Nr 28 S. 450 d. Ztg. berichtet, hätte der Bericht des nach Mittel- und Südamerika entsandten Kommissars nach Mitteilungen der Köln. Ztg. zwar wenig neue Gesichtspunkte enthalten, dafür aber für den Bahnbau ermutigende Zeichen wahrgenommen, von denen fünf angeführt sind. Von der Frankfurter Zeitung wird der Bericht in keiner Weise als ermutigend angesehen. Nach ihren Ausführungen wird die Linie Newyork-Buenos-Aires noch auf lange Zeit ein Traum bleiben. Der Kommissar, Mr Charles M. Pepper, gibt die Lücken, welche die schon bestehenden Linien lassen, auf insgesamt 4800 engl. Meilen an und schätzungsweise 150 000 000 D. als die Summe, welche für die noch ungebauten Strecken verausgabt werden muß. Die noch zu bauenden Bahnlinien würden gerade in Gegenden fallen, in denen der private Unternehmungsgeist noch auf Jahrzehnte keinen Gewinn im Bahnbau sehen kann. In den Gebirgen von Kolumbien, Ecuador, Peru und Bolivien, wo die Bevölkerung eine sehr dünne ist und Bürgerkriege an der Tagesordnung sind, werden auf Jahre hinaus keine längeren Strecken angelegt werden. In Mexiko und Guatemala macht der Eisenbahnbau kräftige Fortschritte. Mexiko hat gegenwärtig 9700 Meilen Eisenbahn, gegen 335 im Jahre 1873. Das mexikanische Netz kommt der Grenze von Guatemala auf 172 Meilen nahe. San Salvador wird bald von Guatemala mittels der Eisenbahn erreicht werden können. In den übrigen mittelamerikanischen Staaten bestehen die Bahnen lediglich aus kurzen Schienenstraßen von der Küste landeinwärts, indessen dürfte der Panamakanal da Wandel schaffen. Von Panama südlich bis nach Peru ist indessen, wie schon gesagt, auf lange Zeit nichts von der privaten Initiative zu erhoffen. Die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse dieser Staaten sind so zerrüttet, daß auch von den Regierungen keine große öffentlichen Arbeiten zu erwarten sind. Peru hat indessen eine Linie nach der Grenze Boliviens in Vorbereitung und der argentinische Staat dürfte ebenfalls einen Schienenstrang über seine Grenze anlegen, da ein Vertrag darüber schon unterzeichnet ist. In Argentinien und Chile steht der Eisenbahnbau in Blüte; ersterer Staat hat allein 11 360 Meilen Eisenbahn. Augenblicklich drängen die Kräfte im Süden wie im Norden Amerikas auf die Vollendung des pan-amerikanischen Bahnprojektes, indessen wird man in dieser Generation schwerlich je in Newyork den Ruf hören: „Nach Buenos-Aires einsteigen!“

Soweit die Frankfurter Zeitung. Dem Leser wird nicht entgangen sein, daß sich in letzter Zeit wieder einmal viele Federn zu gunsten der pan-amerikanischen Bahn in Bewegung gesetzt hatten, die die Dienste einiger spekulativer Nordamerikaner versehen, indem sie, selbst ohne Kenntnis der Verhältnisse, lediglich in dem Bestreben, dem allamerikanischen Gedanken Vorschub zu leisten, für das Projekt Stimmung zu machen versuchten. Auch unsere Finanzpresse hat über das Projekt in ernster Weise berichten zu sollen geglaubt. Jetzt scheint man die Torheit des Planes wieder einmal einzusehen und zu erkennen, daß vom Erhabenen zum Lächerlichen nur ein Schritt ist. Wer sich für den Plan näher interessiert, findet eingehende Mitteilungen darüber im „Archiv für Eisenbahnwesen“ Jahrg. 1900 S. 227 ff.

Rechtspflege.

— **Höhere Gewalt.** Nach einer kürzlich ergangenen Entscheidung des österreichischen Obersten Gerichtshofes stellt sich eine Entgleisung, welche dadurch verursacht wird, daß ein orkanartiger Sturm an einer Berglehne einen Baum entwurzelt und dabei unerwartet Steine losgelöst werden, welche auf das Bahngleis fallen, als ein durch höhere Gewalt verursachter Unfall dar. Demzufolge ist die Eisenbahn gemäß § 2 des österreichischen Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869 von einer Haftung für die bei einer solchen Zugentgleisung eingetretenen Körperverletzungen befreit.

— **Ein Entschädigungsprozeß wegen eines beim Betrieb der Straßenbahnen erlittenen Unfalls** hat, wie wir einem Bericht des „Staatsanzeigers für Württemberg“ entnehmen, nach längerer Dauer seinen Abschluß gefunden und zwar auf Grund des § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betrieb von Eisenbahnen, Bergwerken usw. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen. Der Unfall widerfuhr am 25. Dezember 1902 abends an der Kreuzung der Paulinen- und Tübinger Straße in Stuttgart einem Lohndiener, der neben dem Kutscher auf dem Bock einer zweispännigen Droschke saß. Als diese über das Straßenbahngleis fahren wollte, stieß sie mit einem Straßenbahnwagen zusammen. Der Lohndiener wurde durch den Anprall herabgeschleudert und erlitt einen Bruch des rechten Oberschenkels, der einen längeren Spitalaufenthalt notwendig machte und eine noch jetzt anhaltende Behinderung im Gehen zur Folge hatte. Der Droschkenkutscher wurde am 10. März 1903 von der Strafkammer I des Landgerichts Stuttgart wegen Vergehens der fahrlässigen Transportgefährdung in einer Handlung zusammentreffend mit einem Vergehen der fahrlässigen Körperverletzung zu einer Gefängnisstrafe von acht Tagen verurteilt, weil er im scharfen Trab blindlings in die Tübinger Straße eingefahren war, ohne das Gleis der Straßenbahn nach links oder rechts zu überblicken. Sodann wurde aber auch namens des verletzten Lohndieners eine Entschädigungsklage gegen die Straßenbahngesellschaft auf Grund des Haftpflichtgesetzes erhoben, und durch Urteil der Ferienkammer als Zivilkammer I vom 19. Juli 1903 wurde die Beklagte verurteilt: 1. die Summe von 662,01 ℳ nebst 4 % Zinsen hieraus seit 12. Mai 1903.; 2. vom 11. Februar 1903 ab auf Lebensdauer des Klägers eine in vierteljährlichen Raten von 600 ℳ vorauszahlbare Jahresrente von 2400 ℳ an den Lohndiener zu zahlen. (Eine auch gegen den Fuhrwerksbesitzer gleichzeitig erhobene ähnliche Klage wurde abgewiesen.) In der Berufungsinstanz entschied der I. Zivilsenat der Oberlandesgerichts am 4. Dezember 1903, daß die Berufung der Beklagten und die Anschlußberufung des Klägers gegen obiges Urteil zurückgewiesen und der Kläger ein Fünftel seiner eigenen Kosten und ein Zehntel der Gerichtskosten zu tragen habe,

sämtliche übrigen Kosten der Berufungsinstanz aber der Beklagten zur Last fallen. Die Entscheidungsgründe des Landgerichts und Oberlandesgerichts besagen im wesentlichen, es sei zweifellos, daß der Kläger bei dem Betrieb der elektrischen Straßenbahn, welche als Eisenbahn im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes (verbunden mit Art. 12 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch) anzusehen sei, verletzt worden ist. Ob zur Zeit des Zusammenstoßes der Straßenbahnwagen noch in Bewegung war oder bereits angehalten hat, ist gleichgültig. Denn zu den Betriebshandlungen einer Straßenbahnunternehmung gehört nicht nur das Fahren, sondern auch das zur Aufnahme und zum Absetzen der Fahrgäste erforderliche Anhalten auf den Haltestationen. (Entscheidung des Reichsgerichts Band 3 Seite 19.) Unzutreffend ist der Einwand der Beklagten, daß der Unfall durch höhere Gewalt verursacht worden sei, denn hierunter ist ein bei aller denkbaren Umsicht unabwendbares Ereignis, das von außen kommt, zu verstehen. Der Verletzte war aber nur Insasse, nicht Lenker der Droschke, und die Ursache des Unfalls liegt in der gefährdenden Natur des Unternehmens selbst. Der jährliche Reinverdienst des Lohndieners bei verschiedenen Vereinen, als Orgeltreter der Stuttgarter Synagoge, als Stadtreisender eines Kaufmanns, vor dem Unfall, wurde mit jährlich 2853 ℳ gemäß den gelieferten Nachweisen dem Entschädigungsanspruch zugrunde gelegt.

Bücherschau.

— **Der Bau, Betrieb und die Reparaturen der elektrischen Beleuchtungsanlagen.** Ein Leitfaden für Monteure, Werkmeister, Techniker usw. Herausgegeben von F. Grünwald, Ingenieur. Mit 295 in den Text gedruckten Abbildungen. Zehnte Auflage. Halle a/S. Verlag von Wilhelm Knapp. 1903. Preis 4 ℳ.

Das wohlbekannte Werkchen ist den neuesten Fortschritten der Technik entsprechend ergänzt und auf dem laufenden gehalten. In die neue Auflage sind neu aufgenommen Tabellen über die an elektrischen Maschinen auftretenden Störungen, Angaben über die Osmium- und Nernst-Lampen, über die Flammen- und Dauerbrandbogenlampen für geringe Stromstärken, die vom Jahre 1904 ab geltenden Sicherheitsvorschriften und die Betriebsvorschriften des Verbandes deutscher Elektrotechniker.

Bereits bei Besprechung früherer Auflagen ist darauf hingewiesen, daß das Buch in einer für eine große Zahl von Lesern sehr erwünschten Weise von den Grundbegriffen und Grundregeln der Elektrotechnik ausgehend den Stoff aufbaut. Nachdem die Maschinenanlage im allgemeinen behandelt ist, folgen Abschnitte über Elektrizität, sodann Magnetismus, Elektromagnetismus und Induktion im allgemeinen, weiterhin über Strom- und Krafterzeugung durch Dynamomaschinen, über einphasigen Wechselstrom, die Meßinstrumente, Generatoren und Elektromotoren, die Umwandler, Primär- und Sekundärelemente, sodann die elektrischen Lampen, die Schaltvorrichtungen, Schutzvorrichtungen, elektrischen Reguliervorrichtungen, die Beleuchtungskörper, ihre Isolations- und Befestigungsweise, die Ermittlung der Lichtart und des Lichtbedarfs, die Leitungen, ihre Isolations- und Befestigungsweise, das Stromverteilungssystem und die Leitungsberechnung sowie die Anfertigung des Entwurfs und Kostenanschlages. Den Schluß bilden Tabellen und Sicherheitsvorschriften.

Für die Bewährung des Buches spricht wohl am besten die große Zahl seiner Auflagen.

— **Meyers Großes Konversationslexikon.** Sechste gänzlich umgearbeitete und vermehrte Auflage. 20 Bände in Halbleder gebunden zu je 10 ℳ. Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Die Verlagshandlung hat uns den in der neuen Auflage erscheinenden Artikel über Eisenbahnsignale zugehen lassen, der zeigt, daß sie ihr Augenmerk in gebührender Weise auch dem Eisenbahnwesen zuwendet und sich bei der Bearbeitung des einschlägigen Stoffs der Mitwirkung tüchtiger Fachleute versichert hat. Der kurzen Übersicht über die Eisenbahnsignale, die der vorliegende Textartikel bringt, ist eine etwas ausführlichere Beilage über Eisenbahnsicherungswerke zugefügt, in der namentlich das Wesen und der Vorgang der Streckenblockung sehr hübsch und übersichtlich dargestellt ist. Weiter behandelt der Artikel die selbsttätige Blockung der Züge, Stellwerke und die damit in Zusammenhang stehenden Anlagen in der für die Zwecke eines Nachschlagewerks angemessenen kurzen, aber fachmännisch einwandfreien Darstellung.

— **Zahlenbeispiel zur statischen Berechnung von massiven Dreigelenkbrücken mittels Einflußlinien.** Bearbeitet nach den Grundzügen des Geheimen Regierungsrats G. Barkhausen, Professor an der Königlich Technischen Hochschule zu Hannover, von A. Teichmann, Ingenieur am Tiefbauamt zu Leipzig. Mit 29 Abbildungen auf vier lithographierten Tafeln. Wiesbaden. C. W. Kreidels Verlag. 1904. Preis 2,40 ℳ.

Das von Barkhausen angewendete Verfahren der Ermittlung der Beanspruchungen in einem Gewölbe mittels Einflußlinien gewährt einen größeren Genauigkeitsgrad, als das Verfahren des Einzeichnens der Drucklinie. Bei letzterem sind, wie der Verfasser zutreffend hervorhebt, Ungenauigkeiten weder zu vermeiden, wenn man die Gewölbeform in möglichst großem Maßstabe aufzeichnet, noch, wenn man die Stutzlinie in verzerrtem Maße aufträgt. Für das Beispiel ist eine Betonbrücke mit zwei Öffnungen gewählt, deren Gewölbe je 30 m Spannweite bei $^1/_{10}$ Pfeil haben. Es ist vorausgesetzt, daß in keinem Teil das Gewölbe mit mehr als 32 kg Druck auf 1 qcm beansprucht und Zugspannungen ausgeschlossen sein sollen. Die Kämpfergelenke und das Scheitelgelenk sind aus Betonsteinen angenommen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 16. d. M. verschied nach kurzem, schweren Leiden

Herr Direktor **Ludwig Oberschulte**

Kgl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor a. D.

welcher dem Vorstand unserer Gesellschaft seit Anfang des Jahres 1900 angehörte. Dem Verblichenen gebührt an der Entwicklung unserer Gesellschaft hervorragender Anteil.

Durch reiches Wissen, große Erfahrung und seine rastlose Schaffensfreudigkeit, die mit Energie und weitem Blick gepaart war, hat er unser Unternehmen außerordentlich gefördert und sich mit seinem liebenswürdigen und schlichten Wesen die Anerkennung und Freundschaft Aller erworben, die mit ihm in Berührung kamen.

Sein frühzeitiges Ableben bedeutet für uns einen schweren Verlust. Sein Andenken werden wir stets in hohen Ehren halten.

Frankfurt a/Main, den 17. April 1904. (1017)

Aufsichtsrat, Vorstand und Beamte
der Aktiengesellschaft für Bahn-Bau und Betrieb, Frankfurt a/Main.

2. Berichtigungen.

Niederländisch-deutsch-russischer Eisenbahnverband.

(Berichtigung.)

In unserer Bekanntmachung vom 13. d. M. Nr 30 d. Ztg. wird der Wortlaut des 3. Absatzes:

„Die Fahrpreise II. Klasse für alle Züge von und nach Charkow erfahren für die russischen Strecken eine Erhöhung“

wie folgt abgeändert:

„Die Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze von und nach Charkow erfahren für die russischen Strecken eine Erhöhung.“

Bromberg, den 16. April 1904. (1018)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Änderung von Stationsnamen.

Vom 1. Mai d. J. ab erhält die an der Eisenbahnstrecke Bütow-Lauenburg gelegene Station Damerkow, Kreis Stolp in Pommern die Bezeichnung Schwarz-Damerkow.

Danzig, den 11. April 1904. (1019)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Teil II vom 1. Mai 1897.

Am 1. Juni d. J. erscheint der Nachtrag IX, durch welchen die Vorschriften für die Anwendung des Tarifs in der Weise abgeändert werden, daß derselbe sowohl im Kartierungswege als im Rückvergütungswege für Sendungen, welche im Donauumschlagsverkehre nach den Bestimmungsländern weiterbefördert werden, künftighin nicht mehr gilt.

Durch den Nachtrag werden des weiteren die Entfernungen von Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen nach den bayerisch-österreichischen Grenzstationen zum Teil geändert, wodurch unwesentliche Frachterhöhungen, meist jedoch Ermäßigungen eintreten.

München, den 14. April 1904. (1021)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländer.

Teil II vom 1. Januar 1899.

Am 1. Juni l. J. tritt an Stelle des bezeichneten Tarifs nebst Nachträgen I—V ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe zerfällt in 2 Hefte.

Tarifheft 1 enthält besondere Bestimmungen und Frachtsätze des Klassentarifs für Sendungen nach und von dem Donaugebiet im allgemeinen, sowie Ausnahmefrachtsätze für Sendungen aus Österreich-Ungarn und weiterher.

Tarifheft 2 enthält besondere Bestimmungen und Frachtsätze des Klassentarifs für den Verkehr mit den unteren Donauländern, sowie Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr nach Österreich-Ungarn und darüber hinaus.

Die Frachtsätze des Tarifheftes 2 gelten nur in Verbindung mit der süddeutschen Donaudampfschiffahrtgesellschaft.

Die neuen Tarifhefte enthalten zum Teil Tariferweiterungen und Verkehrsbeschränkungen, zum Teil geringe Frachterhöhungen und Frachtermäßigungen.

Die in den neuen Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

München, den 14. April 1904. (1022)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird der bisherige Ausnahmetarif für den Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Garßen-Bergen für den Bereich des demnächstigen Gruppentarifs III sowie der Gruppenwechseltarife II/III und III/IV und des niederdeutschen Verbandes auf sämtliche Wagenladungsgüter ausgedehnt.

Hannover, den 14. April 1904. (1023)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1904 treten im Tiertarif für den nordostdeutsch-sächsischen Verkehr zwischen Riesenburg und Radeberg sowohl für Sendungen, welche auf Antrag der Versender über Marienburg-Schneidemühl-Frankfurt a/O.-Kamenz befördert werden, als auch für Sendungen, welche auf Antrag über Goßlershausen-Thorn-Posen-Lissa-Sagan-Kohlfurt-Görlitz befördert werden, direkte Sätze in Kraft.

Mit dem gleichen Tage werden zwischen Riesenburg und Bischofswerda für Sendungen, welche auf Antrag der Versender über Goßlershausen-Thorn-Posen-Lissa-Sagan-Kohlfurt-Görlitz befördert werden, direkte Sätze eingeführt.

Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 12. April 1904. (1024)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach dem Direktionsbezirk Mainz.

Am 1. Mai d. J. wird die Station Beerfelden der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft mit den um 12 km zu erhöhenden Entfernungen der Station Hetzbach-Beerfelden in den Kohlentarif Nr 4 aufgenommen. (1025)

St. Johann-Saarbrücken, 15. April 1904.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach der Schweiz.

Die Saarkohlentarife Nr 12 und 14 vom 10. Juni 1897 und 1. April 1899 nebst Nachträgen treten Ende Juni d. J. außer Kraft. Am 1. Juli d. J. wird ein neuer Kohlentarif nach der Schweiz herausgegeben, der für die meisten Stationsverbindungen Ermäßigungen, für einzelne auch Frachterhöhungen von 1 bis 2 Cts. für 100 kg aufweisen wird.

Unser Verkehrsbureau erteilt hierüber Auskunft. (1026)

Das Erscheinen des neuen Tarifs wird noch besonders bekannt gemacht werden.

St. Johann-Saarbrücken, 15. April 1904.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Neuordnung der preußisch-hessischen Staatsbahngütertarife.

(Gruppentarif I, Gruppenwechseltarife I/III und I/IV.)

Im Anschluß an die Veröffentlichung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin vom 15. März d. J. machen wir bekannt, daß die mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. zur Ausgabe gelangenden Tarifhefte II B (Gruppe I für das östliche Gebiet), II G (Gruppe I/III für das östlich/nordwestliche Gebiet) und II H (Gruppe I/IV für das östlich/südwestliche Gebiet) zum Preise von 2 ℳ, 1 ℳ und 80 ₰ durch die Stationskassen käuflich zu beziehen sind.

Breslau, den 15. April 1904. (1027)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Am 1. Mai 1904 tritt zum deutsch-italienischen Gütertarif ein neuer Teil I A, Reglementarische Bestimmungen, in Kraft.

Die Abteilung A im Teil I vom 1. Februar 1898 wird durch den gegenwärtigen Teil I A aufgehoben und ersetzt.

Der neue Teil I A enthält in der Hauptsache die von allen internationalen Eisenbahnverbänden angenommenen einheitlichen Zusatzbestimmungen zum internationalen Übereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr.

Von den besonderen Zusatzbestimmungen des Verbandes ist insbesondere die Zusatzbestimmung 8 zu Art. 10 des Reglements hervorzuheben, nach welcher jede Sendung im Verkehr mit Italien künftig nur von zwei, im Verkehr durch Italien nach Frankreich und Österreich-Ungarn dagegen von vier Exemplaren der Erklärungen für die Zollämter begleitet sein muß. Die Beigabe des im Verkehr nach Italien durch die Schweiz bisher notwendig gewesenen besonderen Formulars (Deklaration für die Geleitscheinabfertigung) ist nicht mehr erforderlich.

Der neue Teil I A ist zum Preise von 1 ℳ von unserer Drucksachenverwaltung zu beziehen.

Straßburg, den 15. April 1904. (1028)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr
über den Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Am 1. Mai 1904 wird für den Bereich der an diesem Tage in Kraft tretenden neuen Staatsbahngütertarife für die Gruppen II, I/II, II/III und II/IV folgender Übergangstarif für den Verkehr mit der Kleinbahn Rathenow-Senzke-Paulinenaue/Nauen eingeführt.

1. Der Übergangstarif wird angewendet für:
   a) Düngemittel, wie in den Ausnahmetarifen 2, 3, 4, 4 a, 4 b und 4 c genannt,
   b) Erde, Kartoffeln, wie im Ausnahmetarife 2 genannt,
   c) Holz, wie in den Ausnahmetarifen 1 und 2 genannt,
   d) Steine, Zement, Kalk, Kalksteine und Dolomitsteine, wie im Spezialtarife III genannt,
   e) Futtermittel, wie im Spezialtarife III genannt,
   f) Getreide, wie im Spezialtarife I genannt,
   g) Spiritus (Allgemeine Wagenladungsklasse),
   h) Kohlen und Brennstoffe, wie in den Ausnahmetarifen 2 und 6 genannt,

   wenn diese Güter in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg mit direkten Frachtbriefen von oder nach den Stationen der Kleinbahn Rathenow-Senzke-Paulinenaue/Nauen versandt werden.
2. Für die Beförderung der vorstehend genannten Güter von oder nach den Übergangsstationen Rathenow oder Paulinenaue oder Nauen werden die Frachtsätze dieser Stationen um 2 ₰ für 100 kg gekürzt. Die besonderen Anwendungsbedingungen der für diese Güter bestehenden Ausnahmetarife gelten auch für den Übergangsverkehr mit der Kleinbahn.
3. Die Beförderung auf der Kleinbahn Rathenow-Senzke-Paulinenaue/Nauen erfolgt auf Grund der Bestimmungen und zu den Frachsätzen des Binnentarifs dieser Bahn.

Hannover, den 14. April 1904. (1029)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden die Stationen Beningen, Contchen, Differten, Karlingen, Spittel und Uberherrn in den Reichsbahn-Staatsbahn-Gütertarif einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 15. April 1904. (1030)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif V, mitteldeutsch-hessischer Gütertarif (Gruppen V/VI) und nordwestdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif (Gruppen IV/V).

Am 20. d. M. treten für Griffel (auch künstliche), Märbel (Stein-, Ton-, Glasmärbel) und Schiefertafeln in 10 000 kg-Sendungen zur überseeischen Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern (einschließ-

lich deutscher überseeischer Kolonien) von verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Erfurt nach den Flußumschlagsplätzen Schönebeck, Carlshafen l. U., Minden i/Westf., Emmerthal und Hameln neue Ausnahmetarifsätze in Höhe des Spezialtarifs III in Kraft.

Nähere Auskunft, und zwar auch darüber, unter welchen Bedingungen diese Ausnahmetarifsätze Anwendung finden, erteilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 13. April 1904. (1031)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Übergangstarif mit der Kleinbahn Landeshut-Albendorf (Ziedertalbahn).

Der seit 1. Juli 1901 für einzelne Artikel bestehende Ausnahmetarif für den Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Landeshut-Albendorf (Ziedertalbahn) wird mit Gültigkeit vom 25. April d. J. ab auf folgende Artikel ausgedehnt:

„Steine, wie im Spezialtarif III genannt, und Rohflachs."

Sofern diese Artikel in Ladungen von 5 oder 10 t oder bei Frachtzahlung hierfür zur Auflieferung gelangen, werden die Frachtsätze der Station Landeshut i/Schl im Übergangsverkehr von und nach der genannten Kleinbahn um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt. Diese Ermäßigung kommt in dem Verkehr von und nach den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen zur Einführung.

Breslau, den 16. April 1904. (1032)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Am 15 Mai d. J. erscheint zum vorbezeichneten Kohlentarife der Nachtrag II, der neue Frachtsätze nach einigen Stationen der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen sowie Änderungen und Ergänzungen enthält.

Ferner bringt der Nachtrag, der zum Preise von 15 ₰ für das Stück durch die beteiligten Dienststellen zu beziehen ist, teilweise ermäßigte Frachtsätze von Karsten-Centrumgrube sowie neue Frachtsätze von Paulusgrube Schaffgotschschacht, Paulusgrube Gotthardschacht (unter Aufhebung der bisherigen Sätze von Paulusgrube), Boerschächte und Schachtanlage Bielschowitz.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 14. Juni d. J. in Geltung.

Kattowitz, den 13. April 1904. (1033)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen.

Mit sofortiger Wirksamkeit gelten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a für Steinkohlen usw. aus dem Wasserumschlagsverkehr der Häfen zu Lauterburg und Straßburg auch für den Artikel Gaskoks.

Straßburg, den 13. April 1904. (1034)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Am 25. April d. J. werden von Oranienbaum, Station der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn, Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbriketts in Sendungen von 20 t nach den Stationen Hamburg B., Harburg H. und Harburg U. E. eingeführt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 13. April 1904. (1035)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird der Artikel „Lumpenabfälle = déchets de chiffons" aus dem Ausnahmetarif 4 in den Spezialtarif III versetzt.

Cöln, den 13. April 1904. (1036)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Vom 25. April d. J. ab wird der Ausnahmetarif 6 — Tarifheft 2 — auf den Versand von Braunkohlen usw. von Stationen der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn nach Stationen der Muskau-Teuplitz-Sommerfelder und Rauscha-Freiwaldauer Eisenbahn ausgedehnt.

Erfurt, den 13. April 1904. (1037)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.
Ausnahmetarif vom 1. September 1898.

Am 15. April d. J. tritt der Nachtrag XI in Kraft, enthaltend die seit Erscheinen des Nachtrags X gemäß besonderer Bekanntmachungen eingeführten Tarifveränderungen und Ergänzungen sowie ferner anderweite, teilweise ermäßigte Frachtsätze für die Stationen Cuxhaven, Harburg H. u. Harburg U. E. des Direktionsbezirks Altona, Frachtsätze der Tarifklasse 2 für Station Meschede (Direktionsbezirk Cassel), der Tarifklassen 6-8 für die Stationen Leichlingen u. Sunelwig (Dir.-Bez. Elberfeld) und Berichtigungen des Haupttarifs. Preis des Nachtrags 0,50 ℳ.

Essen, den 14. April 1904. (1038)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher und nordwestdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif für Schiffbaueisen nach Seewerften auf die Bezüge der an oder in der Nähe von Seehafen- und Seekanalstationen betriebenen Eisenwerke, die sich mit der Herstellung von Schiffbaueisen befassen, ausgedehnt. Gleichzeitig findet der Ausnahmetarif für Schiffbaueisen nach binnenländischen Stationen auch bei gemeinschaftlichem Bezuge einer Wagenladung durch mehrere Werften Anwendung. Nähere Auskunft, namentlich über die bezüglich der Erweiterung der genannten Ausnahmetarife zu beachtenden Anwendungsbedingungen, erteilen die beteiligten Dienststellen.

Hannover, den 12. April 1904. (1039)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Lokalgütertarif.
Einführung von Nachträgen zu dem vom 1. Juli 1903 gültigen Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, 2 und 3.

Mit 1. Mai 1904 gelangen zur Einführung:

1. zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, der Nachtrag III,
2. zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2, der Nachtrag V,
3. zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3, der Nachtrag V.

Diese Nachträge enthalten Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Gültigkeitstermin derselben:

zu 1.: gültig vom 1. Mai 1904, hinsichtlich der Schleppbahngebühr vom Kreuzerhöhungsschacht bei Dux-Liptitz, gültig vom 15. Mai 1904 und hinsichtlich der Aufhebung von Überführungsgebühren auf Seite 196, gültig vom 15. Juni 1904;
zu 2.: gültig vom 1. Mai 1904 und
zu 3.: gültig vom 1. Mai 1904 und insoweit Erschwernisse eintreten, gültig vom 15. Juni 1904.

Exemplare der vorgenannten Tarifnachträge sind bei den Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. April 1904. (1040)

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsaß-Lothringen und via Schweiz.)
Berichtigung eines Frachtsatzes im Tarif-Teil II, Heft 1 vom 1. April 1902.

Im Verbandsgütertarife Teil II, Heft 1 vom 1. April 1902 ist mit Gültigkeit vom 1. August 1904 auf Seite 110 der außerfranzösische Schnittfrachtsatz der Gruppe 73, für Brünn, Station der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, nach Delle-Grenze bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen von 44,80 Fr. auf 48,80 Fr. pro 1000 kg zu berichtigen.

Wien, am 7. April 1904. (1041)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.
Einführung des Nachtrages V zum Elbeumschlagstarif für Westösterreich.

Mit 1. Mai 1904 tritt der Nachtrag V zum Elbeumschlagstarif für Westösterreich vom 1. April 1901 in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem Ergänzungen bezw. Änderungen von Klassengut- und Ausnahmetarifen, unter letzteren insbesondere einen neuen Ausnahmetarif für Stamm- und Stangenholz über 2,5 m Länge.

Exemplare des Nachtrages sind bei den beteiligten Verwaltungen sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 40 h. = 35 ₰ erhältlich.

Wien, am 13. April 1904. (1042)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Garne, auch Twiste (Baumwollgarne) aus vegetabilischen Stoffen: ein- oder zweidrähtig, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im a) Kartierungswege, b) Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Teinitz a./d. Sazawa	(a) 130 ₰ (b) 120 „
Nach Aussig-Landungsplatz	
von Teinitz a./d. Sazawa	(a) 123 ₰ (b) 120 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Teinitz a./d. Sazawa	(a) 123 ₰ (b) 120 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Teinitz a./d. Sazawa	(a) 184 ₰ (b) 174 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 15. April 1904. (1043)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

In den Binnentarif sind zu §§ 51 und 63 der Eisenbahn-Verkehrsordnung wegen Beförderung von beschleunigtem Eilgut Zusatzbestimmungen aufgenommen worden, welche gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt sind.

Näheres bei der Betriebsverwaltung in Gütersloh und den diesseitigen Stationen.

Tecklenburg, den 16 April 1904. (1044)
Die Direktion.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Binnenverkehr der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen.

Die im Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehr der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen vom 1. Juni 1902 auf Seite 22 enthaltenen besonderen Zusatzbestimmungen zu § 28 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, betr. Mitnahme von Handgepäck in die Personenwagen, werden ab 1. Mai d. J. durch neue Bestimmungen ersetzt. Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Straßburg, den 13. April 1904. (1045)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Elsaß-Lothringisch-schweizerischer und pfälzisch-schweizerischer Personen- und Gepäckverkehr.

Unter Aufhebung der Tarife für den elsaß-lothringisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr vom 1 April 1897 sowie für den pfälzisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr vom 1. Juli 1897 tritt am 1. Juni d. J. ein neuer Tarif in Kraft. Er enthält für gewisse Verbindungen Erhöhungen der Fahrpreise von 0,05 ℳ—1,30 ℳ. Ferner kommt mit dem neuen Tarif eine Anzahl ungangbarer Fahrkarten zur Einziehung. Für Abfertigung von Gepäcksendungen werden im mindesten 40 ₰ oder 50 Cts. für jede Sendung erhoben.

Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau.

Straßburg, den 14. April 1904. (1046)
Namens der beteiligten deutschen Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Am 1. Mai 1904 tritt der Nachtrag II zum Tarif für den Gepäckverkehr mit Ostseebadeorten, gültig vom 1. Mai 1902, in Kraft.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau hier, Lindenstraße 18.

Stettin, den 15. April 1904. (1047)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Vom 1. Juni 1904 an tritt in den Tarifen, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Leichen im Berlin-Magdeburg-Halle-Erfurt-thüringisch sächsischen und im Breslau-Bromberg-sächsischen Verkehr die Neuerung ein, daß unverpackte einsitzige Zweiräder nur gegen eine feste Gebühr von 50 ₰ für jedes Rad befördert werden, ohne Unterschied, ob die Fahrkarte Anspruch auf Freigewicht gewährt oder nicht. Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I hier, Strehlener Straße 1.

Dresden, den 15. April 1904. (1048)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, zugleich namens der mitbeteiligten Verwaltungen.

---

6. Generalversammlungen.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Aktionäre zur 39. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Freitag, den 27. Mai 1904, um 10 Uhr vormittags in Wien im Sitzungssaale des Ersten allgem. Beamtenvereines der österr.-ungar. Monarchie, I. Wipplingerstraße 25, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1903;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1903 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrates, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Aktiencoupons;
4. Wahl von Verwaltungsratsmitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1904.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäß die Aktien bis längstens Mittwoch, den 27. April l. J., mittags 12 Uhr, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude, Nordwestbahnhof) oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt deponieren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponierten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien Lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme. Abwesende können sich mittels Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponierten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1904. (1049)
Der Verwaltungsrat.
(Nachdruck wird nicht honoriert.)

---

7. Verdingungen.

Verding von Oberbaumaterialien für die Direktionen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen, und zwar:

Gruppe A: 86 000 Stück Hakenplatten, 694 000 Stück Klemmplatten, 860 t Laschen, 147 200 Stück Unterlagsplatten, 47 000 Stück Schraubenunterlagsplättchen und 8000 Stück Neigungsplättchen;

Gruppe B: 129 t Hakenschrauben, 45 t Laschenschrauben und 145 t Schrauben;

Gruppe C: 113 100 Stück Schwellenbezeichnungsnägel, 500 Stück Weichenböcke, 900 t Eisengußteile zu Weichen (Futterstücke usw.) und 2500 Stück gußeiserne Unterlagsplatten.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ für Gruppe A, 0,60 ℳ für Gruppe B und 1,50 ℳ für Gruppe C — in bar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermine am **28. April d. J., vormittags 10 Uhr,** portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 20. Mai d. J.

Essen/Ruhr, den 11. April 1904. (1050)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von 125 Stück fertigen Wagendecken in 2 Losen. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin Freitag, den 27. Mai 1904, vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstraße 106 — einzureichen. Angebotbogen und Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 41 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes des Oberschlesischen Bahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 22 Juni 1904.

Breslau, den 16. April 1904. (1051)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

8. Stellengesuche.

Hochbautechniker gesucht.

Für unser bautechnisches Bureau wird ein in der Projektierung und Ausführung von Hochbauten durchaus erfahrener Bautechniker gesucht. Bei zufriedenstellenden Leistungen kann nach 6 Monaten die Einstellung in den Zivilstaatsdienst erfolgen.

Bewerbungen mit Lebenslauf, Zeugnisabschriften und Gehaltsansprüchen sind bis zum

30. April d. J.

einzusenden. (1052)
Großherzogliche Eisenbahndirektion
zu Oldenburg, Gr.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 32. 23. April 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Mit Luft- oder Gasdruck betriebene Signalmittel.

Frachterstattungsgrundsätze im internationalen Güterverkehr. (Schluß.)

Nachrichten:

Deutschland: Verkehrseinnahmen der deutschen Eisenbahnen. — Eisenbahn-Monatskarten. — Eröffnung der Mainzer Umgehungsbahn. — Nebenbahn Oberbrügge-Wipperfürth-Radevormwald. — Neuer Bahnhof in Eisenach. — Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen. — Zusammenstoß zweier Züge auf der Berliner Ringbahn. — Allgem. Deutsche Kleinbahngesellschaft. — Westdeutsche Eisenbahngesellschaft. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Denkschrift zum bayerischen Lokalbahn-Gesetzentwurf — Wettbewerb und Pläne zum Geschäftsgebäude für das Verkehrsministerium in München. — Rheinauhafen bei Mannheim. — Einweihung einer zweiten Heilstätte für Lungenkranke. — Eröffnungsfeier der Heilanstalt Moltkefels bei Schreiberhau. — Personalnachrichten.

Österreich: Eisenbahnbeamte beim Eisenbahnminister. — Österr Nordwestbahn. — Buschtêhrader Eisenbahn. — Ausschließliche Verwendung inländischer Erzeugnisse bei Eisenbahnbauten. — Einnahmen der österr. Staatsbahnen. — Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn.

Ungarn: Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen. — Ausstand der Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen.

Übrige europäische Länder: Eisenbahnverbindung von Stavelot (Belgien) mit Malmedy. — Klagen über die „Luxuszüge“ in Frankreich. — Oberbau und Streit zwischen Bundesbahnen und Nebenbahnen in der Schweiz.

Fremde Weltteile: Die sibirische Eisenbahn und der Verkehr über den Baikalsee.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr 12 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Mit Luft- oder Gasdruck betriebene Signalmittel.

Wo immer es sich darum handelt, die leider so engen Grenzen zu erweitern, welche der Signalgebung auf Eisenbahnen infolge des beschränkten Wahrnehmungsvermögens der menschlichen Sinne und der außerordentlich ungleichen Fortpflanzungsfähigkeit der atmosphärischen Luft für Schall und Licht gesetzt sind, erscheint es geboten, Absendungsort und Standort des Signals zu trennen, ja möglichst weit auseinander zu rücken, somit die sogenannte Fernbedienung des Signalmittels durchzuführen. Gilt es hierbei besonders große Entfernungen zu bewältigen, so bietet die Übertragung der signalgebenden Kraft vom Absendungsort bis zum Standort in der Regel solche Schwierigkeiten, daß man es vorzieht, am Standorte eine eigene Kraft für die Signaldurchführung in Dienst zu stellen, die vom Absendungsorte aus lediglich gesteuert zu werden braucht, wozu natürlich ein weit geringerer und leichter zu beschaffender Kraftaufwand hinreicht, als zur unmittelbaren Fernbedienung des Signals selbst.

Sowohl zum unmittelbaren Stellen von Signalen am Standorte, als zum Stellen oder nur zum Steuern im Wege der Fernbedienung ist auch Preßluft herangezogen worden, eine Betriebsweise, welche bekanntlich in neuerer Zeit, vorwiegend in Amerika, beträchtliche Ausbreitung fand, während ihre Wiege, wie es scheint, in Deutschland gestanden hat. Auf der geneigten Ebene Aachen-Ronheide war nämlich von 1841 angefangen — das ist dasselbe Jahr, in welchem Robert Stephenson auf der London-Blackwall-Bahn den ersten elektrischen Eisenbahntelegraphen (Wheatstone-Cookes Fünfnadelapparat) eingeführt hatte — eine Signalvorrichtung in Gebrauch, welche dort lange Zeit gute Dienste geleistet hat und laut Mitteilung des „Organs für die Fortschritte d. E.-W.“ (1841, S. 14 u. 160) aus einem von Hochdahl nach Erkrath gelegten Metallrohr bestand, das an seinen beiden Enden in je einen Zylinder mündete, den eine bewegliche Blechglocke abschloß. Wurde eine dieser beiden Glockenhauben mittels eines daran befestigten Druckhebels im Zylinder nach abwärts geschoben, so verdichtete sich die Luft im Rohr und blies am anderen Ende eine Orgelpfeife an. Durch die Anzahl und Folgezeit der einzelnen Pfeifentöne wurden alle Signale dargestellt, welche zur Verständigung über den Wagen- bezw. Zugverkehr erforderlich waren.

Eine verwandte Einrichtung schlug 1846 Kapitän Taylor für Notsignale auf den Zügen vor. Auf jedem Wagen sollte eine kräftige, mit langem Schalltrichter versehene Lippenpfeife angebracht werden, für deren Betätigung die Zuglokomotive mit einer besonderen Luftpumpe Preßluft erzeugte, die auf dem Tender in einem Gefäße aufgespeichert wurde. Eine über die Wagendächer längs des ganzen Zuges laufende Rohrleitung führte die Preßluft bis zu den sämtlichen Pfeifen, während der Zutritt der Luft, d. h. das Ertönen der Wagenpfeifen, jedoch nur von jedem Wagenabteil aus durch die Zugbeamten oder Reisenden mittels eines Hahnes veranlaßt werden konnte. Obwohl sich diese Idee als lebensfähig erwiesen haben soll, fand sie doch keine weitere Verwendung, ebensowenig wie die 1848 auf der französischen Nord- und auf der Ostbahn versuchte tragbare Debollesche Krafttrompete, welche mit einer Sprachrohrmündung versehen war und durch Preßluft geblasen wurde, die sich in einer anschraubbaren, zur Auswechslung eingerichteten Vorratbüchse befand. Ernstere Versuche mit tragbaren Luftdruckpfeifen, die zur Signalgebung auf den Zügen verwendet werden sollten, wurden 1847 auf der South-Eastern-Bahn unternommen. Diese von C. Wells angegebene Vorrichtung besaß, wie die Eisenbahn-Zeitung (1843, S. 74) berichtet, eine der Dampfpfeife ähnliche Anordnung, und jeder Schaffner der Züge sollte damit versehen sein. In Tätigkeit versetzt wurde die Pfeife mittels einer daran angebrachten Stoßpumpe von 25 cm Zylinderdurchmesser und 11 cm Hub, welche bei jedesmaliger Benutzung des Handgriffes der Kolbenstange einen sehr starken, bellenden Ton hervorbrachte.

Diesen vorstehend angeführten, ältesten und vorläufig ohne dauernde Erfolge vorübergegangenen Versuchen, Drucklufteinrichtungen im Eisenbahnsignalwesen einzuführen, gliedert sich noch ein Vorschlag von M. M. Freiherr v. Weber an, welcher in seinem Buche „Das Telegraphen- und Signalwesen der Eisenbahnen“ (Weimar 1867) nicht ohne Berechtigung meinte, daß die damals auf der Pariser Weltausstellung Aufsehen erregenden neuen Luftdrucktelegraphen von Ambjön und Walker für kurze Entfernungen überall geeignet seien, an die Stelle elektrischer Einrichtungen zu treten, wo die Pflege einer Batterie oder die Unterhaltung elektrischer Zeichengeber überhaupt besondere Schwierigkeiten bietet. M. M. v. Weber glaubte weiter in der Verwendung von Preßlufteinrichtungen einen der zweckdienlichsten, verläßlichsten Wege zu erkennen, auf denen namentlich der für die Sicherheit des Betriebes wertvolle Nachrichtenaustausch zwischen den Reisenden und der Zug- oder Lokomotivmannschaft leicht zu ermöglichen sein würde. Inwieweit sich diese Voraussagung im Laufe der Jahre bewahrheitet und verwirklicht hat, lassen die weiteren Darlegungen ersehen.

Eine gleich vom Anfange an wesentlich lebenskräftigere Anwendungsform ergab sich, als man Drucklufteinrichtungen mit elektrischen Einrichtungen in Verbindung brachte. Den ersten diesfälligen Schritt unternahm vor etwa 30 Jahren Henri Lartigue, indem er für den Betrieb der elektrischen Überwegläutewerke im Liniennetze der französischen Nordbahn Streckenstromschließer erdachte, bei welchen die Regelung des Stromschlusses durch einen Blasebalg geschah, der vom vorüberfahrenden Zug mit Hilfe eines Druckhebels aufgebläht wurde und nur langsam seine Ruhelage zurückgewinnen konnte, weil für das Entweichen der angesammelten Luft lediglich eine äußerst enge Ausflußöffnung vorhanden war. Diese sogenannten „Verzögerungsvorrichtungen“ haben also zuvörderst den Zweck, jenen Stromzustand, welcher durch die Betätigung des Streckenstromschalters im elektrischen Schließungskreis der zugehörenden Signalanlage hervorgerufen wird — sei dies die Stromschließung oder die Stromunterbrechung —, zu verlängern oder sogar eine ganz beliebig bestimmbare mindeste Zeit andauern zu lassen; sie sind heute noch vielfach angewendet, und die bekannten Streckenstromschließer von Hall, wie solche z. B. auf der Pariser Stadtbahn in der Blocksignalanlage Verwendung finden, und ebenso eine ganze Reihe neuer und neuester Vorrichtungen dieser Art, von denen hier nur etwa jene von Seitz oder von Willmann & Cie genannt seien, beruhen auf demselben Grundsatze. Die durch Luftdruck betriebene Verzögerungsvorrichtung hat überdies in der Regel noch die wichtige Nebenaufgabe, als Bremse zu dienen, d. h. die Stöße zu mäßigen, welchen die Gesamtvorrichtung seitens der sie beeinflussenden Züge ausgesetzt ist. Auch lassen sich durch ihre Vermittlung einfache Anordnungen herstellen, durch welche das einseitige Ansprechen der Streckenstromschließer bewirkt wird, was bekanntlich auf eingleisigen Bahnen hinsichtlich des Betriebes von Überwegläutewerken erwünscht oder geboten sein kann. Wird in den elektrischen Schließungskreis einer letztgedachten Läutewerksanlage etwa nebst einem mit Verzögerungsvorrichtung versehenen Streckenstromunterbrecher unweit noch ein mit keiner Verzögerungsvorrichtung versehener Streckenstromschließer eingeschaltet, so erfolgt die Auslösung des zugehörigen Überwegläutewerkes immer nur dann, wenn sich der Zug aus derjenigen Richtung nähert, in der er zuerst auf den Stromschließer trifft, während anderenfalls die Wirksamkeit des Stromschließers durch die Verzögerungsvorrichtung des zuerst befahrenen Unterbrechers unmöglich gemacht wird. Es gibt übrigens einseitig ansprechende Streckenumschalter, wie beispielsweise eine im Bereiche der Lübeck-Büchener Eisenbahn 1897 versuchte Anordnung von Prokov, welche lediglich unmittelbar durch Luftpumpen, die der vorbeifahrende Zug betätigt, ihrer Aufgabe gerecht werden.

Eine ungeahnt große Verbreitung fand die Taylorsche Preßluftpfeife etwa 40 Jahre nach ihrer Erfindung, allerdings nicht in der ursprünglich vorgeschlagenen und versuchten Verwendungsweise, sondern glattweg als Stellvertreter der Lokomotiv-Dampfpfeife bei allen elektrischen Eisenbahnen höherer Ordnung sowie überhaupt fast durchweg bei allen Bahnen, welche elektrische Lokomotiven benutzen. Diese Pfeifen dienen daselbst zur Erteilung derselben Signale, welche auf Dampfeisenbahnen mit der gewöhnlichen Lokomotivpfeife zu geben sind, und werden wie solche gehandhabt. Die zu ihrer Betätigung erforderliche Preßluft wird in der Regel aus demselben Vorratsbecken entnommen, welches die durchlaufende Zugbreme speist. Beim Fehlen von Preßluftbremsen und auch sonst in vielen Fällen ist für den zum Signalpfeifenbetrieb nötigen Preßluftvorrat ein eigener Behälter vorhanden, welcher von einer Luftpumpe oder Lufturbine gefüllt wird, die ein nur diesem Zwecke dienender kleiner Elektromotor antreibt. Letzterer erhält seinen Betriebsstrom durch eine Abzweigung der den Zugförderungsstrom zuführenden Arbeitsleitung und wird in seiner Wirksamkeit dergestalt durch einen selbsttätigen Anlaßschalter geregelt, daß nach jedesmaligem Gebrauch der Pfeife der Motor von selbst tätig wird, um den eingetretenen Abgang an Preßluft unverzüglich zu ersetzen, worauf er ebenso selbsttätig abgestellt wird, sobald dieser Ersatz sich gehörig vollzogen hat.

Das Bedeutendste und Wichtigste von allen luftdruckbetriebenen Eisenbahneinrichtungen bilden natürlich die durchgehenden Zugbremsen, seien es unmittelbare oder selbsttätige Luftsaug- oder Luftdruckbremsen. Mit diesen Bremsgattungen fanden bekanntlich gegen Ende der 60er Jahre durch Smith und fast gleichzeitig auch durch Kendal auf englischen Bahnen die ersten ernsten Versuche statt, während sie seither in ihren vervollkommneten Ausführungen von Hardy, Körtig, Clayton, Eames, Soulerin, Westinghouse, Carpenter, Schleifer, Wenger u. v. a. es längst zur allgemeinen Herrschaft auf allen schnellfahrenden Zügen gebracht haben. Allerdings liegen diese Bremsen als solche außerhalb des Rahmens der vorstehenden Betrachtungen, allein es erscheint trotzdem geboten, an sie besonders zu erinnern, weil sie der Ausgangspunkt für eine Signalbetriebsform geworden sind, die in neuerer Zeit namhafte Fortschritte aufweist.

Anfangs der 80er Jahre machte nämlich George Westinghouse den erfolgreichen Versuch, die Betriebsweise seiner Luftdruckbremse für den Betrieb von Bahnhofabschlußsignalen, Wegesignalen und Blocksignalen zu verwerten, und die erste lebensfähige, heute noch in Dienst stehende derartige Anlage, welche 11 Mastsignale umfaßte, wurde 1883 auf der Fitchburg-Eisenbahn in Betrieb genommen. Im Jahre 1893 erzielte Westinghouse weitere Fortschritte, indem er größere einschlägige Anlagen auf der Central Railroad of New-Jersey und auf der Pennsylvania-Eisenbahn herstellte. Auf jener wurden außer 475 Mastsignalen auch schon 54 Weichen und auf dieser neben 374 Signalen 98 Weichen miteinbezogen, die ebenso mit Druckluft zu stellen sind, wie die Signalarme. Zusammengenommen standen im Jahre 1895 bereits 1410 Mastsignale und 152 Weichen mit Luftdruckantrieb in Amerika in Verwendung, und gegen Ende des verflossenen Jahres schloß dieser Stand laut „Engineering“ vom 4. Dezember 1903 mit 15000 Stellorten (Signale und Weichen, die letzteren als je zwei Stellorte gerechnet) ab. Die zum Heben oder Senken des Flügels am Signalmast oder zum Hin- und Rückstellen der Weichenzungen erforderliche Preßluft wird durch Luftverdichtungsmaschinen gewonnen, welche 16 bis 32 km voneinander in günstig liegenden Stationen aufgestellt und durch daselbst z. B. für die Wasserhaltung ohnehin vorhandene Dampfmaschinen oder durch beliebige andere Motoren angetrieben werden. Ein der Bahn entlang verlegtes gemeinsames Hauptrohr führt die Preßluft von 4 bis 5 Atm. Überdruck mittels Zweigrohren zu den einzelnen Stellzylindern,

Hervorzuheben ist noch, daß sich die allerersten Versuche Westinghouses keineswegs in dem Maße günstig bewährt hatten, als man nach den späteren Erfolgen voraussetzen müßte; erst als man darauf verzichtete, den Druck der Preßluft vom Stellorte aus unmittelbar zum Signal- oder Weichenstellen auszunutzen, und es ebenso aufgab, die Preßluft auch zum Steuern der Stellvorgänge heranzuziehen, vielmehr elektrische Auslösungen für die Steuerung der Druckluftwirkungen zwischenschaltete und die letzteren ausschließlich für die örtliche Durchführung der Umstellungen verwendete, erwies sich die Einrichtung als genügend verläßlich und auch wirtschaftlich brauchbar. Im wesentlichen besteht nunmehr das einzelne Stellwerk engeren Sinnes lediglich aus einem Elektromagneten und einem Druckzylinder, dessen Kolbenstange mit der Weiche bezw. mit dem Signalflügel durch ein Gelenkgestänge in angemessene Verbindung gebracht ist. So lange der Anker des Elektromagneten angezogen bleibt, hält ein daran befestigter Ventilstift für die aus der Rohrleitung kommende Preßluft den Weg zum Zylinder offen, derart, daß der Kolben in die Endstellung gedrückt und in ihr festgehalten wird. Hört die Ankeranziehung auf, dann schließt infolgedessen der Ventilstift das Einströmungsrohr und öffnet dafür eine Ausflußöffnung im Zylinder, so daß die unter dem Kolben vorhandene Druckluft ins Freie entweicht und der entlastete Kolben den Rückweg einschlagen kann. Bei den Weichen muß für jede der beiden Bewegungsrichtungen je ein eigenes der gedachten Stellwerke, bestehend aus Druckzylinder und Steuerungselektromagnet, vorhanden sein, die wechselwirkend arbeiten; hingegen bedarf es bei den Signalen für jeden Arm nur eines Stellwerkes, welches das Stellen auf freie Fahrt bezw. das Verharren des Signals in dieser Lage besorgt, während die Lage für Halt durch das Übergewicht des Signalflügels bewirkt wird. Vermöge dieser letztgedachten Anordnung wird denn auch der Signalarm für den Fall, daß im elektrischen Schließungskreise des Steuerungselektromagneten eine Unterbrechung eintritt, oder wenn die Druckluftleitung schadhaft würde, selbsttätig aus der Freilage in die Haltlage zurückkehren oder wenn im Augenblick des Fehlereintrittes das Signal Halt gezeigt hätte, nicht mehr in die Lage für freie Fahrt gezogen werden können, bevor der Anstand nicht sachgemäß behoben worden ist.

Diese Luftdruckanlagen, und zwar namentlich größere Stellwerke auf den Bahnhöfen, weisen gegenüber den rein mechanischen Anlagen gleichen Zweckes dieselben Vorzüge auf, wie die rein elektrischen. Infolge des Wegfallens von Gestängeleitungen und Drahtzügen bleiben zuvörderst mancherlei Unterhaltungsschwierigkeiten erspart, während sich auch die laufende Bedienung der Einrichtung wesentlich leichter gestaltet, indem die Stellhebel auf engerem Raume in größerer Zahl zusammengerückt werden können und daher leichter zu handhaben sind und für das Ziehen weit weniger Kraft beanspruchen als sonst. Da sich ferner der Aufstellungsort der Stellwerksbude ohne die sonst vorkommenden Beschränkungen beliebig wählen läßt, so erscheint es möglich, in ein Stellwerk überhaupt mehr Weichen und Signale zusammenzuziehen, als gewöhnlich. Schließlich ist auch eine fortlaufende Rückmeldung über die jeweilig in den wichtigen Teilen vorhandenen Zustände leichter und verläßlicher durchführbar, als bei mechanischen Anlagen. Was jedoch die Überlegenheit anbelangt, welche von mancher Seite den Druckluftstellwerken auch gegenüber den rein elektrischen zugeschrieben wird, so läßt sich darüber streiten. Vielleicht, daß Druckluft innerhalb kürzerer Entfernungen der verläßlichere Arbeitsträger ist, auf größere Entfernungen wird diese Verläßlichkeit gegenüber der Elektrizität jedenfalls minderwertiger, und wenn die elektrischen Stromzuführungen bis zu einem gewissen Grad durch atmosphärische Verhältnisse nachteilig beeinflußt werden können, so ist dies bei den Preßluftleitungen insbesondere infolge Feuchtigkeit und Kälte in viel schwerer zu bekämpfendem Maße der Fall. Der Antrieb erweist sich bei den luftdruckbetriebenen Stellwerken allerdings einfacher als bei den elektrischen, weil er ersterenfalls naturgemäß, d. h. in gerader Richtung erfolgt, die letzterenfalls erst aus der Drehbewegung durch Umsetzung gewonnen werden muß; trotzdem oder vielmehr eben deshalb sind jedoch die Endphasen der Stellbewegungen bei diesen sanfter als bei jenen. Auch bildet einen heiklen Punkt das zarte Steuerungsventil, das stets aufs Sorgsamste eingestellt sein muß, während bei den rein elektrischen Antrieben derselbe Dienst einem derber gehaltenen Umschalter überantwortet werden kann. Was ferner die sachverständige Überwachung und Unterhaltung betrifft, so mag immerhin gelten, daß die elektrische Einrichtung für Ströme von nur 15 Volt Spannung, wie sie für die Steuerung in den Luftdruckanlagen gewöhnlich verwendet werden, geradeso wie die Preßluftleitung selber — jeder dieser Teile für sich betrachtet — einfacher, leichter und billiger sein wird, als die des Stromnetzes mit 110 Volt Spannung, wie sie bei rein elektrischen Anlagen in der Regel vorkommt; allein die beiden ersteren zusammengenommen fordern zweifellos mehr, als die dritte für sich allein, und es bewährt sich natürlich auch hier, wie in der Frage der Betriebskraftbeschaffung überhaupt, der alte Satz, daß es schwerer ist, zweien Herren zu dienen, als nur einem. Ein einziger Vorteil des Preßluftbetriebes verdient voll anerkannt zu werden, nämlich der ausgesprochen günstige Umstand, daß bei den Stellvorrichtungen der Weichen die Arbeitskolben dauernd in gleicher Weise und richtig unter Druck stehen, wodurch ein besonders dichter, unveränderlicher und sicherer Anschluß der Weichenzungen verbürgt wird.

Seit 1900 haben die vorstehend in Betracht gezogenen Weichen- und Signalstelleinrichtungen übrigens ihren Weg auch nach Europa gefunden, und es beschäftigt sich mit der Herstellung solcher Anlagen in England die British Pneumatic Railway Signaling Company (London, Palace Chambers, Westminster) sowie in Deutschland die Maschinenbauanstalt C. Stahmer in Georgsmarienhütte. Die erstgenannte Gesellschaft hat u. a. im verflossenen Jahre die Strecke Grately-Andover der South Western-Eisenbahn mit einer Blocksignalanlage versehen, und die deutsche Firma ist durch ein größeres Weichen- und Signalstellwerk für Cottbus bekannt geworden; bei letzterem ist die amerikanische Form im Sinne der von den preußischen Staatsbahnen aufgestellten bezüglichen Grundzüge vervollkommnet und genau den deutschen Sicherungsvorschriften angepaßt.*)

In jüngster Zeit hat in Amerika die Union Switch and Signal Company (Pittsburgh) an den Westinghouseschen Einrichtungen eine Neuerung eingeführt, welche gestattet, Signale oder Weichen an Stellen anzubringen, wohin sich schwer eine Preßluftleitung führen läßt, oder die so weit abseits von dem Hauptverteilungsrohr liegen, daß die Rohrabzweigung nur mit verhältnismäßig großen Kosten beschafft werden könnte, oder daß ein- oder zweigleisige Strecken mit Blocksignalanlagen versehen werden, wo nur ein schwacher Verkehr herrscht und sonach eine ununterbrochene Beschaffung der Betriebs-Preßluft durch eigene Einrichtungen zu teuer wäre. In solchen und ähnlichen Fällen benutzt die genannte Signalanstalt an Stelle der verdichteten Luft den Dampf flüssiger Kohlensäure. Im Sockel jedes Signalmastes befindet sich nämlich eine leicht auswechselbare Kohlensäureflasche, deren Ausflußhahn mit einem Luftdruckmesser und dem zum Steuerungsventil führenden Zuströmungsrohr in Verbindung gebracht wird. Solange der angezogene Anker des Steuerungselektromagnetes den Einströmungsweg zum Druckzylinder der Stellvorrichtung offen hält, drückt der Kohlensäuredampf auf die Unterfläche des Zylinderkolbens mit beiläufig 2 Atm. Spannung. Ist hingegen der Elektromagnetanker abgerissen, so verschließt der Ventilstift den Zutritt für die Kohlensäure, während er gleichzeitig die ins Freie führende Bohrung unter dem Zylinderkolben offen läßt, durch welche die gespannte Unterkolbenluft entweicht. Diese Vorgänge sind sonach genau

*) Wir kommen demnächst auf diese schon früher erwähnte Anlage eingehender zurück. Die Schriftl.

dieselben, wie bei den oben erläuterten gewöhnlichen Preßluftanordnungen, nur haben die neuesten Antriebwerke noch eine kleine Hilfsvorrichtung, durch die der Gasdruck unter dem Kolben mechanisch unterstützt wird, damit in Fällen, wo etwa der Kolben längere Zeit hindurch in der Arbeitslage zu verbleiben hat, etwaige kleine Undichtigkeiten nicht schädlich werden und keine Halbstellungen des Signalflügels herbeiführen können. Die Kohlensäureflaschen, deren Größe nach der Stärke des Zugverkehrs gewählt wird, werden ähnlich wie galvanische Zellen regelmäßig an bestimmten Tagen ausgewechselt; würde eine bersten oder ihr Inhalt vorzeitig aufgebraucht werden, so erfolgt allerdings eine Betriebsstörung, die jedoch bei den Signalen nur die zwangsweise Haltlage nach sich zieht, also ungefährlich bleibt. Auf je 1 kg flüssige Kohlensäure können reichlich 500 Kolbenantriebe bezw. 1000 Signalumstellungen gerechnet werden. Solche Einrichtungen mit Kohlensäurebetrieb sind auf der Chicago Milwaukee and St. Paul Railway seit verflossenem Frühjahre in Verwendung und sollen sich angeblich ganz gut bewähren.

Sicherlich nicht uninteressant ist die Tatsache, daß diese neueste der neuen Signalbetriebsformen gewissermaßen auch schon dagewesen ist, insofern eine von Simpson erdachte, anfangs des Jahres 1848 (vergl. Eisenbahnzeitung 1848 S. 208) auf der englischen South Eastern-Bahn versuchte Verbesserung der eingangs erwähnten C. Wells schen tragbaren Signalpfeife folgende Einrichtung besaß: Unter der mächtig großen Pfeife waren zwei Gefäße angebracht; in dem einen befand sich kohlensaurer Kalk, in dem anderen Essigsäure. Durch das Öffnen eines Hahnes konnte man Essig auf den Kalk fließen lassen und die sich hierbei entwickelnde Kohlensäure entwich durch die Pfeife, dieselbe kräftig zum Tönen bringend.

L. K.

Frachterstattungsgrundsätze im internationalen Güterverkehr.

(Schluß aus Nr 31.)

Die zweite Übersicht in Nr 31 zeigt u. a., daß der kürzeste Weg (741 km über Venlo) durchaus nicht die niedrigsten Frachtsätze aufweist, ja der um 62 km längere Weg über Oldenzaal und der um 48 km längere über Eindhoven ergeben in ebensoviel Klassen wie der kürzeste Weg die billigsten Frachten. Ferner ist es bemerkenswert, daß im Ausnahmetarif 4 die Umkartierung in Maastricht durch diejenige in Richterich unterboten wird, obschon die über Maastricht laufenden belgischen Sendungen die Station Richterich berühren. Diese Verhältnisse sind jedoch keineswegs regelmäßig; in der Stationsverbindung Elsterwerda - Wandre ist z. B. der Umkartierungssatz über Maastrich billiger als der über Richterich. Schließlich ist auch nicht ausgeschlossen, daß infolge der Wirkung der Staffelsätze der entsprechenden Klassen über verschieden lange Strecken hier und dort Umkartierungsmöglichkeiten bestehen, welche bei der Herstellung des Tarifs nicht entdeckt worden sind.

Aber auch sonst sind trotz der Sorgfalt, mit welcher die Beseitigung der Umkartierungsmöglichkeiten für die einzelnen Tarifklassen angestrebt wird, solche für bestimmte Güter stets vorhanden. Denn die Übernahme der auf dem Tarifbildungswege gefundenen Frachtsätze auf den Leitungsweg erfolgt allgemein nicht für einzelne Güter, sondern für die Tarifklassen des Verbandsschemas. In Einzelfällen wird deshalb für gewisse Güter eben infolge ihrer verschiedenen tarifarischen Bewertung in der belgischen, belgisch-niederländischen, deutsch-niederländischen und deutschen Klassifikation auf dem einen oder anderen Wege eine billigere Umkartierung bestehen bleiben und bei Änderungen der einen oder anderen Klassifikation jederzeit neu auftreten können. Wollte man auch hier die unbedingt billigsten Frachten ermitteln, so müßte man für alle diese einzelnen Güter die Herstellung von Ausnahmetarifen für alle davon berührten Stationsverbindungen ins Auge fassen. Dies würde eine so umfangreiche Arbeit bedeuten, daß der neuzuerstellende Tarif namentlich infolge der fortwährenden Änderungen in den Lokaltarifen und deren Klassifikationen voraussichtlich niemals in Kraft treten könnte. Solche Ausnahmesätze*) werden deshalb nach allgemeinen Grundsätzen nur dann für bestimmte Güter und eine beschränkte Anzahl von Stationsverbindungen erstellt, wenn hierzu ein ausreichendes Verkehrsbedürfnis nachgewiesen ist. Das läßt sich aber häufig bei der Aufstellung des Tarifs noch nicht übersehen und tritt erst im Laufe der Zeit in Erscheinung.

Diese die wesentlichen Grundzüge des deutsch-belgischen Tarifs zusammenfassende Darstellung dürfte den Nachweis erbracht haben, daß ein noch so sorgfältig aufgestellter deutsch-belgischer Tarif und — da die Herstellung internationaler direkter Gütertarife den gleichen oder ähnlichen Schwierigkeiten begegnet — die internationalen Gütertarife überhaupt die eingangs gestellte Forderung, daß sie zu allen Zeiten und für alle Güter die unbedingt niedrigsten Frachten enthalten müßten, schlechterdings nicht erfüllen können. Es ist dies auch nicht die vornehmste Aufgabe und der Zweck des internationalen Tarifs. Diese liegen vielmehr darin, durch allgemein brauchbare Frachtsätze die direkte Abfertigung mit möglichst geringem Zeitaufwand sicherzustellen und eine annähernd genaue Geschäftskalkulation zu gestatten. Denn die Kenntnis der ungefähren Frachthöhe ist im allgemeinen eine notwendige Voraussetzung für den Abschluß eines Geschäfts, das den Transport eines Gutes zur Bedingung hat. Die Erleichterung des Güteraustausches zwischen entfernter gelegenen Wirtschaftsgebieten ist also der eigentliche Zweck des internationalen Tarifs, dessen Herstellung darum auch Gegenstand besonderer Abmachung in den Handelsverträgen bildet. (Schlußprotokoll zu Art. 10 des deutsch-belgischen Handelsvertrages v. 6. Dezember 1891; desgl. zu Art. 15 des deutsch-österr.-ungar. Handelsvertrages v. 6. Dezember 1891 usw.)

Wenn aber die praktische Unmöglichkeit der Erfüllung der eingangs gestellten Forderung als erwiesen anzusehen ist, dann deckt sich der Art. 61 des Internationalen Übereinkommens nicht nur mit der bisherigen Rechtsprechung, sondern er entspricht auch dem allgemeinen Rechtsgefühl und der Billigkeit. Eine Änderung desselben etwa in dem Sinne, daß er künftig die Eisenbahn bei mangelnder Wegangabe des Versenders zur Gewährung der unbedingt billigsten Fracht — auf welchem Wege immer sie sich ergeben möge — verpflichtete, würde eine unberechtigte Schädigung der Eisenbahnverwaltungen bedeuten.

IV.

A. Es erhebt sich nunmehr die Frage, welche Grundsätze für die Entscheidung über Frachterstattungsansprüche, soweit sie sich auf die nachträgliche Anrechnung billigerer Umkartierungsfrachten gegenüber dem direkten Verbandstarif erstrecken, sich aus dem gewonnenen Ergebnis und unter Berücksichtigung einiger noch zu behandelnder, im internationalen Verkehr hervorgetretener tatsächlicher Verhältnisse sowohl zur Wahrung der Interessen der Eisenbahnverwaltungen, als auch zur Befriedigung der berechtigten Wünsche der Verkehrsinteressenten ableiten lassen.

Die tatsächlichen Verhältnisse im Reklamationswesen des internationalen Güterverkehrs, welche besondere Beachtung fordern, sind folgende:

*) Neben diesen normal gebildeten Ausnahmesätzen gibt es noch eine erhebliche Anzahl besonderer, nicht normal gebildeter Ausnahmetarife im deutsch-belgischen Güterverkehr. Diese unterliegen aber nicht der Betrachtung dieses Aufsatzes.

1. Die Frachterstattungsansprüche aus dem internationalen Güterverkehr werden in den weitaus meisten Fällen von den internationalen Handels- und Speditionshäusern sowie von privaten Reklamationsbureaus erhoben; selten nur treten die ursprünglichen Hersteller oder Warenverbraucher direkt als Reklamanten auf.

Hinsichtlich der Handels- und Speditionshäuser liegt der Grund hierfür sehr nahe. Der internationale Güteraustausch liegt hauptsächlich in den Händen dieser Häuser. Die Inanspruchnahme eines solchen bietet dem Versender die große Annehmlichkeit, von aller Sorge für den Transport befreit zu sein. Der ihm vom Spediteur angebotene Übernahmefrachtpreis bietet ihm eine genügende Grundlage für seine Geschäftskalkulation; er ist der Mühe der eigenen Frachtermittlung sowie der Sorge um die Beschaffung und richtige Ausfertigung der Fracht-, Zoll- und sonstigen Begleitpapiere enthoben und entgeht allen Scherereien bei der unterwegs stattfindenden Zollbehandlung. Hierin gerade liegt die unbestreitbar große Bedeutung der Speditionshäuser mit ihren Filialen und Agenturen an allen wichtigeren Verkehrsorten, den Pionieren des internationalen Güteraustausches; sie kennen die Frachtsätze und die Artikel innerhalb des von ihnen beherrschten Verkehrsgebietes sehr genau; ihre Beamten und Agenten an der Zollgrenze treten bei der Ausübung ihres Berufes naturgemäß in ein näheres Geschäfts- und Bekanntschaftsverhältnis zu den Zollbeamten. Das Geschäft wickelt sich durch Gewohnheit und bei persönlicher Bekanntschaft eben glatt ab, während der Fabrikant, der nur dann und wann solche Sendungen abrichtet, meist der Zollabfertigung nicht beiwohnen kann und allerlei Zollschwierigkeiten ausgesetzt ist.

Während sich so Gütererzeuger und Verbraucher an die Vermittlung der Speditionshäuser gewöhnen und die Frachten in ihrer bisherigen Höhe anstandslos bezahlen — alles übrige dem Vermittler überlassend —, wechseln die Frachten, wie oben gezeigt, sehr häufig, indem sich im Laufe der Zeit für gewisse Artikel und Stationsverbindungen über andere Wege als die bisherigen billigere Frachten ergeben. Das Speditionshaus denkt nicht so leicht daran, diese Güter nun von den ihm gewohnten Wegen, deren einschlägige Fracht-, Zoll- usw. Verhältnisse es sehr genau kennt und an welchen seine Agenten usw. ansässig sind, abzulenken; es wird, wenn es sich um Sammelgüter handelt, sich seine geschlossene Gütermasse dadurch nicht zersplittern lassen, und bei Wagenladungsgütern nicht Gefahr laufen, an anderen Zollämtern, an deren Orten es weder Beamte noch Agenten hat, Weitläufigkeiten bei der Zollbehandlung ausgesetzt zu sein. Es erhebt vielmehr den bisherigen Frachtsatz, befördert die Güter auf dem gewohnten Wege und schlägt dabei noch einen reinen Gewinn heraus, wenn nämlich sein nachträglicher Frachterstattungsantrag von Erfolg begleitet ist. Es erklärt sich hieraus die Tatsache, daß die gleichen Reklamationen meist immer wiederkehren, d. h. die alte Abfertigung wird gewählt trotz besseren Wissens der sich über andere Wege ergebenden billigeren Frachten. Daß solche Erstattungen im volkswirtschaftlichen Interesse liegen oder eine Förderung des internationalen Güterverkehrs bedeuten, wird niemand behaupten. Sie sind vielmehr ein reiner, müheloser und daher wenig berechtigter Gewinn des Speditionshauses oder auch des Frachtgebers, wenn dieser von der billigeren Fracht über andere Wege Kenntnis hat, gleichwohl aber seinem Geschäftsabschluß die höheren Frachten zugrunde legt und dem Speditionshause für die Mühewaltung der Reklamationseinreichung einen gewissen Prozentsatz der Erstattungssumme überläßt.

2. Dieser Fall ist besonders das eigentliche Gebiet für die privaten sogen. Reklamationsbureaus. Während für das Speditionshaus derartige Erstattungsanträge mehr Gegenstand eines gewinnreichen Nebengewerbes bilden, sind sie für jene Bureaus der Hauptgegenstand ihres Geschäfts und geradezu eine Lebensfrage für sie. Ihr Bestehen gründet sich hierbei vornehmlich auf die „Kulanz und die sogen. Billigkeitsgründe“ der Eisenbahnverwaltungen. Recht und billig wäre doch nur, daß, wer solche billigeren Umkartierungen kennt, verpflichtet ist, sie künftig im Frachtbrief vorzuschreiben oder diese Vorschrift seiner Kundschaft zu empfehlen. Das ist wenigstens die Absicht des Art. 6 [1] 1 des Internationalen Übereinkommens. Aber trotz vielfacher Aufforderungen gelegentlich der Entscheidungen über solche Frachterstattungsansprüche geschieht dies nicht; natürlich, man würde ja damit die Axt an die Wurzel des eigenen Geschäfts legen.

Also: Kennen die Frachtgeber die durch Umkartierung zu erzielenden billigsten Frachten nicht, so sind die Erstattungsbeträge ein reiner Gewinn der Reklamationsbureaus; kennen jene sie aber und schreiben sie diese im Frachtbrief nicht vor, so liegt entweder ein erhebliches Interesse an der direkten und daher schnelleren Beförderung vor, oder aber der nach Abwicklung des Geschäfts eingereichte Erstattungsantrag bezweckt die Erzielung eines besonderen, dem anderen Vertragschließenden nicht bekannten mühelosen Geschäftsgewinnes.

B. Unter Berücksichtigung des unter III gewonnenen Ergebnisses und der eben erwähnten Tatsachen werden folgende Grundsätze für die Erledigung von Frachterstattungsansprüchen aufgestellt:

I. 1. Allgemein ist eine Erstattungspflicht anzuerkennen, wenn das den Güterabfertigungsstellen zur Verfügung stehende Material an Tarifbestimmungen, Dienstbefehlen und Verwaltungsvorschriften (insbesondere Allgemeine Abfertigungsvorschriften) unbeachtet geblieben oder irrig angewendet worden ist.

2. Beim Fehlen direkter Tarife zwischen Versand- und Empfangsstation ist jeder Antrag in den Fällen abzuweisen, wo ein solches Versehen der Güterabfertigungsstellen nicht vorliegt.

3. Beim Bestehen direkter Tarife und in Ermangelung besonderer Frachtbriefvorschriften ist gegenüber der direkten Abfertigung nachträglich jede geltend gemachte Tarifkombination zu berücksichtigen, jedoch für jeden Berechtigten und jede Tarifkombination nur im *ersten* Erstattungsfall.

Ausgeschlossen hiervon sind Anträge, welche sich auf Sendungen von Eilgütern, lebenden Tieren, leicht verderblichen Gütern und auf solche Sendungen erstrecken, für welche im Frachtbrief das Interesse an der rechtzeitigen Lieferung versichert ist.

4. In denjenigen Fällen, in welchen mit den Verbandsbestimmungen nicht im Einklang stehende Wege, Tarif-, Zollamts- oder Abfertigungsvorschriften gegeben waren und deshalb Umkartierung gewählt werden mußte, findet eine Erstattung nur dann statt, wenn der Fall A 1 vorliegt.

II. Die Bescheide, durch welche erstmaligen Erstattungsanträgen entsprochen wird (s. I. 3), sollen stets die Aufforderung enthalten, künftig die Umkartierungsdaten, die nun bekannt sind, vorzuschreiben, da auf eine nochmalige Erstattung nicht gerechnet werden dürfe.

Falls solche Sendungen, für welche sich gegenüber dem direkten Tarif billigere Umkartierungsfrachten ergeben, sich regelmäßig wiederholen, ist von der betreffenden Verwaltung zu prüfen oder von den Beteiligten der Nachweis zu verlangen, ob ein allgemeines Verkehrsbedürfnis für die Schaffung von Ausnahmetarifen im direkten Verkehr vorliegt.

Im übrigen dürfte es sich empfehlen, in den Satzungen der internationalen Verbände eine Bestimmung aufzunehmen, wonach sich die Verbandsverwaltungen verpflichten, jede beabsichtigte Änderung ihrer Lokalgüterklassifikation (einschließlich der Ausnahmetarife), welche die Verbandsklassifikationen beeinflussen, der geschäftsführenden Verwaltung tunlichst so zeitig mitzuteilen, daß ihre Durchführung im Lokal- und Verbandstarif möglichst gleichzeitig erfolgen kann. Zur Einführung der etwa danach erforderlichen Ausnahmetarife ohne vorhergehende ministerielle Genehmigung sind ja beispielsweise die preußischen Eisenbahndirektionen allgemein befugt. (§ 18 C 3 [a] der Berliner Sammlung von Vorschriften betreffend die Gütertarife.)

C. Eine mit den Erstattungsgrundsätzen eng zusammenhängende Frage ist hier noch zu erörtern. Es wäre zweckmäßig,

daß die Eisenbahnverwaltungen zum Erlaß etwaiger auf Artikel 12 des Internationalen Übereinkommens gegründeter, im Revisionswege geltend gemachter Frachtnachforderungen in den Fällen bereit und ermächtigt wären, wenn die niedrigere Frachtberechnung auf Grund einer irrigen Auskunft der Verwaltungsorgane stattgefunden und der Nachweis erbracht wird, daß das Geschäft bereits abgewickelt und die Nachforderung dem Betroffenen einen direkten Schaden tatsächlich zufügen würde.

Es erscheint dies umsomehr gerechtfertigt, als es im Falle eines Rechtsstreits kaum zweifelhaft ist, daß der Kläger, der doch im Vertrauen auf die Richtigkeit der Frachtberechnung den Verkaufspreis bestimmt hat, mit einer etwaigen Kompensationseinrede des ihm durch irrige Frachtenauskunft erwachsenen Schadens infolge des Schutzes, den die Öffentlichkeit der Tarife der Eisenbahnverwaltung gegen Schadenersatzansprüche aus irriger Frachtenauskunft gewährt, abgewiesen wird.

Diese Grundsätze werden voraussichtlich vielfach auf Widerstand stoßen; besonders werden sie aber von den Reklamationsbureaus aus leicht begreiflichen Gründen hart angefochten werden. Gleichwohl halte ich sie für heilsam. Denn die in den Grundsätzen liegende Beschränkung des Erstattungswesens sichert zunächst die gewünschte Einheitlichkeit in der Behandlung von Erstattungsanträgen und damit zugleich den Grundsatz gleicher Behandlung aller Verkehrsbeteiligten in höherem Maße als bisher; sie bedeutet keineswegs eine unberechtigte Änderung gegen den bisherigen Zustand oder gar eine Erschwerung des Verkehrs. Sie bewahrt vielmehr die Eisenbahnverwaltungen vor einem Mißbrauch in der Inanspruchnahme der den Antragstellern gegenüber mehr oder weniger beobachteten „Billigkeits"rücksichten; das Reklamationswesen bleibt ja ein notwendiges Übel des Eisenbahntarifwesens, ist aber doch nicht Selbstzweck; die Verfrachter werden so zur Abgabe genauer und deutlicher Tarif- und Wegevorschriften erzogen und es wird endlich auf diesem Wege dazu beigetragen werden, die Unzahl der Reklamationen auf ein bescheideneres Maß zurückzuführen. Damit wird eine Ersparung an Arbeitskräften eintreten, welche bisher besoldet wurden, um sehr erhebliche Beträge zurückzuzahlen, die keineswegs der Allgemeinheit oder einer Förderung des internationalen Verkehrs zugute kommen.

Um nicht den Rahmen dieses Aufsatzes unnötig zu erweitern, widerstehe ich der Versuchung, eine ähnliche Berechnung über die Höhe der jährlich aus den Einnahmen des Güterverkehrs im Reklamationswege zurückgezahlten Summen aufzustellen, wie sie die sächsische Staatsbahnverwaltung s. Z. für den Personenverkehr in ihrer bekannten Denkschrift über eine Personentarifreform vorgenommen hat. Es leuchtet auch ohne weiteres ein, daß es sich hier um ungleich höhere Beträge sowohl hinsichtlich der Kosten für die Besoldung der mit der Bearbeitung von Erstattungsanträgen beauftragten Beamten, als auch hinsichtlich der zurückzuzahlenden Summen handelt. Freilich soll dabei nicht übersehen werden, daß für gewisse Fälle eine tarifarische Verpflichtung zur Erstattung vorliegt (Erstattungen im Rückvergütungswege, Zucker usw.). Hier steht aber nichts im Wege, die Beteiligten durch tarifarische Festsetzung mit einem gewissen Prozentsatz der Erstattungssumme zum Ersatz der Generalkosten des Reklamationswesens heranzuziehen. Denn es ist auch hier eine längst beobachtete Tatsache, daß diejenigen, denen ursprünglich die Vergütung zugedacht war, in den meisten Fällen auf die Dauer nicht in den Genuß derselben kommen.

Schlußbemerkung der Schriftleitung.

Wir sind in der Auffassung von den Aufgaben eines internationalen Tarifs und denen der Eisenbahn bei internationalen Transporten mit dem Herrn Verfasser nicht ganz einverstanden. Zu den Aufgaben der internationalen Tarife gehört zweifellos die Ermittlung nicht nur des zweckmäßigsten, sondern auch des billigsten Weges für das Gut. Nur die vom Verfasser selbst so anschaulich geschilderten Schwierigkeiten, die Verschiedenheit des Tarifaufbaues und der Verkehrseinrichtungen in den verschiedenen Ländern verhindern es, daß das Ideal auch wirklich erreicht wird; angestrebt wird und muß es immer werden, die internationalen Tarife so zu erstellen, daß ihnen gegenüber eine Unterbietung im Umkartierungswege ausgeschlossen ist. Die Eisenbahnen übernehmen durch die Herstellung direkter Tarife dem verkehrstreibenden Publikum gegenüber eine natürlich erscheinende, wenn auch nicht rechtliche Verpflichtung, daß diese Tarife die billigsten für die betreffende Verkehrsbeziehung sind. Es bleibt immer eine recht bedauerliche Unvollkommenheit, wenn ihren direkten Sätzen oder der von ihnen gewählten Beförderungsart gegenüber durch Umkartierung oder andere Leitung billigere Fracht zu erzielen ist. In Anerkennung dieses Standpunktes hatte Deutschland auf der Pariser Revisionskonferenz für den Art. 6 (1) 1 die Fassung beantragt, daß die Eisenbahn verpflichtet sei, das Gut auf demjenigen Wege zu befördern, welcher nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen begründet. Es wurde in der Konferenz hierzu deutscherseits ausgeführt, es müsse von den Eisenbahnbeamten verlangt werden, daß sie die erforderlichen Kenntnisse besitzen, um das Gut auf dem billigsten und kürzesten Wege seinem Ziele zuzuführen. (Gerstner, Der neue Stand des Berner Internationalen Übereinkommens S. 45, Bemerk. II 1.) Deutschland drang mit seinem Antrag nicht durch, weil die Mehrheit der Vertreter meinte, es sei von der Bahn zu viel verlangt, die günstigste Tarifkombination herauszusuchen. Immerhin bleibt der von uns vertretene Standpunkt das natürliche Ziel bei der Erstellung jedes internationalen Tarifs und der Bedienung des internationalen Verkehrs überhaupt. Unbeschadet dieser Auffassung scheinen uns übrigens die vom Herrn Verfasser aufgestellten Frachterstattungsgrundsätze durchaus zweckmäßig und auch der Billigkeit entsprechend.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Verkehrseinnahmen deutscher Eisenbahnen** für März d. J. betrugen nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im März d. J.					
aus dem Personenverkehr	40 587 960	+ 1 758 488	890	+ 31	+ 3,61
aus dem Güterverkehr	109 605 486	+ 8 555 208	2 354	+ 160	+ 7,29
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1903 bis Ende März d. J.					
aus dem Personenverkehr	472 924 779	+ 26 423 089	12 130	+ 642	+ 5,59
aus dem Güterverkehr	1123 199 732	+ 83 875 891	28 266	+ 2013	+ 7,67
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende März d. J.					
aus dem Personenverkehr	14 765 125	+ 824 877	2 460	+ 128	+ 5,49
aus dem Güterverkehr	33 830 393	+ 2 422 843	5 503	+ 351	+ 6,81

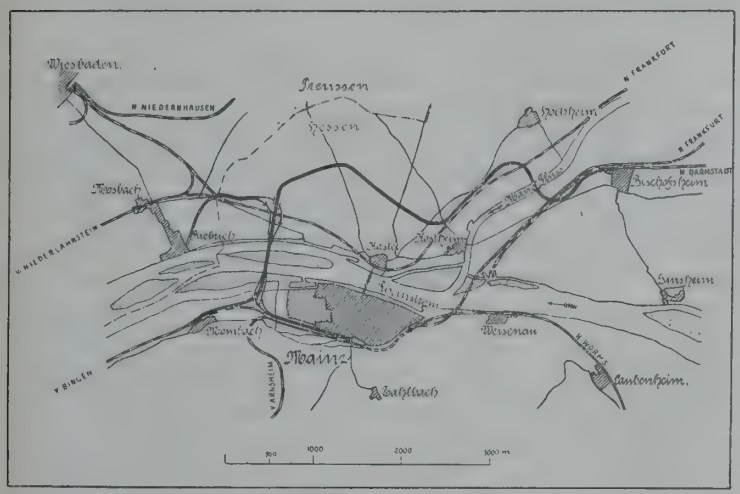
Die Gesamtlänge der Bahnen betrug 46 697,02 km, gegen das Vorjahr + 481,66 km.

— **Eisenbahn-Monatskarten.** Die Elberfelder Handelskammer hatte beim preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten die Einführung von Monatskarten mit Gültigkeit vom 15. jeden Monats ab neben den vom 1. ab gültigen beantragt. Der Minister hat sich jedoch, wie die Köln. Ztg. mitteilt, auf

einen ablehnenden Standpunkt gestellt. In dem Bescheid, dessen grundsätzliche Bedenken von allgemeinem Interesse sein dürften, heißt es: „Die mit allgemeiner Einführung von Monatskarten im Gebiete der preußisch-hessischen Staatsbahnen verbundene allgemeine Herabsetzung der Preise für regelmäßige Fahrten zwischen zwei Stationen ist seinerzeit nur unter der Voraussetzung gewährt worden, daß gleichzeitig die Ausgabe und Kontrolle gegenüber dem früheren Zeitkartensystem wesentlich einfacher gestaltet wurde. Dies hat sich nur durch eine Beschränkung der Gültigkeit auf den Kalendermonat erreichen lassen. Eine Preisgabe dieser Beschränkung müßte wieder zu erheblichen Erschwernissen namentlich in der Fahrkartenkontrolle führen, die im Interesse einer glatten Abwicklung des Verkehrs namentlich auf großen Stationen unbedingt vermieden werden muß. In Ermangelung genügender Kontrollmaßregeln würden Fahrgeldhinterziehungen in großem Umfang zu erwarten sein. Ich kann daher eine Änderung des bisherigen, im allgemeinen wohlbewährten Systems der Monatskarten nicht ins Auge fassen und bedaure, Ihrem Antrage nicht näher treten zu können."

— **Eröffnung der Mainzer Umgehungsbahn.** Am 2. Mai wird die aus dem nachstehenden Lageplan ersichtliche Umgehungsbahn bei Mainz, d. h. die zweigleisige Hauptbahnstrecke von Bischofsheim bis Mombach mit je einer Eisenbahnbrücke über den Main und den Rhein und mit Anschluß nach Mainz Hauptbahnhof und nach Bahnhof Curve eröffnet. Stationen sind die bisherigen Bahnhöfe Bischofsheim, Mombach, Mainz Hauptbahnhof und Curve, deren Abfertigungsbefugnisse dieselben bleiben. Neue Dienststellen werden an der Umgehungsbahn vorerst nicht eröffnet.

Die Entfernungen im einzelnen, wie im ganzen betragen: a) Mombach (Mitte Empfangsgebäude) bis Bischofsheim (Mitte Abfertigungsgebäude des Güterbahnhofes) = 13,11 km; b) Mainz



Hauptbahnhof (Mitte Empfangsgebäude) bis Curve (Mitte Empfangsgebäude) = 6,03 km. Die Strecke Bischofsheim-Mombach dient nur dem Güterverkehr, während die Strecke Mainz-Curve dem Gesamtverkehr dient. Beide Strecken werden als Haupteisenbahnen betrieben. Die seitherige Station Mainz-Neutor erhält vom 1. Mai ab die amtliche Bezeichnung Mainz-Süd.

So weit die amtliche Mitteilung. Die feierliche Einweihung der neuen Eisenbahnbrücke über den Rhein wird am 1. Mai in Anwesenheit Sr Majestät des Kaisers stattfinden. Über das Festprogramm erfährt die Köln. Ztg. aus Mainz folgendes: Der Kaiser wird von Bischofsheim aus die neue Brücke bis zur Rampe auf der Mainzer Seite befahren und dann auf einem Dampfer stromaufwärts an der Stadt Mainz vorüber bis zur oberen Eisenbahnbrücke gelangen. Diese Fahrt wird die Mainzer Bürgerschaft benutzen, um dem Kaiser eine Huldigung darzubringen für die neuere Kaiserliche Entschließung betreffend Auflassung der Umwallung der unteren Festungsfront, wodurch insbesondere das ausgedehnte, als Industriegebiet bestimmte Gelände der ehemaligen Ingelheimer Aue rayonfrei wird. Soweit bis jetzt festgestellt, nehmen während der Rheinfahrt am Ufer Aufstellung: die Garnison von Mainz nebst Nachbargarnisonen, die Kriegervereine, die Turner, Schützen, Ruderer, Sänger usw., ferner sämtliche Schulkinder. Während nur ein Schiff mit den Behörden das Kaiserschiff begleitet, wird eine zahlreiche Flotte reichgeschmückter Dampfer und sonstiger Fahrzeuge auf dem Rhein Paradeaufstellung nehmen; auch werden sämtliche Glocken geläutet. Nachdem die Strecke befahren, dampft das Kaiserschiff wieder rheinab zur neuen Brücke, über welche der Kaiser nach Wiesbaden zurückfährt. Der Rheinfahrt wird sich voraussichtlich der Großherzog von Hessen anschließen, der bis dahin zurückerwartet wird.

Über die bauliche und verkehrspolitische Bedeutung der neuen Strecke und der neuen Rheinbrücke insbesondere sowie über den Verlauf der Feier hoffen wir unseren Lesern aus berufener Feder demnächst eingehendere Mitteilungen bringen zu können.

— **Nebenbahn von Oberbrügge nach Wipperfürth und Radevormwald.** Die Köln. Ztg. schreibt: „In der im Auszuge schon mitgeteilten Nebenbahnvorlage ist die Einstellung von 5 143 000 ℳ für eine Bahn von Oberbrügge nach Wipperfürth und Radevormwald mit besonderer Genugtuung zu begrüßen. Jahrelange Kämpfe in den beteiligten Kreisen haben damit einen beide Parteien befriedigenden Abschluß gefunden. Schon im Anfang der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts machten sich Bestrebungen geltend, eine bessere Bahnverbindung Cöln-Cassel herbeizuführen. Dabei wurde auch über die Strecke Cöln-Wipperfürth verhandelt. Lange Jahre blieb die Angelegenheit liegen, bis 1896 in Wipperfürth das Projekt wieder aufgenommen wurde. Die Cölner Handelskammer trat damals an den Eisenbahnminister mit einer Eingabe heran um Förderung des Projektes einer Bahn Oberbrügge-Halver-Wipperfürth. Lebhafter wurde die Bewegung, als 1898 die bergische Handelskammer zu Lennep mit dem Projekt einer Bahn Oberbrügge-Halver-Radevormwald hervortrat. Der Unterschied ist kurz der: Wipperfürth leitet nach Cöln, Radevormwald führt dagegen nach Düsseldorf. Es entbrannte ein heftiger Kampf der Interessenten, der jahrelang die Sache nur verzögerte. Schließlich einigte man sich dahin, gemeinsam auf den Ausbau der beiden Linien Halver-Wipperfürth und Halver-Radevormwald hinzuwirken. Durch das Entgegenkommen des Eisenbahnministers und des Finanzministers ist dieses Ziel jetzt erreicht. Der Bau der Fortsetzung der Linie Oberbrügge-Halver-Wipperfürth nach Cöln ist nur eine Frage der Zeit."

— **Der neuerbaute Bahnhof zu Eisenach,** der der Köln. Zeitung zufolge sowohl nach seiner stilvollen äußeren Anlage, als besonders auch nach seiner geschmackvollen inneren Ausstattung einen Musterbau bildet und zu den schönsten Bahnhöfen Deutschlands gerechnet werden muß, ist am 12. d. M. dem Betrieb übergeben worden. Der Bau zeigt einen ganz originellen, bisher noch an keinem Monumentalbau angewendeten Stil, der dem romanischen am nächsten kommt; er ist nach Entwürfen des Landbauinspektors Luny erbaut.

— **Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen** finden im Sommerhalbjahr 1904 in folgender Weise statt:

In Berlin werden in den Räumen der Universität Vorlesungen über preußisches Eisenbahnrecht sowie über den Betrieb der Eisenbahnen gehalten werden. Das Nähere, namentlich auch über die Anmeldung zu den Vorlesungen, ist aus dem Anschlag in der Universität ersichtlich. In Breslau erstrecken sich die Vorlesungen auf technische Geologie, in Düsseldorf und Frankfurt a/M. auf Eisenbahnbetriebslehre.

— **Über einen Zusammenstoß zweier Güterzüge auf der Berliner Ringbahn** am 16. d. M. entnehmen wir der Nordd. Allgem. Ztg. folgendes: Der Lokomotivführer Juhn fuhr kurz vor 4 Uhr nachmittags mit einem Güterzug von 83 Achsen durch die Station Gesundbrunnen nach dem Wedding und soll nicht auf ein Haltsignal geachtet haben. Zu gleicher Zeit fuhr der Lokomotivführer Schneider mit einem Güterzug von 84 Achsen vom Wedding weg. Die Züge haben jetzt nur ein Gleis zur Verfügung, weil mehrere Brücken ausgebessert werden. Das Unglück wollte es, daß die beiden sich auf einem Streckenteil begegneten, der nicht „sichtig" ist, in einer Biegung bei der Blockstation an der Badstraße. Als die beiden Lokomotivführer sich etwa 1500 m von der Station Gesundbrunnen entfernt zu Gesicht bekamen, waren sie sich schon so nahe, daß der Zusammenstoß nicht mehr vermieden werden konnte. Beide gaben Gegendampf und ein Notzeichen für Zugführer und Bremser. Das ganze Personal rettete sich dann durch Abspringen und kam unversehrt davon. Der Zusammenstoß war, da die Geschwindigkeit der Züge auf die kurze Strecke nicht mehr viel verändert werden konnte, so wuchtig, daß er an dem rollenden Material großen Schaden anrichtete. Das Krachen der zertrümmerten Wagen und das Zischen des Dampfes alarmierte die Einwohnerschaft der Hinterhäuser der Neuen Hochstraße und der Laubenkolonie an der Pankstraße. Beide Maschinen wurden schwer beschädigt. Der Schutzwagen des Zuges, der vom Wedding kam, ging ganz in Trümmer. Mehrere andere Wagen bäumten hoch auf. Einige Plattenwagen, die in der Mitte leer eingeschoben waren, wurden zerdrückt; fast von allen Wagen wurden die Puffer verbogen. Der zweite Wagen war ein Plattenwagen mit einem Möbelwagen von Freese in Stettin. Er sollte nach Rummelsburg umgesetzt werden. Der Möbelwagen schob sich von der Platte hinab in den Kasten-

wagen hinein und wurde mit diesem zertrümmert. Die beiden Lokomotivführer wurden nach Hause geschickt, um sich dort zur Verfügung der Eisenbahndirektion zu halten. Hilfspersonal, Ingenieure, Bahnmeister und Arbeiter kamen alsbald mit einem Gerätewagen nach der Unfallstelle, um mit der Aufräumung zu beginnen.

— **Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft, Aktiengesellschaft in Berlin.** Der Rechenschaftsbericht für 1903 führt aus, daß die Gesellschaft im vorigen Jahre ihre Bemühungen fortgesetzt hat, den wirtschaftlichen Ausbau und die Weiterentwicklung der Bahnunternehmungen, sowohl der eigenen, als auch derjenigen, an denen sie durch Aktienbesitz beteiligt ist, zu fördern. Im besonderen richtete sie ihre Arbeit auch darauf, denjenigen Unternehmungen, bei denen die angelegten erheblichen Kapitalien jetzt noch ertraglos sind, eine Grundlage zu geben, auf der auch hier mit der Zeit Erträge, wenn auch bescheidene, erwartet werden dürfen. Von den übernommenen Bahnbauten wurden im Berichtsjahre der Bau der Nassauischen Kleinbahnen bis auf einige unwesentliche Restarbeiten fertiggestellt. Der Bau der für die Westpreußische Kleinbahnen-Aktiengesellschaft auszuführenden Linien im Kreise Danziger Niederung hat begonnen. Die Betriebsergebnisse der eigenen Bahnen sowie derjenigen, die die Gesellschaft für Rechnung der Bahneigentümer betreibt, haben sich gebessert; die Gesamtsumme der Einnahmen ist gestiegen und die Gesamtsumme der Ausgaben hat sich verringert. Dem am Jahresschluß vorhandenen Bankguthaben von 1 603 166 ℳ stehen teilweise Guthaben von Bahngesellschaften gegenüber, die im laufenden Jahre zu Bauaufwendungen verbraucht werden. Darüber hinaus muß die Gesellschaft bei den Bauten zeitweilig in Vorschuß treten und aus diesem Grunde einen größeren Barbestand zur Verfügung haben. Von ihren bis zum Jahre 1914 unverzinslichen Schuldverschreibungen wurden der Gesellschaft zu den im vorjährigen Geschäftsbericht festgesetzten Kursen von 50 ℔ für die früher 4prozentigen Schuldverschreibungen und 52 ℔ für die früher 4,5prozentigen Schuldverschreibungen von den Besitzern 224 500 ℳ eingeliefert. Zu dem Überschuß von 1 065 615 ℳ trugen bei Erträgnisse eigener Bahnen 208 542 ℳ (im Vorjahre 202 225 ℳ), Erträgnisse aus Bau- und Betriebsleitung 21 865 (14 409) ℳ sowie Zinsen und Dividenden 825 936 (654 717) ℳ. Die Anleihezinsen erforderten anderseits 643 356 (642 909) ℳ, die Unkosten 81 429 (93 384) ℳ, verschiedene Rücklagen 64 647 (53 658) ℳ, eine Überweisung an den Sicherungsbestand 87 585 (102 309) ℳ. Da der allgemeinen Abschreibungsrechnung wieder 14 908 ℳ (wie im Vorjahre) überwiesen und 160 000 ℳ als Sonderrücklage zurückgestellt wurden, ergab sich nur ein Gewinn von 9146 (9758) ℳ, der wieder auf neue Rechnung vorgetragen wird. In der Vermögensübersicht stehen die Aktien und Geschäftsanteile von Bahngesellschaften zum Anschaffungswert mit 34 564 549 (33 302 755) ℳ, die eigenen Bahnen und Beteiligungen zum Anschaffungswert von 6 397 066 (6 389 976) ℳ und Bauforderungen mit 2 090 080 (996 862) ℳ zu Buch bei einem Grundkapital von 9 060 000 ℳ und einer Anleiheschuld von 21 790 000 ℳ. Bis zum Schlusse des vorliegenden Berichts habe sich im laufenden Geschäftsjahre in den Verhältnissen der Gesellschaft wesentliches nicht geändert. Nach den inzwischen aufgestellten Betriebsvoranschlägen für 1904 sei für ihre eigenen Bahnen kein geringeres Erträgnis als im Vorjahre zu erwarten. Auch die Vergütungen für Bau- und Betriebsleitungen fremder Bahnen werden voraussichtlich nicht wesentlich von den vorjährigen abweichen. Auf der Zinsenrechnung werden die Dividenden für 1903 der Aktien und Geschäftsanteile von Bahngesellschaften verrechnet werden. Diese stehen zur Zeit noch nicht bei allen Unternehmungen fest; indes sei bereits zu übersehen, daß die Gesamtsumme der eingehenden Dividenden für 1903 höher als im Vorjahre sein werde.

— **Westdeutsche Eisenbahngesellschaft.** Der vorläufig festgesetzte Abschluß der Gesellschaft ergibt, wie die B. B.-Ztg. erfährt, für das Jahr 1903 nach den üblichen Abschreibungen und Rückstellungen einen verfügbaren Überschuß von rund 450 000 ℳ, der auch bei endgültiger Feststellung eine wesentliche Änderung nicht erfahren dürfte. Dieses Ergebnis entspricht im ganzen den vom Vorstande im Dezember 1903 ausgesprochenen Erwartungen. Mit Rücksicht aber darauf, daß inzwischen beim Bau der Moselbahn größere Unkosten durch Hochwasserschäden und unerwartete Nachtragsarbeiten an dem schon fertiggestellten Bahnkörper der Strecke Trier-Bernkastel entstanden sind, daß ferner das Bauprogramm der Moselbahn sich durch unvorhergesehene Schwierigkeiten im Planfeststellungsverfahren in einigen Gemeinden an der Mittelmosel in unvorteilhafter Weise verschoben hat, beabsichtigt der Vorstand, in der voraussichtlich im Mai stattfindenden Sitzung des Aufsichtsrats vorzuschlagen, von dem Reingewinn nur 300 000 ℳ entsprechend einer 3 proz. Dividende (gegen 4,5 ℔ im Vorjahre) auf das Aktienkapital auszuschütten und den Rest des Reingewinnes in Höhe von etwa 1,5 ℔ des Aktienkapitals zurückzubehalten.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. M. in 11 Arbeitstagen 203 492 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 18 499 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 190 507 und auf den Arbeitstag 17 319 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 1180 und im ganzen 12 985 Doppelwagen oder 6,8 ℔ mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. M. 26 135 Doppelwagen gegen 26 999, in Oberschlesien 66 175 Doppelwagen gegen 57 655 und in den drei Bezirken zusammen 295 802 Doppelwagen gegen 275 161 und war demnach im Saarbezirk 864 Doppelwagen oder 3,2 ℔ niedriger, in Oberschlesien 8520 Doppelwagen oder 14,8 ℔ höher und in den drei Bezirken zusammen 20 641 Doppelwagen oder 7,5 ℔ höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1903.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte entfiel auf den 14. d. M. und betrug 18 926 Wagen gegen 17 181 am 9. April 1903.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 24 968 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 80 sowie von anderen Gütern 37 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 43 366 offene Wagen gegen 36 852 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 6504 oder 17,6 ℔ offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Denkschrift zum bayerischen Lokalbahn-Gesetzentwurf.** Der Gesetzentwurf betreffend die Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung in Bayern, über dessen Inhalt in Nr 24 S. 377 d. Ztg. eingehend berichtet worden ist, findet in der Presse vielfache Anerkennung, und namentlich ist es die der Vorlage beigefügte umfangreiche Denkschrift, welcher lebhafter Beifall gezollt wird. „Es ist ein prächtiges, herzerfreuendes, klares Werk", sagt die Münch. Allgem. Ztg. darüber; „die Mühe des Denkens und des Schreibens ist an dieser Denkschrift nicht gespart worden."

Ihr erster Abschnitt schildert die Entwicklung des staatlichen Nebenbahnwesens in Bayern, wo anfänglich durch das Gesetz vom 29. April 1869, „die Erbauung von Vizinaleisenbahnen betreffend", die Schaffung von Bahnen von örtlicher Bedeutung dahin geregelt wurde, daß Bahnverbindungen von lokaler Wichtigkeit nur unter der Voraussetzung erstellt werden sollen, daß die Grunderwerbung und die Herstellung der Erdarbeiten ohne Inanspruchnahme von Staatsfonds gesichert wird. Auf der Grundlage dieses Gesetzes sind im Laufe der 70er Jahre 15 Vizinalbahnlinien in einer Gesamtlänge von 167 km und mit einem Aufwande von 15 457 574 ℳ erbaut worden, von welchem 11 639 601 ℳ auf den Staat und 3 817 973 ℳ auf die Interessenten entfielen. Es wurde jedoch bald klar, daß auf diesem Wege kein wesentlicher Fortschritt zu erreichen sei; die Kammer nahm sich der Bitten und Beschwerden aus den Kreisen der Interessenten an, und mit Landtagsabschied von 1881 wurde dem Ministerium der Auftrag gegeben, das Vizinalbahnwesen eingehend zu würdigen. Die Folge der angestellten Untersuchungen war ein Gesetzentwurf, der später als „Lokalbahngesetz vom 28. April 1882" in Kraft trat und in seinem Art. 5 bestimmt: „Bahnen von lokaler Bedeutung können nur dann durch den Staat zur Ausführung kommen, wenn die Interessenten mindestens den für den Bahnbau und dessen Zugehör nötigen Grund und Boden kostenfrei zur Verfügung stellen. Unter der Voraussetzung der Übernahme entsprechender finanzieller Lasten von seiten der Interessenten sind Zuschüsse des Staats à fonds perdu zur Durchführung von Privatunternehmungen zulässig."

Nachdem auf diese Weise das Maß der von den Interessenten zu fordernden Mitleistungen erheblich herabgesetzt worden war, hat im rechtsrheinischen Bayern der staatliche Bau von Bahnen niederer Ordnung im Laufe der nächsten beiden Jahrzehnte eine bedeutende Ausdehnung gewonnen. Bis zum Jahre 1902 wurden 74 derartige Linien von 1439 km Gesamtlänge mit 88 040 000 ℳ Baukosten hergestellt; von letzteren entfielen 79 672 000 ℳ oder 90,16 ℔ auf den Staat und 8 368 000 ℳ oder 9,84 ℔ auf die Interessenten. Dabei hat sich das vom Staate in diese Unternehmungen gesteckte Anlagekapital in sehr ungleichmäßiger Weise verzinst. Die Verzinsung, welche im Jahre 1885: 1,20 ℔ betrug, stieg bis zum Jahre 1888 auf 4,61 ℔, minderte sich jedoch in den folgenden Jahren infolge der Zunahme des Bauaufwandes auf 3,04 ℔ im Jahre 1891 ab. Von da bis zum Jahre 1897 bewegte sie sich nur zwischen den Grenzen

von 3,04 und 3,60 %. Vom Jahre 1898 an trat infolge der geringeren Einnahmesteigerung und des stärkeren Anwachsens der kilometrischen Ausgaben ein beträchtlicher Rückgang des Verzinsungssatzes ein, der im Jahre 1900 nur noch 2,25 % betrug und auch im folgenden Jahre nur wieder auf 2,33 % und sodann im Jahre 1902 auf 2,54 % stieg. Hierzu bemerkt die Denkschrift: „Eine Verzinsung des Staatsaufwandes von nur 2,5 % erscheint schon an sich wenig befriedigend; es muß jedoch bei der Beurteilung dieses Ergebnisses noch berücksichtigt werden, daß in der Rechnung, auf Grund derer die Ertragsziffern ermittelt wurden, keinerlei Rücklagen für die Erneuerung des Oberbaues und der Fahrbetriebsmittel und auch keine Vergütungen für die Mitbenutzung des Hauptbahn-Güterwagenparks in Ansatz gebracht sind. . . . Es mindert sich sohin der oben berechnete Verzinsungssatz für 1902 bei Einstellung entsprechender Wertbeträge von 2,54 % um den Betrag von 0,78 + 0,29 = 1,07 %, so daß eine reine Verzinsung von 1,47 % verbleibt."

Von den zur Behebung dieses Mißstandes ins Auge gefaßten Maßnahmen — Ermäßigung der Bau- und Betriebskosten und Erhöhung der Lokalbahntarife — ist die letztere bereits in Nr 24 S. 378 d. Ztg. besprochen und erübrigt sich daher hier ein näheres Eingehen auf diesen Vorschlag. Was aber die Ermäßigung der Baukosten anlangt, so sagt die Denkschrift darüber, daß eine weitere Vereinfachung der Ingenieurbauten allerdings nicht möglich ist, und fährt dann fort:

„Wohl aber erscheinen hinsichtlich der Hochbauten, deren Kosten etwa 10 % des gesamten Bauaufwandes betragen, und namentlich hinsichtlich der Ausstattung der Verkehrsstellen noch weitergehende Vereinfachungen durchführbar. Stationsgebäude mit besonderen Dienst- und Abfertigungsräumen, Wohnungen für die Bediensteten usw. werden anderwärts nur an den Endstationen und etwaigen besonders wichtigen Verkehrsstellen errichtet, während die übrigen Verkehrsstellen sich mit den einfachsten Vorkehrungen zu begnügen haben und der Dienst dort durch Ortsansässige oder auch durch Streckengeher, nach Umständen lediglich durch Zugführer versehen wird. Derartige Vereinfachungen wirken in doppelter Beziehung, nicht nur im Sinne einer Abminderung des Bauaufwandes, sondern vor allem auch durch die Herabdrückung der laufenden Betriebskosten. Eine weitergehende Abminderung der Kosten kann auch durch Anwendung der Schmalspur vielfach ermöglicht werden. Wenn in Bayern bei den staatlichen Bahnunternehmungen die Schmalspur bisher nur in einem einzigen Falle angewendet worden ist, so geschah dies hauptsächlich mit Rücksicht auf die in weiten Kreisen der Bevölkerung bestehende Abneigung gegen diese Art von Bahnen, wobei allerdings in Betracht kam, daß die Staatsregierung die höheren Kosten der vollspurigen Ausführung auch bei Bahnen, bei denen durch die Anwendung der Schmalspur nennenswerte Ersparungen hätten erzielt werden können, solange noch als vertretbar erachten konnte, als das Anlagekapital der Lokalbahnen überhaupt noch verhältnismäßig gering und die aus demselben erzielte Verzinsung noch günstiger war. Mit der Erbauung der teuereren und minder ertragreichen Bahnen läßt sich aber die neuerliche Erwägung der Frage, ob nicht in ausgedehnterem Maße als bisher zur Anwendung der Schmalspur übergegangen werden soll, nicht mehr zurückdrängen."

Schließlich wird betreffs der Unterstützung privater Bahnbauten durch den Staat folgendes ausgeführt:

„Ist der Staat aus inneren finanziellen Gründen nicht in der Lage, die Ausführung selbst in die Hand zu nehmen, so muß den Interessenten wenigstens die Möglichkeit geboten werden, den zur Hebung ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse notwendigen Bahnbau auf dem Wege des Privatunternehmens durchzusetzen. Da an der Herstellung derartiger Privatbahnen in der Regel auch das Staatsinteresse in mehr oder minder hohem Maße beteiligt ist, so wird sich der Staat in Fällen, in denen eine entsprechende Rente nicht von Anfang an erwartet werden kann, der finanziellen Unterstützung des Unternehmens nicht ganz entziehen können. Tatsächlich sind auf diesem Wege in den Nachbarländern ganz ausgedehnte Netze von privaten Lokal- und Kleinbahnen entstanden. Was die Formen anlangt, in denen die Staatsbeihilfe zum Bau privater Lokal- und Kleinbahnen gewährt werden kann, so kommt vor allem die Subventionierung à fonds perdu und die direkte Beteiligung des Staats an dem ins Leben zu rufenden Privatunternehmen mit einer Kapitaleinlage oder durch Übernahme von Anteilscheinen, Aktien und dergl. in Betracht. Welche Form der Beihilfe zu wählen ist, hängt von den wirtschaftlichen Verhältnissen des projektierten Bahnunternehmens ab und wird von Fall zu Fall zu entscheiden sein."

Während nun bislang für den Bau privater Lokalbahnen staatliche Beihilfen nicht gewährt worden sind, die bezügliche Bestimmung des Gesetzes vom 28. April 1882 also bisher ohne praktische Bedeutung geblieben ist, hat der vorliegende Gesetzentwurf bereits nach dieser Richtung einen Anfang gemacht, indem für den Bau einer Privatbahn von Dillingen nach Ballmertshofen eine staatliche Beihilfe von 300 000 ℳ beantragt wird.

— **Über den Wettbewerb um Pläne zu einem Gebäude für das Verkehrsministerium und ein Zentralbriefpostamt in München**, welcher unter den Architekten, die die bayerische Staatsangehörigkeit besitzen oder in Bayern ansässig sind, ausgeschrieben war, wurde am 13. d. M. vom Preisgericht die Entscheidung gefällt. Eingereicht waren 31 Arbeiten; zehn hiervon kamen in die engere Wahl. Von diesen wurden fünf Entwürfe mit Preisen ausgezeichnet, und zwar wurde zuerkannt dem Entwurf „Mit vereinten Kräften" der Architekten Heinrich Neu, Assistent an der Technischen Hochschule, und Konstantin Fink, beide in München, der erste Preis mit 7000 ℳ; „Stephenson" des Staatsbaupraktikanten Hermann Buchert in München der zweite Preis mit 5000 ℳ; „Castra Batava" des Bauamtsassessors Eduard Brill in Passau der dritte Preis mit 4000 ℳ; „Nec spe nec metu" der Architekten Hessemer und Schmidt in München ein vierter Preis zu 2000 ℳ; „5 500 000" des Architekten Emil Schweighart in München gleichfalls ein vierter Preis zu 2000 ℳ. Außerdem wurden die Entwürfe „Giebel und Zwickel" vom Oberbauinspektor C. Haßlauer und Architekt L. Deiglmayr in München, dann „Schwalbe" des Architekten Aug. Blößner in München und „Maffeiplatz" des Architekten W. Spannagel in München mit einer lobenden Erwähnung bedacht und zum Ankauf empfohlen. Die Wettbewerbsentwürfe sind bis zum 30. d. M. im alten Nationalmuseum zu München ausgestellt.

— **Der Rheinauhafen bei Mannheim.** Einer Meldung der Nordd. Allg. Ztg. zufolge ist der Vertrag zwischen den Rheinaugesellschaften und der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen wegen Übernahme und Betriebs des Rheinauhafens nunmehr unterzeichnet worden. Der Hafen ist somit endgültig in den Besitz des badischen Staates übergegangen. Das hier in Frage stehende Abkommen sowohl als auch die Entstehung des Hafens und die Wechselfälle der Rheinaugesellschaften haben wir in Nr 18 S. 273 d. Ztg. eingehend besprochen.

— **Die Einweihung einer zweiten Heilstätte für Lungenkranke** im Stadtwalde bei Melsungen erfolgte am 20. d. M. in Anwesenheit des Staatsministers Budde, des Oberpräsidenten der Provinz Hessen-Nassau v. Windheim und der Vertreter mehrerer Eisenbahndirektionen. Sie wurde von der Pensionskasse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft mit einem Kostenaufwand von 800 000 ℳ errichtet und vermag 120 Kranke aufzunehmen. Exzellenz Budde hielt eine Ansprache an die anwesenden Arbeitervertreter, worin er darauf hinwies, daß die neue Heilstätte wiederum ein Werk der von Kaiser Wilhelm I. begonnenen Sozialpolitik für die Arbeiter sei, die sich ihrerseits bemühen möchten, seinen Nachfolger und Enkel in demselben Bestreben zu unterstützen, damit immer mehr und neues zum Wohle der arbeitenden Klassen geschaffen werde. Die Rede schloß mit einem Hoch auf den Kaiser.

— **Über die Eröffnungsfeier der Heilanstalt Moltkefels bei Schreiberhau**, über die wir in voriger Nummer kurz berichteten, erfährt der „Berl. Akt." noch folgendes:

An der Eröffnungsfeier nahmen der Minister der öffentlichen Arbeiten Budde, der Oberpräsident Graf v. Zedlitz und Trützschler, der Präsident des Reichsversicherungsamtes Gäbel, die Eisenbahndirektionspräsidenten Kranold (Berlin) und Hermann (Breslau), der Regierungspräsident Frhr. v. Seherr-Thoß (Liegnitz) sowie die Vorstandsmitglieder der Bauherrin, der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, teil. Minister Budde begrüßte das freudige Ereignis in Erwiderung einer Ansprache des Hilfskassenboten Gerstmann mit folgenden Worten: „Die Feier gilt einem humanitären Wohlfahrtszwecke von höchster Bedeutung: alljährlich sollen Hunderte von braven Eisenbahnern hier Genesung finden, um dann weiter für ihre Familien sorgen zu können, als treue Diener des Staates. Es war also ein hohes Ziel, das diejenigen sich gesteckt haben, welche das nun Vollendete erdacht und welche es gemacht haben. Die Anerkennung hierfür gebührt in erster Linie dem Vorstande der Pensionskasse, besonders dem Vorsitzenden, Regierungsrat Dr Grünberg, der die Kasse seit ihrem Bestehen mit großer Energie und durchdringendem Sachverständnisse geleitet hat, so zwar, daß ein Vermögen von über 92 000 000 ℳ angesammelt ist. Dieses Vermögen ermöglichte es, so Großes, wie geschehen, zu schaffen. Nur die vorzügliche Leitung der Kasse, die entsprungen ist der Erkenntnis von ihrer Bedeutung für die Arbeiter, hat dies ermöglicht. Der Dank, den ich Herrn Regierungsrat Grünberg und den anderen Mitgliedern des Vorstandes der Kasse im Namen der Staatseisenbahnverwaltung ausspreche, wird noch übertroffen werden durch den Dank der Familien der Kranken, die hier Unterkunft finden werden; dies wird ihnen der denkbar schönste Lohn sein. Ich danke auch denen, die mit Rat und Tat geholfen haben, hier wie in Melsungen, all den Autoritäten der Hygiene und den Technikern, ich danke den Meistern und Arbeitern beim Bau, den Firmen, die, wie ich höre, loyal ihre Verträge erfüllt

haben, und ich danke endlich, aber nicht zuletzt, den Behörden und Korporationen, die das Werk unterstützt haben. Die Ausführungen des Herrn Hilfskassenboten Gerstmann ließen klar erkennen, daß der große Gedanke der Hohenzollernschen Sozialpolitik in die Arbeiter gedrungen ist, daß sie ihn verstehen. Dies ist aber das schönste aus der Rede des Herrn Gerstmann, denn es vereint uns. Möge diese Heilstätte den Kranken Heilung bringen und ihnen ein Heim sein, wo die Gedanken zu Gott, König und Vaterland eine Heimstätte finden, in Anlehnung an den stolzen Namen der Anstalt, der an Moltke erinnert, einen der treuesten Diener des Staates und des Vaterlandes. Ich habe mich sehr gefreut, zu hören, wie Herr Gerstmann das hier Geschaffene als einen Ausfluß der Hohenzollernschen sozialen Gesetzgebung ansprach."

— **Personalnachrichten.** Bei der Verwaltung der preußisch-hessischen Staatsbahnen sind versetzt: der Land-Bauinspektor Klingholz, bisher im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, zur preußisch-hessischen Eisenbahndirektion in Mainz sowie die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Krausgrill, bisher in Elberfeld, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Betriebsinspektion 3 nach Saarbrücken und Krzyzankiewicz bisher in Winsen a. d. Aller, zur Eisenbahndirektion nach Hannover. — Zur Beschäftigung sind überwiesen: der Regierungsbaumeister des Ingenieurbaufaches Linden, bisher im Baugewerkschuldienst, der Eisenbahndirektion in Cöln, die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches: Borishoff, bisher zur Reichseisenbahnverwaltung beurlaubt, der Eisenbahndirektion in Hannover, Seiffert, bisher im Baugewerkschuldienst. der Eisenbahndirektion in Cöln, Friedrich Meyer, bisher zum Bau der Kleinbahn Tangermünde-Lüderitz beurlaubt, der Eisenbahndirektion in Stettin, und Rump der Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. sowie der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Oskar Mayer der Eisenbahndirektion in Breslau. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Richter ist infolge Ernennung zum Oberlehrer an der Königlichen Baugewerkschule zu Buxtehude aus dem Staatsbahndienste ausgeschieden. — Dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Karl Weber in Hannover-Linden ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt. — Der Eisenbahn-Bauinspektor Ernst Krüger bei der Eisenbahndirektion in Stettin ist gestorben.

Oberbahnsekretär Hemminger bei der Betriebsinspektion Aalen (württembergische Staatsbahnen) ist auf Ansuchen zu der Generaldirektion der Staatseisenbahnen versetzt worden.

Österreich.

— **Eisenbahnbeamte beim Eisenbahnminister.** Eine Abordnung des Österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins erschien dieser Tage beim Eisenbahnminister, um eine die Wünsche der Beamtenschaft der Staatsbahn enthaltende Denkschrift zu überreichen. Der Minister nahm das Schriftstück mit der Versicherung entgegen, daß die niedergelegten Wünsche im Schoße der Verwaltung jene wohlwollende Prüfung und Behandlung finden werden, welche allen Anliegen der Beamtenschaft vorweg gesichert sei. Zu dem als wichtigstes und dringendstes Anliegen bezeichneten Wunsch nach einer weitergehenden Erschließung der höheren Dienstklassen bemerkte der Minister, daß dieser Wunsch sich mit den Absichten der Verwaltung insofern decke, als letztere bestrebt sei, durch eine allmähliche Systemisierungsverbesserung die höheren Dienstklassen jenen Beamten zugänglich zu machen, deren Dienstposten mit einem größeren Wirkungskreise oder mit einer höheren Verantwortung umgeben sind. Was die Frage der Gewährung billigen Kredits an die Beamtenschaft anlange, stimmte der Minister der Ansicht bei, daß auf diesem Gebiete eine Abhilfe geboten erscheine, und verwies auf die von der Verwaltung geförderten Versuche, die Kreditverhältnisse der Beamtenschaft auf genossenschaftlicher Basis zu organisieren; doch dürfte die in der Denkschrift angedeutete Überweisung eines Betriebskapitals aus Staatsmitteln an eine zu gründende Vorschußabteilung des Vereins Hindernissen begegnen. Bezüglich der Einrechnung erhöhter Bezüge bei der Pensionsbemessung verwies der Minister auf die im Ministerium des Innern angestellten versicherungstechnischen Berechnungen, welche der Einbeziehung eines Gehaltsfünftels in die Bemessungsgrundlage gelten. Der Wunsch nach Gewährung weitergehender Fahrtbegünstigungen an Pensionisten, ferner an die Witwen und Waisen der Beamten bedürfe zunächst näherer Begrenzung und müsse sodann vom Standpunkte der Rückwirkung auf die übrigen Bedienstetenkategorien, nicht minder aber auch auf die Staatsbeamten und deren Angehörige geprüft werden.

— **Osterreichische Nordwestbahn.** Die Rechnungsergebnisse des Jahres 1903 stellen sich wie folgt:

Stammnetz.

	1903	gegen 1902
Einnahmen:	Kronen	
Betriebseinnahmen	25 582 295	+ 197 634
Betriebsausgaben	16 374 805	+ 65 886
Reinertrag	9 207 490	+ 131 748
Staatsgarantiezuschuß	—	— 117 155
Sonstige Einnahmen Saldo	136 204	+ 38 303
Summe der Einnahmen	9 343 694	+ 52 896
Ausgaben:		
Prioritätendienst	6 266 502	+ 29 662
Staatsgarantierückzahlung	7 297	+ 7 296
Summe der Ausgaben	6 273 799	+ 36 958
Überschuß	3 069 895	+ 15 938
Anteil an dem Erträgnisse des Ergänzungsnetzes	541 067	+ 236 257
Vortrag vom Vorjahre	100 888	— 61 232
zusammen	3 711 850	+ 190 963
Dividende der Stammaktien je 19 Kr.	3 420 000	—
Vortrag auf neue Rechnung	291 850	+ 190 963

Ergänzungsnetz.

Betriebseinnahmen	16 890 396	+ 751 741
Betriebsausgaben	9 159 248	+ 336 663
Reinertrag	7 731 148	+ 415 078
ab: Prioritätendienst	3 467 392	+ 18 855
Anderweitige Ausgaben Saldo	316 388	— 12 910
Summe der Ausgaben	3 783 780	+ 5 955
Überschuß	3 947 368	+ 409 133
Aktientilgung, 5 % Dividende, Reservefonds und Tantieme	2 985 470	+ 10 879
bleibt Überschußrest	961 897	+ 420 012
Hiervon für die Aktien Lit. B	420 830	+ 183 755
Hierzu Vortrag vom Vorjahre	180 487	+ 97 075
zusammen	601 317	+ 280 830
Superdividende mit 1 Kr. für die Aktie und den Genußschein	140 000	—
Vortrag auf neue Rechnung	461 317	+ 280 830

Die Betriebseinnahmen beider Netze sind die höchsten bisher erzielten. Beim Stammnetz waren vorher die höchsten Einnahmen im Jahre 1902, beim Ergänzungsnetz im Jahre 1900 (16 709 382 Kr.) erzielt worden. Bei dem Stammnetz hat der Güterverkehr um rund 100 000 Kr., der Personenverkehr um etwa 95 000 Kr. mehr Einnahme gebracht als im Vorjahre; bei dem Ergänzungsnetz trug der Personenverkehr nur etwa 60 000 Kr. zu dem besseren Ergebnis bei, der ganze Rest von 690 000 Kr. entfällt auf den Güterverkehr. An Fahrkartensteuer hat das Stammnetz 750 000 Kr., das Ergänzungsnetz 300 000 Kr. abgeliefert. Die Betriebsausgaben wären bei beiden Netzen zurückgegangen, wenn nicht die Steuerleistung gestiegen wäre. Für das Stammnetz wurden rund 2 070 000 (+ 250 000) Kr. Steuer gezahlt, für die Elbetalbahn rund 460 000 Kr., um die obengenannten 350 000 Kr. mehr als im Vorjahre. Bei dem garantierten Netz war die Steuerleistung im Jahre 1902 hauptsächlich infolge einer Rückvergütung um mehr als eine halbe Million geringer als 1901. Die Verringerung der eigentlichen Betriebsausgaben, die schon im Jahre 1902 begonnen hat, ist hauptsächlich die Folge der niedrigen Kohlenpreise und auch auf einen noch im laufenden Jahre bestehenden Abschluß auf billige Schienen zurückzuführen, der seinerzeit während des Eisenkartellkampfes vereinbart wurde. Der Betriebskoeffizient ist beim Stammnetz von 64,25 auf 64 %, beim Ergänzungsnetz trotz der Steuerleistung von 54,8 auf 54,2 % gefallen.

Infolge des günstigeren Ergebnisses führt das Stammnetz an Stelle des im Vorjahre beanspruchten Staatsgarantiezuschusses von 117 155 Kr. als Rückzahlung auf Staatsgarantiekonto 7297 Kr. ab, während im Budgetvoranschlag für das Jahr 1903 ein Garantiezuschuß von 1 000 000 Kr. eingestellt war. Die „Sonstigen Einnahmen und Ausgaben per Saldo" sind bei beiden Netzen etwas günstiger, weil die höheren Betriebseinnahmen mehr Zwischenzinsen erbrachten. Die unwesentliche Erhöhung des Erfordernisses für den Prioritätendienst hängt mit einmaligen Auslagen anläßlich der durchgeführten Konvertierung zusammen. Die Ersparnis aus der Konversion beeinflußt die Gewinnrechnung nicht, da sie bekanntlich gänzlich auf beiden Netzen zur Bestreitung eines Teiles der Kosten der Legung des zweiten Gleises zu verwenden ist.

Der am 1. Juli fällige Coupon der Stammaktien wird mit 9 Kr. eingelöst und der verbleibende Rest von 291 850 Kr. auf neue Rechnung vorgetragen. Der am 1. Juli fällige Coupon der Aktien Lit. B wird mit 21 Kr. eingelöst und der verbleibende Rest von 401 347 Kr. gleichfalls auf neue Rechnung vorgetragen. Die Gesamtdividende der Stammaktien beträgt, da am 2. Januar die übliche Abschlagszahlung von 10 Kr. geleistet wurde,

19 Kr. = 4,75 % (wie im Vorjahre), die Dividende der Elbetalbahnaktien wie im Vorjahre 21 Kr. = 5,25 %. Daß ein namhafter Teil des Überschusses nicht verteilt, sondern auf neue Rechnung vorgetragen wird, empfiehlt sich schon deshalb, weil im laufenden Jahre die Steuer für das Ergänzungsnetz, welche für das ganze Jahr rund 1 500 000 Kr. beträgt, bezahlt werden muß, falls nicht etwa bis dahin der von der Gesellschaft gegen die Steuervorschreibung ab 4. Oktober 1903 ergriffene Rekurs günstig erledigt werden sollte. Die Gesellschaft steht bekanntlich auf dem Standpunkte, daß die Steuerpflicht nicht am 4. Oktober 1903 für das ganze Netz, sondern allmählich für die einzelnen Teilstrecken 30 Jahre nach der Betriebseröffnung, für die letzte Teilstrecke also erst mit dem 15. Oktober 1905 eintrete.

— **Buschtêhrader Bahn.** Nach dem Rechnungsabschlusse für das Jahr 1903 beträgt der Reingewinn des Netzes Lit. A 2 106 234 (+ 309 788) Kr., der des B-Netzes 4 563 591 (+ 218 800) Kr. Davon müssen von Lit. B 182 544 Kr. dem Reservefonds zugewiesen werden, dem sodann nur noch etwa 48 000 Kr. auf den Höchstbetrag von 3 460 000 Kr. (10 % des Aktienkapitals) fehlen. Der Reservefonds Lit. A ist seit langem auf dem Höchststand. Da der Ertrag des A-Netzes um mehr als 100 000 Kr. hinter dem Erfordernis für eine 10 prozentige Dividende zurückbleibt, erhält das B-Netz keinen Gewinnanteil von A, hingegen wird der Überschuß über 10 % Dividende des B-Netzes mit rund 878 000 Kr. hälftig auf beide Netze verteilt. Die Aktien Lit. A erhalten eine Dividende von 110 (im Vorjahre 99,50) Kr., die Aktien Lit. B 45 (im Vorjahre 44) Kr. Nach Ausschüttung obiger Dividende würde ein Gewinnvortrag von 200 000 (+ 187 000) Kr. für Lit. A und von etwa 12 700 (+ 6500) Kr. für Lit. B verbleiben. Von der im abgelaufenen Jahre erzielten Mehreinnahme entfällt etwa ein Drittel auf den Personenverkehr, obgleich die Anzahl der beförderten Personen unter dem Einflusse der mit Bewilligung der Regierung durchgeführten Tariferhöhung gegen das Vorjahr abgenommen hat.

Was die Zukunft anlangt, so ist nicht zu verkennen, daß verschiedene Umstände geeignet sind, günstige Aussichten für das Unternehmen zu eröffnen. Hierher gehört vor allem die Zusammenlegung des Betriebes der böhmischen Eisenindustrie in Kladno und Königshof. Ferner dürfte das Kohlengeschäft, das auf einem Tiefpunkt angelangt ist, früher oder später doch wieder einmal einer Besserung zuneigen, was sowohl das Erträgnis der gesellschaftlichen Steinkohlenwerke, als den Verkehr in Braunkohlen beleben muß. Endlich muß angeführt werden, daß der Reservefonds der Lit. B im laufenden Jahre seine statutengemäße Höhe von 10 % des Aktienkapitals erreicht und rund 140 000 Kr. aus dem Jahre 1904, die früher dem Reservefonds zuflossen, zur Aufbesserung der Dividende werden verwendet werden können.

Ein Umstand, der bei Beurteilung der künftigen Aussichten des Unternehmens zu dessen Ungunsten in Betracht zu ziehen ist, betrifft die Wirkung der im Bau begriffenen Staatsbahnlinie Rakonitz-Laun, welche das Rakonitzer Steinkohlenbecken unmittelbar mit dem Staatsbahnnetz, dem nordwestböhmischen Industrierevier und den Elbeumschlagsplätzen verbindet und möglicherweise einen Teil des Güter- und Personenverkehrs der gesellschaftlichen Linien an sich ziehen wird. Auch muß in Betracht gezogen werden, daß die großen Investitionen, welche die Erträgnisse der Buschtêhrader Bahn in den letzten Jahren so sehr herabdrückten, noch nicht abgeschlossen sind. Immerhin dürfte jedoch die Hoffnung auf eine günstige Entwicklung des gesellschaftlichen Unternehmens nicht unberechtigt sein.

— **Ausschließliche Verwendung inländischer Erzeugnisse bei Eisenbahnbauten.** Auf Ansuchen der österreichischen Lokomotivfabriken wurde von dem Eisenbahnministerium verfügt, daß künftighin bei allen größeren Eisenbahnbauten die Bauunternehmer verpflichtet werden sollen, die in Gemäßheit des Artikels 17 der allgemeinen Bedingnisse beizustellenden Maschinen, Gerätschaften, Fördermittel, Werkzeuge usw. bei Neuanschaffungen ausschließlich im Inlande zu bestellen, sofern die bezeichneten Bedarfsartikel im Inlande überhaupt erzeugt werden und deren Bezug zu dem durch den Baufortschritt bedingten Zeitpunkt ermöglicht ist.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Das Ergebnis der endgültigen Abrechnung des Monats Dezember 1903 brachte gegenüber der Ermittlung für diesen Monat eine Mehreinnahme von 263 620 Kr., wonach sich die Gesamteinnahme der Staatsbahnen im Jahre 1903 auf 245 573 510 Kr. stellt (+ 5 380 741 Kr. gegenüber dem Jahre 1902). — Die Transporteinnahmen der Staatsbahnen betrugen im Monat März d. J. 19 617 600 Kr. (+ 380 021 Kr.) und seit 1. Januar d. J. 55 362 800 Kr. (+ 1 899 440 Kr.).

— **Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn.** Die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft wurde kürzlich in Wien abgehalten. Der Vorsitzende besprach mit Rücksicht auf den 40. Jahrestag der am 18. April 1864 erfolgten Gründung der Gesellschaft deren Entwicklungsgang. Zu Anfang 266,66 Baukilometer lang, sei nach langwierigen Verhandlungen mit der russischen und der rumänischen Regierung das gesamte gesellschaftliche Bahnnetz in einer Länge von 579,62 Baukilometern am 1. Juni 1870 und 1. November 1871 dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Das ursprüngliche Anlagekapital der Gesellschaft habe 12 500 000 fl. ö. W. Silber betragen, welches in der Folge auf 27 000 000 fl. erhöht wurde. Das seinerzeit aus vier Emissionen in der Gesamthöhe von 45 000 000 fl. bestandene, zu 5 % verzinsliche Prioritätenkapital sei im Jahre 1884 auf 4 prozentige Stücke im Gesamtbetrage von 52 755 000 fl. konvertiert worden. Zu einer Zeit, wo das Lokalbahnwesen in Österreich noch im Anfang der Entwicklung sich befand habe die Gesellschaft eine ganze Reihe von Lokalbahnen in Galizien und der Bukowina in der Länge von zusammen 330,33 Baukilometern durch ihre Beteiligung an der Kapitalbeschaffung ins Leben gerufen. Durch diese seien weite Gebiete von Galizien und der Bukowina in den Weltverkehr einbezogen worden. Anknüpfend an die Ausführungen des Präsidenten dankte ein Aktionär der Verwaltung und vor allem dem Präsidenten für die hingebungsvolle Tätigkeit im Interesse der Gesellschaft. Der für das Jahr 1903 nach Abzug der Auslagen der 5 prozentigen Verzinsung des Aktien- und 4 prozentigen Verzinsung des Prioritätenkapitals sowie der Tilgungsquote verbleibende Überschuß beläuft sich auf 1 158 110 Kr. Hiervon werden zur Verteilung einer Superdividende von 8 Kr. für die Aktie und Genußschein 1 080 000 Kr. verwendet, so daß das Gesamtjahreserträgnis für die Aktie sich auf 18 Kr. stellt.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im **März** d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den gleichen Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1904 Kr.	gegen 1903 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	16 784 600	+ 347 856
Südbahn (ungarisches Netz)	1 339 977	— 10 310
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	156 614	+ 4 132
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	1 104 781	+ 87 917
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	93 000	+ 690
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	95 987	+ 5 738
Hauptbahnen zusammen	19 574 959	+ 436 023
Lokalbahnen „	3 184 169	+ 107 484
insgesamt	22 759 128	+ 543 507

Seit Jahresbeginn betragen die entsprechenden Einnahmen der Hauptbahnen (Bahnen ersten Ranges) insgesamt 56 961 495 Kr., jene der Lokalbahnen (die Straßen- und Stadtbahnen nicht gerechnet) 8 694 478 Kr., zusammen 65 655 973 Kr. Gegenüber den gleichen Ergebnissen des Vorjahres zeigt sich bei den Hauptbahnen eine Besserung der Einnahmen um 233 714 Kr. (und zwar: bei den ungarischen Staatseisenbahnen + 82 122 Kr., bei der Südbahn [ungarisches Netz] — 4919 Kr., bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn + 19 420 Kr., bei den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn + 130 410 Kr., bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn — 515 Kr. und bei der Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn + 7226 Kr.), ebenso bei den Lokalbahnen eine solche um 258 599 Kr., ingesamt also eine Mehreinnahme von 492 313 Kr.

Die durchschnittliche Betriebslänge der ungarischen Hauptbahnen betrug wie im Vorjahre 9376,4 km, jene der Lokalbahnen 8725,1 km (im Vorjahre 8421,7 km), zusammen 18 101,5 km gegen 17 798,1 km im Vorjahre; es ergibt sich somit bei den Lokalbahnen eine Vermehrung um 303,4 km.

— **Ausstand der Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen.** Ein großer Teil dieser Bediensteten, man spricht von 60 000 Personen, ist in der Nacht vom 19. zum 20. d. M. in den Ausstand getreten. Dieser begann auf den Bahnhöfen in Budapest. Zu der Zeit, die für den Beginn des Ausstands, wahrscheinlich auf gemeinsame Verabredung, angesetzt war, verließen sowohl auf dem Zentralbahnhof, als auch auf dem Westbahnhof in Budapest alle Beamten und Angestellten plötzlich den Dienst und entfernten sich in aller Ruhe. Das gleiche taten auch die Angestellten der Werkstätten der Staatsbahnen. Auch das Personal der Züge, die eben abfahren sollten, weigerte sich, den Dienst fortzusetzen, und verließ den Bahnhof, obgleich die Züge bereits zur Abfahrt bereit standen. Bevor sich die Angestellten entfernten, wurden auf den Bahnhöfen alle Lichter gelöscht und die Semaphoren in Ordnung gebracht, damit jeder Unfall vermieden werde.

Die Züge, welche in der fraglichen Nacht zwischen Wien und Budapest verkehrten, konnten gleichfalls nicht bis zur Zielstation verkehren, nachdem die Bedienungsmannschaft in den Zwischenstationen ungefähr zu gleicher Zeit wie in Budapest den Dienst einstellte. Infolgedessen wurde am 20. d. M. der Gesamtverkehr von Wien über Bruck und Marchegg nach und von Ungarn eingestellt.

Im Laufe des 20. d. M. ist der Ausstand in ganz Ungarn ausgebrochen; es verkehrt seither, wie verlautet, kein Zug mehr auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen.

Über den Anlaß zum Ausstand ist für jetzt folgendes feststehend: Es besteht schon seit Monaten unter den Bediensteten eine Bewegung, die auf eine Erhöhung der Bezüge hinzielte. (Wir haben hierüber wiederholt, zuletzt in Nr 29 S. 465 d. Ztg. berichtet.) Die Regierung hatte diese Erhöhung auch versprochen. Die parlamentarischen und politischen Verhältnisse des letzten Jahres machten es aber unmöglich, eine gesetzliche Regelung dieser Gehaltsaufbesserung durchzuführen. Die Beamten wurden immer unzufriedener. Im Laufe der letzten zwei Monate wurde fast jeder Sonntag von den Angestellten der Staatsbahnen dazu benutzt, in Versammlungen ihrem Unmute Luft zu machen. Die Versammlungen gestalteten sich sehr erregt. Es kam zu den heftigsten Auftritten, es wurde ganz offen vom Ausstande gesprochen, so daß die Regierung sich veranlaßt sah, in einem Erlasse an die Staatseisenbahnbeamten sie an ihre Pflicht gegenüber ihren vorgesetzten Behörden zu erinnern. Jedoch auch diese Mahnung war fruchtlos. Man wendete sich mit Eingaben und Abordnungen an den Handelsminister und an den Ministerpräsidenten, um die Erfüllung der teilweise berechtigten Wünsche zu erwirken. In der Vorwoche hat nun bekanntlich der Handelsminister im Parlament einen Gesetzentwurf eingebracht, welcher die Gehälter der Angestellten aller Kategorien regelt. Der Gesetzentwurf ermächtigt die Regierung, für die Regelung der Bezüge der Angestellten der ungarischen Staatsbahnen einen Betrag von 6 643 400 Kr. zu verwenden. Die Regierung wird ferner durch den Gesetzentwurf ermächtigt, diesen Angestellten zu Lasten des Gebarungsjahres 1903 einen außerordentlichen Zuschuß von 1 665 000 Kr. zuzuwenden. In den einzelnen Gehaltsklassen soll mit Ausnahme der höchsten Klasse, die unverändert bleibt, eine Erhöhung von 200, 300 und 400 Kr. eintreten. Bei den Unterbeamten beträgt die Erhöhung in den einzelnen Klassen 80, 160 und 200 Kr. Im Stande der Bediensteten (Diener) soll in jeder Gehaltsklasse eine Erhöhung von 100 Kr. eintreten.

Dieser Gesetzentwurf harrt gegenwärtig noch der parlamentarischen Erledigung. Unverständlicherweise hat er jedoch in den Kreisen der Eisenbahnangestellten durchaus nicht befriedigt. Sie behaupten, daß die Gehaltserhöhung zu geringfügig sei. In den wenigen Tagen, die seit Einbringung des Gesetzentwurfes verflossen sind, fanden in allen größeren Bahnknotenpunkten des Landes Versammlungen der Eisenbahner statt, in welchen diese ihrem Unmute Ausdruck gaben und ihre Gemeinschaft gegenüber der Regierung aussprachen. Außerdem wurde in den einzelnen Versammlungen, die noch Montag stattfanden, besprochen, für den 20. d. M. eine Landeskonferenz sämtlicher Eisenbahner nach Budapest einzuberufen. Diese Haltung der Eisenbahnangestellten veranlaßte den Minister, einen Erlaß hinauszugeben, in welchem er auf das energischste alle Versammlungen ein- für allemal verbot und insbesondere die Abhaltung der Konferenz am 21. d. M. untersagte. Den Betriebsleitern wurde es zur Pflicht gemacht, weder Urlaube noch Freikarten an Angestellte zu gewähren. Außerdem hat auch der Oberstadthauptmann die Anmeldung der Landeskonferenz nicht genehmigt. Diesen beiden Maßnahmen der Regierung folgte als Erwiderung der Eisenbahner der Ausstand.

Hoffentlich gelingt dem kraftvollen Eintreten der Regierung die baldige Wiederaufnahme des überall stockenden Bahnverkehrs und die baldige Beilegung des anscheinend völlig grundlos begonnenen Streiks, von dem schon jetzt vorauszusehen ist, daß er für Tausende von Angestellten und deren Angehörige die schwersten Folgen haben und das wirtschaftliche Leben Ungarns aufs schwerste schädigen wird.

Aus den bis jetzt, 22. d. M., vorm., vorliegenden Nachrichten über den weiteren Verlauf heben wir folgendes hervor: Am 20. d. M. erklärte der Ministerpräsident Graf Tisza im Abgeordnetenhause, die Regierung sei hinsichtlich der Gehaltsaufbesserung der Eisenbahnbeamten bis zur äußersten Grenze gegangen, so daß die übrigen Staatsbeamten Grund hätten, diese glücklicheren Kollegen zu beneiden. Die Eisenbahnbeamten irrten, wenn sie meinten, durch den Ausstand mehr zu erreichen, als gewährt worden sei; man könne gar nicht von einem Ausstande sprechen, da die Eisenbahnbeamten die Dienstpflicht verletzt hätten, die sie mit ihrem Eide gelobt haben. Man könne eigentlich nur den Anstiftern und Agitatoren grollen, die sich hinter der verleiteten Menge verkriechen und sich auf die Solidarität berufen, deren Hauptelemente die Leichtgläubigkeit der Menge und die Feigheit der Anstifter bildeten. (Beifall rechts, Unruhe links.) Die Regierung halte den Weg offen für diejenigen, die auf den Weg der Pflicht zurückkehren wollen, sie wolle den Schleier des Vergessens über das Geschehene breiten. Falls die Streikenden die Arbeit nicht aufnehmen, würde der Betrieb, mit welchen Mitteln auch immer, wenngleich anfänglich in beschränktem Umfange, abgewickelt werden.

Am 21. d. M. wurde vom Grafen Tisza an derselben Stelle eine Erklärung abgegeben, daß von Budapest einzelne Züge mit militärischer Bedeckung abgegangen seien und binnen kurzem eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs zu erwarten sei, da nach den eingelaufenen Berichten die überwiegende Menge der Bahnbeamten auf den Stationen warte, um den Dienst wieder aufzunehmen. Gleichzeitig haben diese das Gelöbnis geleistet, die Dienste getreulich zu erfüllen. Graf Tisza erklärte bezüglich der Unterhandlungen mit den Eisenbahnbeamten, daß eine allgemeine Amnestie und die Freiheit der Versammlungen zugestanden sei, um über die Angelegenheit der Gehaltsregelung zu beraten. Da augenblicklich auf dieser Grundlage verhandelt wird, ersucht der Ministerpräsident, Äußerungen zu unterlassen, die den Erfolg der Verhandlungen vereiteln können.

Durch den ungarischen Streik wird natürlich auch der Verkehr Deutschlands mit den Donaustaaten in Mitleidenschaft gezogen. Die Königl. Eisenbahndirektion Berlin hat sich daher genötigt gesehen, am 21. d. M., abends, ihre sämtlichen Stationen telegraphisch anzuweisen, daß infolge Sperrung der ungarischen Strecken der Gesamtverkehr nach Rumänien auf Hilfslinien über Itzkany (an der Strecke Czernowitz-Bukarest) geleitet werden müsse; denselben Weg sollen auch die unterwegs befindlichen Güter nehmen.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnverbindung von Stavelot (Belgien) mit Malmedy.** Der Ausbau der Bahn Weismes-Malmedy bis zur deutsch-belgischen Reichsgrenze in der Richtung auf Stavelot, der in die preußische Nebenbahnvorlage aufgenommen ist, beruht, wie die Köln. Ztg. mitteilt, auf dem im August 1903 zwischen dem preußischen und dem belgischen Staate abgeschlossenen Staatsvertrage über die gemeinschaftliche und gleichzeitige Herstellung einer neuen Linie Aachen-Löwen und der Strecke von Malmedy nach Stavelot. Erstere ist zur Entlastung der Linie Aachen-Lüttich und zur Beschleunigung des Verkehrs zwischen Aachen und Ostende bestimmt und hatte in den Städten Verviers und Lüttich, die eine Beeinträchtigung ihres bisherigen Verkehrs durch die neue Linie befürchten, lebhaften Widerspruch gefunden. Nun ist auch die Strecke Malmedy-Stavelot in der Budgetkommissinn der belgischen Kammer zum Gegenstand vorwiegend militärischer Bedenken gemacht worden. Die belgische Regierung hat aber hierauf letzthin durch den Kriegsminister zutreffend erklären lassen, daß eine Verbindung zwischen Malmedy und Stavelot für die vertragschließenden Staaten eine militärische Bedeutung durchaus nicht besitzt und auch insbesondere für die belgischen Militärbehörden nicht die Notwendigkeit mit sich bringt, zum Schutze der Landesgrenze irgend welche anderen als die schon bestehenden Verteidigungsmaßnahmen zu treffen. Somit dürften dem Ausbau auf dieser Strecke, deren Genehmigung durch das preußische Abgeordnetenhaus als gesichert zu erachten ist, die belgischen Kammern kein Hindernis mehr bereiten. Die seit langen Jahren von den Nachbarstädten Malmedy und Stavelot gewünschte Verbindung ist in deren industriellem Interesse höchst erwünscht.

— **Klagen über die „Luxuszüge“ in Frankreich.** Der Pariser „Temps“ bringt an hervorragender Stelle eine Ausführung wegen Überlastung und schlechter Bedienung der sogen. Luxuszüge. Es wird ein Fall erzählt, wo in den Osterferien ein Herr mit zahlreicher Familie vorher 10 Plätze bestellt und bezahlt hatte; am Bahnhof aber sei er benachrichtigt worden, daß der Wagen, in welchem seine numerierten Plätze waren, ausgeblieben sei. Darauf sei bei kurzem Aufenthalt Kampf um Wagen und Plätze entstanden. Auf Einschreiten des Zugführers habe der Betreffende endlich 6 statt 10 Plätze erhalten, wobei „zwei unglückliche Fremde, die nicht französisch verstanden und sich nicht verteidigen konnten“, vertrieben wurden. Im ganzen Zuge seien gleiche Klagen laut geworden. Weiterhin sei aus Mangel an Gas die Beleuchtung erloschen und man

habe in der Finsternis gesessen, bis der Zugführer einige Kerzenstumpen verteilte. Das genannte Blatt meint, daß das Publikum sich viel zu geduldig solche Mißhandlung gefallen lasse.

— **Oberbau und Streit zwischen Bundesbahnen und Nebenbahnen in der Schweiz.** Die an dieser Stelle schon erwähnten „Rekurse“ der Thunerseebahn und der Gürbetalbahn gegen die ihnen auferlegte Verstärkung des Oberbaus haben recht lebhafte Auseinandersetzungen in der Schweiz hervorgerufen. Auf der einen Seite wird behauptet oder wenigstens angedeutet, daß die Bundesbahnen bezw. das hinter ihnen stehende Eisenbahndepartement des Bundesrats die Verfügung betreffs Vermehrung von Schwellen und Verwendung stärkerer Schienen nicht nur aus Rücksichten der Betriebssicherheit mache, sondern aus einer Art unlauteren Wettbewerbs der Staatsbahnen gegenüber den Privatbahnen. Im Publikum und in der Presse wird namentlich auch deshalb gegen die Bundesbahnverwaltung Stellung genommen, weil die den Nebenbahnen auferlegten größeren Lasten lokale Verkehrserleichterungen und -Verbilligungen hintanhielten. So heißt es in einer längeren Darlegung des Berner „Bund“, obwohl diese dem Bundesrat volles Vertrauen in dieser Angelegenheit ausspricht, die Bemühungen besserer „Taxbildung“ im Berner Oberland seien infolge des Widerstandes der Bundesbahnen erfolglos geblieben. Wenn die Verwaltung der Gürbetalbahn zum mindesten eine gewisse Voreingenommenheit bei den Organen des Eisenbahndepartements herauszufühlen glaube, so sei dies nach all dem Geschehenen sehr begreiflich. Die Sache werde vor die Bundesversammlung kommen; dort säßen auch Freunde der Nebenbahnen, um deren Interessen zu verteidigen. Dem Vorsteher des Eisenbahndepartements werde dabei Gelegenheit geboten werden, auf den Vorwurf zu antworten, als ob bei der Forderung der Oberbauverstärkung nicht nur Gründe der Betriebssicherheit obgewaltet hätten. Die Nebenbahnen hätten in der schweizerischen Verkehrspolitik eine wichtige Aufgabe zu erfüllen; sie empfänden das, was das Eisenbahndepartement jetzt von ihnen verlange, als eine Überforderung. Nicht einmal auf den Wunsch der Nebenbahnen, vorher auf einer Konferenz gehört zu werden, sei der Chef des Eisenbahndepartements eingegangen. Von dieser Seite ist es nur für angebracht gehalten worden, alsbald auch in der Presse den erhobenen Vorwürfen entgegenzutreten. Die großen schweizerischen Blätter, wie „Bund“, „Neue Zürcher Zeitung“ usw. veröffentlichen eine Darlegung „von beteiligter Seite“, welche auf den „so sensationell angekündigten Kampf um die III. Klasse“ und die Rekurse der Thunerseebahn und Gürbetalbahn eingeht. Es wird darin betont, seit Jahren strebe das Eisenbahndepartement, im allgemeinen auch mit Erfolg, nach einer Verstärkung des Oberbaus der schweizerischen Bahnen, und es wisse sich bei diesem Bestreben im Einverständnis mit den hervorragendsten Fachmännern dieses Gebiets. Als besonders wichtiger und bezeichnender Schritt in diesem Sinne sei die Einführung des neuen Oberbaus der Bundesbahnen mit Schienen von 46 kg Gewicht und Schwellen von 2,70 m Länge und der Beschluß, daß hiervon jährlich mindestens 100 km in Ersatz der bisherigen 36 kg-Schienen verlegt werden sollen, zu verzeichnen. Der im Dezember 1903 vom Eisenbahndepartement fertiggestellte Entwurf von Vorschriften über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen, der mit dem Rekurs der Gürbetalbahn in keiner Weise zusammenhängt, sei den Nebenbahnen zur Äußerung zugestellt; bisher aber habe sich noch keiner der Verbände darüber ausgesprochen. Die Thunerseebahn und die Spiez-Erlenbachbahn haben die ihnen durch den gleichen Bundesratsbeschluß vom 25. November 1903 auferlegte Verstärkung des Oberbaus anerkannt. Bei der Gürbetalbahn wirkten bedauerlicherweise persönliche Verhältnisse ihrer Betriebsleitung mit. So im wesentlichen die halbamtliche Darlegung. Jedenfalls werden weitere Auseinandersetzungen nicht ausbleiben.

Fremde Welteile.

— **Die sibirische Bahn und der Verkehr über den Baikalsee.** In der Zeit vom 2. bis 28. März d. J. sind 65 Lokomotiven und 2381 Wagen jeder Art durch Pferdevorspann über das Eis des Baikalsees gezogen worden. Der Mangel an rollendem Material auf den Transbaikalbahnen dürfte somit abgestellt sein. Wie das „Militär-Wochenblatt“ meldet, ist der Schienenstrang über das Eis wieder beseitigt. Der Schlittenverkehr dauert fort. In einer Unterredung, die der russische Verkehrsminister, Fürst Chilkow, einem französischen Berichterstatter gewährt hat, gibt der Minister die tägliche Leistung der sibirischen Bahn diesseits des Baikalsees auf zehn Züge nach jeder Richtung an. Die Leistung der Bahn jenseits des Sees, über die der Minister sich nicht klar geäußert hat, scheint erheblich geringer zu sein. Ein Bericht des Verkehrsministers über seine Reise nach Sibirien weist darauf hin, daß die sibirische Eisenbahn zu Beginn des Sommers in der Lage sein werde, ihre tägliche Leistungsfähigkeit auf 11 Paar durchgehender Züge zu bringen. Im Laufe des Sommers werde die Zahl der Lokomotiven und das rollende Material vermehrt werden, so daß zum Herbst 13 Paar durchgehende Züge verkehren werden. Auf der Transbaikal-Eisenbahn würden Ende April neun Züge täglich laufen. Bemerkenswert sind die Angaben Chilkows über die Baikal-Umgehungsbahn. Sie soll bis zur Station Kultuk fertiggestellt sein. Es fehlt noch das Stück Kultuk-Baikal. Diese letzte Strecke wird nicht vor August fertig werden. Bis dahin sollen die Truppen, sobald der Marsch über das Eis unmöglich wird, auf der fehlenden Strecke (80 Werst gleich vier Tagemärsche) marschieren. Zum Schutz der Bahn werden dauernd weitere Maßnahmen getroffen. Der Bahnschutz beginnt schon bei Tscheljäbinsk. Sämtliche Kunstbauten sind besetzt. In der Mandschurei sind die chinesischen Behörden und die nichtrussische Bevölkerung verpflichtet, gleichfalls am Bahnschutz teilzunehmen. Die Nachrichten von japanischen Versuchen, die Bahn auch westlich des Baikalsees zu zerstören, haben noch keine Bestätigung gefunden.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Vom Tage der Betriebseröffnung — dem 1. Mai d. J. — ab sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten:

1. Homburg-Glanmünchweiler (21,768 km),
2. Altenglan-Lauterecken (19,442 km),
3. Odernheim-Bad Münster a. St. (16,411 km) (1—3 der Pfälzischen Eisenbahnen);
4. Liocourt-Château-Salins (23,239 km) der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und
5. die 19,14 km lange Mainzer Umgehungsbahn der Direktion Mainz, von der die 13,11 km lange Strecke Mombach-Bischofsheim am 1. Mai d. J. für den Güterverkehr und die 6,03 km lange Strecke Mainz-Curve am gleichen Tage für den Gesamtverkehr eröffnet werden wird.

Eröffnung der Neubaustrecke Rheinhausen-Trompet-Mörs.

Die in Nr 99 des Jahrgangs 1903 d. Ztg. den Vereinsbahnstrecken zugerechnete Strecke Rheinhausen-Trompet-Mörs der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln ist am 6. d. M. für den Gesamtverkehr eröffnet worden.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Am 1. Mai d. J. wird die an der Strecke Allenstein-Johannisburg zwischen Rudczanny und Puppen gelegene Ladestelle Cruttinnen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Der an der Bahnstrecke Magdeburg-Berlin zwischen den Stationen Gr. Wusterwitz und Brandenburg neuerrichtete Haltepunkt Gränert wird am 1. Mai d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Die Entfernungen betragen zwischen Gr. Wusterwitz und Gränert 4,47 km und zwischen Gränert und Brandenburg 10,72 km.

Königliche Militäreisenbahn. Die an der Militäreisenbahn gelegene Haltestelle Werder-Kloster Zinna wird am 1. Mai d. J. für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungsgüter- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von nicht militärischen Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

K. k. priv. österreichische Staatsbahnen. Am 15. April d. J. ist die zwischen der Haltestelle Strugnano und der Station S. Lucia-Portorose im Kilometer 36,615 der Lokalbahn

Triest-Parenzo gelegene Haltestelle Portorose für den Personen- und Gepäckverkehr und am 16. April d. J. die im städtischen Schlachthause in Lemberg befindliche und mit der Station Lemberg-Podzamcze der Linie Lemberg-Podwołoczyska mittels Industriegleis verbundene Station Lemberg-Podzamcze-Schlachthaus für den beschränkten Güterverkehr eröffnet worden. Gleichzeitig sind seitens der k. k. Statthalterei in Lemberg die Stationen Lemberg und Lemberg-Podzamcze für die Vieh- und Fleischbeförderung geschlossen worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Sepsi-Szentgyörgy-Gyimes zwischen der Station Szepviz-Szent-Mihaly und der Halte- und Verladestelle Lóvész gelegene Ausweiche Ajnád, welche Verkehrszwecken und für beschränkten Güterverkehr diente, ist gänzlich geschlossen worden.

Sammlung von Vereinskilometerzeigern.

Der Vereinskilometerzeiger Nr 4a (Brandenburgische Städtebahn) ist neu herausgegeben worden und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag II erschienen.

Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen.

Neu herausgegeben sind die Güterwagenparkverzeichnisse Nr 4a (Brandenburgische Städtebahn) und Nr 32 (Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin). An Nachträgen sind erschienen: Nachtrag II zu dem Güterwagenparkverzeichnis Nr 88 (Niederländische Staatseisenbahnen) und Nachtrag II zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen". Durch das neu herausgegebene Güterwagenparkverzeichnis Nr 32 werden die früher ausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse Nr 2 (Altdamm-Kolberger Eisenbahn), 32 (Königliche Eisenbahndirektion Berlin) und 46 (Stargard-Cüstriner Eisenbahn) nebst den zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 126 vom 14. April d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Eisenbahnverwaltungen, betreffend Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 18. April d. J.).

Nr I 137 vom 15. April d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs (mit Ausnahme der dem Unterausschusse zur Vorberatung des Antrages der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin auf Änderung des Anhanges B der gemeinsamen Abfertigungsvorschriften angehörigen Verwaltungen), betreffend Verhandlungen des vorbezeichneten Unterausschusses zu Innsbruck am 20. Oktober 1903 und zu München am 11. Februar d. J. (abgesandt am 15. April d. J.).

Nr I 149 vom 19. April d. J. an die dem Ausschusse für Angelegenheiten des Personenverkehrs angehörenden Vereinsverwaltungen, betreffend die Verhandlungen des durch Beschluß zu Ziffer XXX unter a des Protokolls Nr 63 eingesetzten Unterausschusses (abgesandt am 21. April d. J.).

Nr II 117 vom 6. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Ergebnisse der von den Vereinsverwaltungen im Berichtsjahre 1901/02 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben (abgesandt am 9. April d. J.).

Nr II 118 vom 8. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Schriftwechsel mit den von den ständigen Ausschüssen des Vereins zur Vorberatung gewisser Anträge eingesetzten Unterausschüssen (abgesandt am 13. April d. J.).

Nr II 124 vom 7. April d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Vereins-Güteprobenstatistik des Erhebungsjahres 1902/03 (abgesandt am 13. April d. J.).

Nr II 126 vom 9. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend aufgefundene Dampfheizungsleitung (abgesandt am 13. April d. J.).

Nr III 285 vom 26. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Nachtrag I zu dem alphabetischen Verzeichnisse der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen (abgesandt am 8. April d. J.).

Nr III 301 vom 30. März d. J. an sämtliche am Übereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins beteiligten Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zum Übereinkommen über den Diensttelegrammverkehr (abgesandt am 8. April d. J.).

Nr III 314 vom 5. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 11. April d. J.).

Nr III 315 vom 5. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 11. April d. J.).

Nr IV 70 vom 12. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die abgegebenen Drucksachen des Vereins (abgesandt am 18. April d. J.).

Nr VI 46 vom 11. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr Januar/März d. J. in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 13. April d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche Bekanntmachungen im vorbezeichneten Vierteljahr in der Vereinszeitung erlassen haben).

Nr IX 12 vom 2. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und an die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die Verlängerung der Abrechnungsperiode für die zweite Hälfte des Monats April d. J. (abgesandt am 9. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr.

Der im Nachtrag X zum Heft B 3 des Gütertarifs vom 1. April 1895 enthaltene Frachtsatz des Ausn.-Tar. 1 für bestimmte Stückgüter für Lüdinghausen - Koog-Zaandyk wird mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab von 0,61 ℳ in 1,61 ℳ berichtigt.

Elberfeld, den 18. April 1904. (1053)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Personenhaltepunktes Gränert.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Magdeburg-Berlin zwischen den Stationen Gr.-Wusterwitz und Brandenburg neuerrichtete Haltepunkt Gränert für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Privatdepeschenverkehr findet nicht statt.

Magdeburg, den 14. April 1904. (1054)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Strecke Börssum-Kreiensen zwischen den Stationen Börssum und Gielde neu errichtete Haltepunkt Burgdorf b/Börssum dem Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr übergeben.

Cassel, den 19. April 1904. (1055)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Änderung von Stationsnamen.

Ab 1. Mai d. J. erhält der an der Strecke Gera - Probstzella gelegene Bahnhof Pößneck (Thüringer Bahn) die Bezeichnung „Pößneck ob. Bf." und der an der Strecke Orlamünde - Oppurg belegene Bahnhof Pößneck (Saalbahn) die Bezeichnung „Pößneck unt. Bf.".

Erfurt, den 18. April 1904. (1056)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die an der Hauptbahnstrecke Hanau-Eberbach gelegene Station Hetzbach-Beerfelden erhält vom 1. Mai d. J. ab die amtliche Bezeichnung „Hetzbach".

Mainz, den 19. April 1904. (1057)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb von Station Heiligensee des Direktionsbezirks Berlin nach Georgsmarienhütte tritt am 25. April d. J. ein Ausnahmesatz von 0,62 ℳ für 100 kg in Kraft.

Essen, den 19. April 1904. (1058)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Die im Nachtrag XIII zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Dezember 1899 enthaltenen Frachtsätze nach Stationen der Cöln-Bonner Kreisbahnen treten am 1. Mai d. J. in Kraft.

Essen, den 18. April 1904. (1059)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband. Gütertarif Teil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1904 wird die Station Liebenstein i/Oberpf. in den

Ausnahmetarif Nr 19 (Spat) im Verkehr mit Chodau und Karlsbad B. E. B. einbezogen.

München, den 18. April 1904. (1060)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Am 1. Mai 1904 tritt zum Gütertarif vom 1. März 1898 der Nachtrag VII in Kraft.

Er enthält Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der zum 1. Mai 1904 zur Eröffnung gelangenden Teilstrecken Homburg-Glanmünchweiler, Altenglan-Lauterecken und Odernheim-Bad Münster a. Stein der neuen Hauptbahn von Scheidt bis Bad Münster a. Stein der Pfalzbahn, sowie ermäßigte Entfernungen für eine größere Anzahl pfälzischer Stationen, für die nach Eröffnung der neuen Bahn Entfernungsabkürzungen eintreten.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen. (1061)

St. Johann-Saarbrücken, 20. April 1904.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1898.
(Getreideverkehr Österreich-Bayern.)

Die in Nr 13 vom 13. Februar l. J. Seite 206 angegebenen Frachtsätze für Getreide etc. von Grammat-Neusiedl nach München Ostbhf. und München Z. Bhf. 1,97 ℳ und 2,03 ℳ erhöhen sich mit Wirksamkeit vom 1. Juni auf 2,00 ℳ bezw. 2,06 ℳ für 100 kg.

Diese Frachtsätze gelten für Artikel der Tarifabteilung I, mit Ausnahme von Malz.

München, den 18. April 1904. (1062)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen.)

Am 1. Mai d. J. tritt zum Teil II A Heft 6 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den Direktionsbezirken Erfurt, Halle und Magdeburg) der Nachtrag VII in Kraft.

Exemplare desselben können von unserer Drucksachenverwaltung unentgeltlich bezogen werden.

Straßburg, den 19. April 1904. (1063)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Rußland über Wien D. U. B.

Am 24. d. M. gelangt für Steinkohlenteerpech bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen mit Geltung bis auf Widerruf, längstens bis Ende dieses Jahres von Zabrze Koksanstalt bis zum Schnittpunkt ein Frachtsatz von 129 Cts. in Gold für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 21. April 1904. (1064)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Juli d. J. wird der Ausnahmetarif vom 1. Januar 1898 nebst Nachträgen I und II für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps und Rübsen, Malz und Mühlenerzeugnissen in Wagenladungen zur Ausfuhr nach der Schweiz, Vorarlberg und Österreich sowie darüber hinaus auch für die Binnenstationen der sächsischen Staatseisenbahnen aufgehoben. Vom 1. Juli d. J. an werden die höheren Frachtsätze des Spezialtarifs I angewendet.

Dresden, am 21. April 1904. (1065)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit sind die nachstehenden Stationen mit den angegebenen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 10 a für Getreide usw. nach Basel transit einbezogen worden:

Von	Nach Basel transit	
Busendorf	0,85 ℳ	für je 100 kg.
Farschweiler	0,79 „	
Goxweiler	0,60 „	
Hochfelden	0,67 „	
Klein-Rederchingen	0,77 „	
Leiningen	0,75 „	
Salmbach	0,72 „	

Straßburg, den 16. April 1904. (1066)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 27. April l. J. tritt für die Beförderung von Eisenbahnschienen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg, bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 100 t, von Algringen nach Nyon ein Frachtsatz von 153 Cts. für 100 kg in Kraft.

Karlsruhe, den 18. April 1904. (1067)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Beschleunigtes Eilgut.

Die Bekanntmachung vom 29. v. M., betreffend beschleunigtes Eilgut, wird noch dahin ergänzt, daß die in die Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt sind.

Berlin, den 17. April 1904. (1068)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird die Station Oberhausen bei Augsburg in die Schnittafel A der besonderen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 für Holz mit dem Teilfrachtsatze von 0,88 ℳ einbezogen.

Cöln, den 15. April 1904. (1069)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Gütertarif.

Der Ausnahmetarif E 1 für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen wird mit Gültigkeit vom 25. d. M. auf den Verkehr von Rendsburg nach Lübeck und Rostock F. F. Zentralbahnhof und Hafen ausgedehnt. Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Altona, den 15. April 1904. (1070)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Liebesgaben für Angehörige der Kaiserlichen Schutztruppen in Deutsch-Südwestafrika, welche im Frachtbriefe als solche bezeichnet und an die Firma von Tippelskirch & Cie in Berlin W. 9, Potsdamer Straße 127/128, gerichtet sind, werden auch auf den badischen Staatsbahnen und den Pfälzischen Eisenbahnen frachtfrei befördert.

Erfurt, den 18. April 1904. (1071)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 10. August 1902 für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet.

Am 20. April d. J. tritt der Nachtrag VIII in Kraft, enthaltend Frachtsätze für den Eisenerzversand von Station Köppern des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 15. April 1904. (1072)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-dänischer Kohlenverkehr.

Am 1. Mai d. J. erscheint zum Ausnahmetarif vom 1. August 1899 der Nachtrag II, welcher u. a. neue oder anderweite ermäßigte Frachtsätze für mitteldeutsche Braunkohlen und Braunkohlenbriketts nach dänischen Stationen auf Laaland Falster, Seeland und Fünen, sowie die Ausdehnung der von rheinisch-westfälischen Stationen bestehenden Frachtsätze des Nachtrags I auf Steinkohlenkoks, Braunkohlen und Braunkohlenbriketts enthält und bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.

Die vorgesehene Streichung einiger mitteldeutscher Versandstationen gilt erst vom 15. Juni d. J. ab.

Essen, den 16. April 1904. (1073)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württemb. Lokalgüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. an wird auf gewisse Sendungen von Eisen und Stahl, wie in den Spezialtarifen II und III der allgemeinen Güterklassifikation genannt, welche auf den Plätzen Stuttgart H., Zuffenhausen, Heilbronn H. und Ulm zur Reexpedition gelangen, eine Rückvergütung gewährt.

Über die Bedingungen, unter welchen diese Vergünstigung gewährt wird, sowie über die Höhe des Rückvergütungsbetrags geben die beteiligten Eisenbahndienststellen Auskunft.

Stuttgart, den 15. April 1904. (1074)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Adriatisch-norddeutscher Eisenbahnverband.

Berichtigung.

Der in Nummer 28 ex 1904 dieses Blattes, Seite 455, fortl. Z. 939 verlautbarte Frachtsatz des Ausnahmetarifes 8 (Wein usw.) für Oppeln wird mit Gültigkeit vom 6. Juni 1904 von 278 auf 332 ₰ berichtigt.

Wien, am 19. April 1904. (1075)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Adriatisch-sächsischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr 10 b (Rohbenzin).

Mit 1. Juni 1904 wird der Ausnahmetarif Nr 10 b (Rohbenzin aus Petroleum [Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha]) des Verbands-Gütertarifes Teil II aufgehoben.

Von dem bezeichneten Termine gelten für diesen Artikel die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 10 a (Benzin, aus Petroleum) destilliert.

Wien, am 11. April 1904. (1076)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Emshafen-Verkehr mit Ungarn.
Einführung des Nachtrages I zum Gütertarif (Teil II).

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1904 tritt ein Nachtrag I zu dem oben genannten Gütertarife in Kraft. Dieser Nachtrag enthält Änderung des Vorwortes sowie Änderungen und Ergänzungen der Tariftabellen.

Wien, am 16. April 1904. (1077)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.
Verkehr mit Ungarn.
Einführung der Nachträge V zu den Tarifen Teil II, Heft 3 vom 1. August 1900 und Teil II, Heft 4 vom 1. November 1899.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1904 bezw. für Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen vom 15. Juni 1904 tritt zu den Tarifheften 3 und 4 je ein Nachtrag V in Kraft.

Diese Nachträge enthalten Änderung des Vorwortes, Änderungen und Ergänzungen der Warenverzeichnisse und der Tariftabellen, der Nachtrag V zu Heft 3 außerdem noch Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigungen.

Durch den erstgenannten Nachtrag treten auch einzelne Tariferhöhungen resp. Verkehrsbeschränkungen ein und zwar: durch die Eliminierung der Frachtsätze für Lónyabánya aus dem Ausnahmetarif Nr 6 (für Hohlglaswaren), sowie durch die Änderung des Warenverzeichnisses für den Ausnahmetarif Nr 12 (für Obst).

Wien, am 16. April 1904. (1078)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Emballagen (leere) des Ausnahmetarifes 43 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe in beliebigen Mengen
Zwischen Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Lieben Ö. N. W. B.	48 ₰
„ Raitz	124 „
Zwischen Aussig-Landungsplatz und Lieben Ö. N. W. B.	48 ₰
„ Raitz	119 „
Zwischen Schönpriesen-Umschlag und Lieben Ö. N. W. B.	43 ₰
„ Raitz	119 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 16. April 1904. (1079)
Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Holzstoff usw. des Ausnahmetarifes 32 des Elbeumschlagtarifes für Österreich treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Mähr.-Ostrau	86 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Mähr.-Ostrau . . .	81 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Mähr.-Ostrau . . .	111 ₰

Der Frachtsatz für Dresden-Elbkai ermäßigt sich bei einem Wassergehalt der Papierstoffe von mehr als 40 % um 3 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 18. April 1904. (1080)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Badische Lokal-Eisenbahnen Aktien-Gesellschaft.
Betrifft den Lokaltarif der Albtalbahn.

Die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten beträgt vom 1. Mai l. J. ab 10 Tage statt bisher 3 Tage. Ausgenommen von dieser Verlängerung sind die Rückfahrkarten der Lokalzugstrecken Karlsruhe Meßplatz-Ettlingen Holzhof, Ettlingen Holzhof-Ettlingen Staatsbahnhof und Brötzingen Nebenbahn-Pforzheim Nebenbahn hinsichtlich des Verkehrs je innerhalb dieser Strecken; hier verbleibt es bei der bisherigen Gültigkeitsdauer.

Die Änderung ist gemäß I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Karlsruhe, den 18. April 1904. (1081H&V)
Die Direktion.

---

6. Generalversammlungen.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Gemäß §§ 26—29 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu der am
Freitag, den 3. Juni d. J., mittags 12½ Uhr,
zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden 54. regelmäßigen Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Die Ausgabe der Eintrittskarten wird an dem bezeichneten Tage von 9 bis 11 Uhr in dem genannten Gebäude durch einen Notar bewirkt werden, welchem die Aktionäre entweder ihre Aktien selbst unter Überreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses oder über ihre Aktien lautende Depotscheine der Reichsbank oder Bescheinigungen über die erfolgte Hinterlegung der Aktien bei den nachstehend bezeichneten Hinterlegungsstellen vorzulegen haben:

Hauptkasse der Gesellschaft in Lübeck, Kassen der Berliner Handelsgesellschaft und der Deutschen Bank sowie der Herren Robert Warschauer & Cie und F. W. Krause & Cie Bankgeschäft in Berlin, der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M., der Norddeutschen Bank und der Hamburger Filiale der Deutschen Bank in Hamburg und der Mecklenburgischen Hypotheken- und Wechselbank in Schwerin i/M.

Die Hinterlegung der Aktien muß bis zum 27. Mai d. J., mittags 12 Uhr, geschehen, und zwar unter Einreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses in zwei Ausfertigungen, von denen die eine mit der Hinterlegungsbescheinigung dem Hinterleger zurückgegeben wird.

Formulare zu den Nummernverzeichnissen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben.

Vollmachten zur Vertretung von Aktionären sind bei Empfangnahme der Eintrittskarten abzugeben.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 5. Juni d. J. ab gegen Einlieferung des mit Hinterlegungsbescheinigung versehenen Nummernverzeichnisses und Quittungsleistung.

Tagesordnung für die Generalversammlung:

1. Vorlage der Bilanz für 1903 nebst Gewinn- und Verlustrechnung, Jahresbericht der Direktion, sowie Bemerkungen des Ausschusses hierzu und Genehmigung der Bilanz und der Gewinnverteilung.
2. Entlastung der Direktion und des Ausschusses.
3. Wahl von vier Ausschußmitgliedern.

Verwaltungsbericht, Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Revisionsbemerkungen des Ausschusses können von den Aktionären vom 19. Mai d. J. ab in unserem Verwaltungsbureau während der Geschäftsstunden eingesehen werden.

Lübeck, den 20. April 1904. (1082)
Der Ausschuß
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

---

7. Verdingungen.

Verding von Oberbaumaterialien für die Direktionen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen, und zwar:

Gruppe A: 86 000 Stück Hakenplatten, 694 000 Stück Klemmplatten, 860 t Laschen, 147 200 Stück Unterlagsplatten, 47 000 Stück Schraubenunterlagsplättchen und 8000 Stück Neigungsplättchen;

Gruppe B: 129 t Hakenschrauben, 45 t Laschenschrauben und 145 t Schrauben;

Gruppe C: 113 100 Stück Schwellenbezeichnungsnägel, 500 Stück Weichenböcke, 900 t Eisengußteile zu Weichen (Futterstücke usw.) und 2500 Stück gußeiserne Unterlagsplatten.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr 1 hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ für Gruppe A, 0,60 ℳ für Gruppe B und 1,50 ℳ für Gruppe C — in bar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermine am 28. April d. J., vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 20. Mai d. J.

Essen/Ruhr, den 11. April 1904. (1083)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 20. April vorm. gemeldet.

Nr 12 | Berlin, am 23. April 1904. | Jahrgang 1904

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					Deutsche und niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A A	—	1	Kiste	5 Laternen —	83	1	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
2	A A	—	1	Sack	Kartoffeln —	61,5	2	Griesborn	"	
3	A A	9380/1	2	Ballen	Kapok —	54	3	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
4	A B	753/4	2	Kisten	Glas —	386	4	Crefeld	"	
5	A F	1	1	—	Sportwagen —	10,5	5	Thale	K. E.-D. Magdeburg	
6	A G B	151	1	Ballen	Damenkleiderstoff —	13	6	Mainz	Direktion Mainz	
7	A K	500	1	Faß	leer —	6	7	Offenburg	Badische Stsb.	
8	A L	—	1	Bund	2 Holzbänke —	12	8	Berlin A.	K. E.-D. Berlin	
9	A L	20	1	Sack	Kartoffeln —	80	9	Duisburg	K. E.-D. Essen	
10	A L K	922	1	Ballen	Gewebe —	24	10	Neustadt Wpr.	K. E.-D. Danzig	
11	A M	III	1	Sack	20 Wollsäcke —	27	11	Königsberg i/P. O.	K. E.-D. Königsberg	
12	A M S	—	1	Kiste	Zollgut —	11	12	Eydtkuhnen	"	
13	A N	—	1	"	Kammrad —	22	13	Wunsiedel	Bayerische Stsb.	
14	A S (Gordo)	100	1	Faß	leer —	12	14	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
15	A T	191	1	Korb	leb. Pflanzen —	90	15	Meppen	K. E.-D. Münster	
16	A V	6625	1	Kiste	Gemüsekonserven —	31	16	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
17	A W	—	1	Sack	Arbeitszeug im Korb	21	17	Lügumkloster	K. E.-D. Altona	
18	A W	264	1	Korb	Schuhwaren —	30	18	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
19	B	—	18	Stück	Umzugsgut —	?	19	Ostritz	Sächsische Stsb.	
20	B	10 oder 30	1	Bund	Stiele —	35	20	Werden	K. E.-D. Essen	
21	B	234	1	Ballen	baumw. Kleiderstoffe	24	21	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
22	B	349	1	Ring	Draht —	31,5	22	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
23	B	4247	1	Faß	leer —	5	23	Kandrzin	K. E.-D. Kattowitz	
24	B	12539	2	Verschl.	Holzgesimse —	—	24	Schildberg	K. E.-D. Posen	
25	B B	2154	1	Korb	Flicklappen u. Säcke	11,5	25	Ehrang	St. Johann-Saarbr.	
26	B C	9834	1	Ballen	Filzwaren —	67	26	Posen	K. E.-D. Posen	
27	B C F	2/3	2	Säcke	alte Zinksäcke —	55	27	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
28	B C F	1151	1	Kisten	Kakes —	?	28	Duisburg	K. E.-D. Essen	
29	B D	910	1	Faß	Sardellen —	23	29	Mülheim Rhein	K. E.-D. Cöln	
30	B D	4114	1	Korb	Fleischwaren —	16	30	"	K. E.-D. Elberfeld	
31	B H	—	1	Paket	Pappen —	26	31	Oberstein	St. Johann-Saarbr.	
32	B & H	12 87	1	Holzfaß	Öl? —	198,5	32	Hof	Bayerische Stsb.	
33	B J	10701 / 2765	2	Kisten	leer —	52	33	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
34	B J & N (blau)	1	1	—	Muffrohr —	7	34	Cüstrin-V.	K. E.-D. Bromberg	
35	B K	12	1	—	Eisenwelle —	76	35	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
36	B K	10704	1	Bund i. L.	Stahldraht —	32	36	Soest Eilg.	K. E.-D. Cassel	3,65 m lang.
37	B K C	364	1	Ballen	rote Bettsteppdecken	12	37	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
38	B S	1006	1	Korb	Spirituosen —	28	38	Garßen	K. E.-D. Hannover	
39	B & S	3868	1	Ballen	Bettzeug —	40	39	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
40	C	I	1	Sack	gebr. Kaffee —	26	40	Ruhrort Rh.	"	
41	C B	20	1	Kiste	Geldkassette —	8	41	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
42	C F	8	1	Bund	Eisenleisten —	6,5	42	Königsberg i/P. O.	K. E.-D. Königsberg	Bromberg 7/4.
43	C G	150	1	Eimer	Marmelade —	12,5	43	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
44	C H	1751	1	Bund	Schaufeln —	12	44	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
45	C (H)	27	1	Faß	Öl? —	274	45	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
46	C K	10	1	Bund	Bretter —	9	46	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
47	C M	61	1	Ballen	Schinken —	9,5	47	"	"	
48	C M	84	1	Verschlag	Linoleum —	8	48	Malstatt	St. Johann-Saarbr.	
49	C N	21	1	—	Tischunterteil —	52	49	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
50	/ C N	1670	1	Kiste	leere Weinflaschen —	47	50	Halbstadt	K. E.-D. Breslau	
51	C S	5321	1	"	2 leere Blechkannen	16	51	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
52	C T	15656	1	"	alte Putztücher —	12	52	Großalmerode	K. E.-D. Cassel	
53	C U	302	1	Korb	gefüllt —	37	53	Mörchingen	Reichsbahn	
54	D	48	1	Kübel	Schmalz —	25	54	Lünen	K. E.-D. Essen	
55	D	60/69	10	Kisten	Backobst —	275	55	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
56	D	264	1	Kiste	Teigwaren —	17	56	Diedenhofen	Reichsbahn	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
57	D	8753	1	Ballen	Tabak —	100	57	Dinglingen	Badische Stsb.	
58	D D	4	1	„	leb. Pflanzen —	19	58	Meseritz	K. E.-D. Posen	
59	D C	—	1	Kiste	Wäsche u. Fachschriften	27	59	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
60	D G V	411	1	Ballen	gebr. Emballage —	17	60	Glogau	K. E.-D. Posen	
61	D R N & G	5186	1	Faß	Petroleum —	184	61	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
62	D S	3	1	Sack	Kleidung —	19	62	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Ballen befindet sich unter Zollverschluß
63	D T & C	2215	1	Ballen	Baumwollw. —	8	63	„	„	
64	E B weiß	1511	2	Stangen	Walz- u. Platteneisen	80	64	Posen	K. E.-D. Posen	
65	E D	2	1	Bund	Schiefertafeln —	8	65	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
66	E D S	9865	1	Stange	Rundstahl —	25	66	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
67	E J E	1361	1	Kiste	Bierkrüge —	15	67	Immendingen	Württemberg. Stsb.	
68	E K	2039	1	Bund	3 Muffenrohre —	6,75	68	Herdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
69	E L	10	1	Kiste	Farbe —	28	69	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
70	E M	2434	1	Sack	Sprungfedern —	17,5	70	Löhne	K. E.-D. Hannover	
71	E M	6264	1	Kiste	getr. Birnen —	13	71	Wanne	K. E.-D. Essen	
72	E P	2936	1	„	leere Flaschen —	21	72	Stolp	K. E.-D. Danzig	
73	E S	103	1	„	— —	55	73	Luxemburg	Reichsbahn	
74	E S M	—	1	Bund	21 Stiele —	17	74	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
75	E T	—	1	Sack	woll. Decken, Bettwäsche u. Betten	17	75	Wismar	Grhzl. Meckl. Stsb.	
76	E Z	—	1	—	Pumpenrohr —	28,5	76	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
77	F B	1360	1	Kiste	Lederwaren —	17	77	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
78	F B V	—	1	—	Eisenrohr —	20	78	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	auch E B V.
79	F C	10	1	Bund	3 Weidenkörbe —	8	79	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
80	F Co	—	1	Kiste	Rosinen —	12	80	Neuß	K. E.-D. Cöln	
81	F F & C	9	1	—	Eisenstab —	4	81	Bochum N. Eilg.	K. E.-D. Essen	46 cm lg.
82	F H	—	1	Koffer	leer —	11	82	Brandis	Sächsische Stsb.	Gepäck.
83	F H	1048	1	Paket	polierte Leisten —	23	83	Altensteig	Württemberg. Stsb.	
84	F K	770	1	—	Holzuntergestell —	6	84	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
85	F L	16192	1	Kiste	Umzugsgut —	40	85	Königsberg Ost	K. E.-D. Königsberg	
86	F M	—	1	—	eis. Kette —	9	86	Magdeburg Wests.	K. E.-D. Magdeburg	5,20 m lg.
87	F M	200	1	—	Blechflasche, leer —	4	87	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
88	F N	378	1	Paket	Papier —	52	88	Bochum S.	„	beklebt von Bielefeld 30/3.
89	F S	777	1	Kiste	Blechdrahtwaren —	55	89	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	
90	F S	819	2	Säcke	Messingabfälle —	92	90	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
91	F S	2759	1	Faß	Sichel-Leim —	255	91	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
92	F S P	5630	1	„	leer —	31	92	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	Absender: Wilh. Lohmann, Altenvoerde.
93	F W L	117	1	Bund	eis. Röhren —	20	93	Ansbach	Bayerische Stsb.	
94	G	18	1	„	Bretter —	?	94	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
95	G	25	1	Faß	Schmalz —	58	95	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
96	G	100	1	Koffer	Kleider —	71	96	Eningen	Reutl.-Ening. Lokalb.	
97	G	27218	1	Ballen	Tapeten —	25,5	97	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
98	G A	11	1	Kiste	leb. Ferkel —	—	98	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
99	G A P	10585	1	„	Feuerzeug —	25	99	Schalke	K. E.-D. Essen	
100	G B	—	1	Sack	Roßhaare —	44	100	Cassel O.	K. E.-D Cassel	
101	G B	1347	2	Gebund	Gußwaren —	24	101	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	hammerförmig.
102	G B	1453	2	Körbe	Wringmaschinenteile	97	102	Cöln-Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	
103	G B	1926	1	Ballen	Wagendecke —	10	103	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
104	G B (Saaz)	0460	1	Faß	leer —	31	104	Holzwickede	„	
105	G B C	1420	1	Bund	Bohrstahl —	55	105	Vilshofen	Bayerische Stsb.	
106	G B C	3357	1	Kiste	2 Stck. Eisen —	7	106	Soest	K. E.-D. Cassel	
107	G F	9625	1	Ballen	Tuch —	106	107	Frankfurt a/M.-Sachs.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
108	G H	5025	1	„	Bettbarchent —	27	108	Mannheim	Badische Stsb.	
109	G J	4426/8	2	Körbe	Schrauben —	55	109	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
110	G K	41	1	Kiste	leer —	47	110	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
111	G L	1	1	eis. Faß	Putztücher —	16	111	Berlin Ahg.		
112	G L	4322	1	Faß	M.-Drehspäne —	600	112	C.-Deutz	K. E.-D. Cöln	
113	G N / W V	1397 / 8	2	Stück	L Eisen —	25	113	Mayen Ost	St. Johann-Saarbr.	
114	G R	579	3	Bund	Eisenglocken —	43	114	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
115	G S	690	1	Korb	Eisenwaren —	67	115	Furth i/W.	Bayerische Stsb.	
116	G Sch & Co.	3909	1	Kiste	Packstroh —	37	116	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
117	G V	4466	1	„	Griffel —	60	117	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
118	H	—	1	Stange	Winkeleisen —	13	118	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	5 m lang.
119	H	—	1	Sack	Betten —	70	119			
120	H	476	1	Kiste	Bandwaren —	43	120	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
121	H B	4	1	Sack	Säcke —	18	121	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
122	H B T	8	1	„	Jutegurten —	15	122	Rastatt	Badische Stsb.	
123	H C	100	1	—	Eisenplatte —	15	123	Würzburg	Bayerische Stsb.	
124	H Co	5791	1	Kiste	leer —	30	124	Altona	K. E.-D. Altona	
125	H D	314	1	Kistchen	— —	8	125	Heißen	K. E.-D. Essen	
126	H E	8917	1	Kiste	Glas —	148	126	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
127	H E P	—	1	„	— —	13	127	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
128	H F	3608	1	„	Ausfuhrgut —	—	128	Lübeck	Lübeck-Büchener	
129	H F	15496	1	—	Stahlstück —	30	129	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
130	H M	4094	1	Bund	Körbe —	23	130	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
131	H O S	2276	1	Kiste	Hafergrütze —	30	131	Aplerbeck	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
132	H P	44	1	Sack	Kaffee —	66	132	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
133	H R	49010	1	Ballen	weißes Hemdentuch —	31	133	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
134	H S	448	1	Kiste	ansch. Eisenw. —	47	134	Neustadt b. Cobrg.	K. E.-D. Erfurt	
135	H S	843	1	Ballen	Papier —	45	135	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
136	H St	45	1	Koffer	Effekten —	65	136	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
137	H W	945	1	—	Gewindeschneider —	9	137	Königsberg Ost	K. E.-D. Königsberg	Remscheid-V. 2/4.
138	H W	14241/46	6	—	Kinderstühle —	23	138	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
139	J A	5339	1	Kiste	leer —	33	139	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
140	J B	9545	1	Ballen	Tapeten —	36	140	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
141	J C	400	1	Kiste	— —	76	141	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
142	J C	6580	1	Sack	gebr. Kaffee —	35	142	Denrath	K. E.-D. Elberfeld	
143	J D	143	1	Faß	Spiritus —	130	143	Wehlau	K. E.-D. Königsberg	
144	J F	—	1	„	Wein —	31	144	Duisburg	K. E.-D. Essen	
145	J F	410 / 3 u. 450	4	Ballen	Wellpapier —	348	145	Breslau M/F.	K. E.-D. Breslau	
146	J F	2408	1	„	Leinenw. —	12	146	Heidelberg	Badische Stsb.	
147	J F S	6832	1	Kiste	Eiernudeln —	17,5	147	Grätz	K. E.-D. Posen	
148	J F S	7238	1	„	Kleider —	17,5	148	Lg.-Schwalbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
149	J G S	1003	1	Ballen	Zollgut —	18	149	Mülhausen N.	Reichsbahn	beschrieben Lausanne.
150	J H	3	1	Kiste	Zuckerw. —	14	150	Steele N.	K. E.-D. Essen	
151	J H	1511	1	Reisekorb	leer, neu —	5	151	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
152	J J	1659	1	Kiste	Terpentinseifenpulver	36	152	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
153	J P B	782/4	2	Fässer	Öl —	59, 180	153	C.-Deutz	K. E.-D. Cöln	
154	J R	5823	1	Kiste	Eisenwaren —	121	154	Reitzenhain	Sächsische Stsb.	
155	J R L	5116	1	„	Eisenwaren —	187,5	155	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
156	J R S	40342	1	„	Parfüm —	18	156	Murg	Badische Stsb.	
157	J S	1	1	Kanne	leer —	1,5	157	Cöln Bonnt.	K. E.-D. Cöln	
158	J W	634	1	Kiste	Taillenverschlüsse —	65	158	Chemnitz H.	Sächsische Stsb.	
159	J	—	1	Faß	Schmalz —	58	159	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
160	J D	9049	1	—	Achsschenkel —	24	160	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
161	J H	1281	1	Korb	Pflanzen —	—	161	Oswiecim	K. E.-D. Kattowitz	
162	J H K	1	1	Bund	3 Waschkessel —	14	162	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
163	K	1	1	Gestell	6 hölz. Tabletts —	18	163	Bochum S.	„	
164	K	1, 2	1 Korb / 1 Kiste	Bücher, Kleider	—	86	164	Kolmar i/P.	K. E.-D. Posen	
165	K	11	1	Sack	Kartoffeln —	35	165	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
166	K	12790	7	Stück	I-Eisenträger —	660	166	Duisburg H.	K. E.-D. Essen	
167	K C	1	1	Ballen	baumw. Kleiderstoff —	25	167	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
168	K & C	46884	1	Pappkiste	Senf —	4	168	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
169	K & E	6388	1	Kiste	Kleider —	10	169	Sulzbach i. O.	„	
170	K F	III	1	Tonne	leer —	8	170	Kierspe	K. E.-D. Elberfeld	
171	K G	392	1	Ballen	Wachspapier —	65	171	Düren	K. E.-D. Cöln	
172	K K	10	1	Kiste	Mineralwasser-Apparat	72	172	Cöln-Deutz	„	
173	K K	23	1	„	Marktgut —	80	173	Gera pr. Staatsb.	K. E.-D. Erfurt	
174	K K St B	—	1	—	hölz. Brustbaum —	—	174	München Zentr.	Bayerische Stsb.	
175	K & R	—	1	Ring	Bleirohr —	86,5	175	Marburg	K. E.-D. Cassel	
176	L	195	1	—	Waschbecken —	20	176	Neusalz a/O.	K. E.-D. Posen	
177	L	276	1	Koffer	gefüllt —	40	177	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
178	L	3056	1	Faß	Schmalz —	56	178	Danzig, I. T.	K. E.-D. Danzig	
179	L A R	487	1	Kiste	Eisen- u. Messingwaren	33	179	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
180	L B	3780	1	Ballen	weißes Leder —	46	180	Gera	K. E.-D. Erfurt	
181	L C	660	1	Kiste	6 Fl. Rum —	13	181	Neuß	K. E.-D. Cöln	
182	L C	6348	1	„	— —	45	182	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
183	L C	6932	1	Ballen	Tuch —	40	183	Luxemburg	Reichsbahn	
184	L C	½ 9799	2	Kisten	Messingwaren —	110	184	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
185	L C G	—	1	Bund	6 Stielschaufeln —	12	185	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
186	L M	7742	1	Faß	Wein —	64	186	Steinau a/O.	K. E.-D. Breslau	
187	L N	3	1	Ballen	Betten —	18,5	187	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
188	L R	4/5	2	Kisten	Kokoskerne —	144	188	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
189	L S	—	1	Sack	Betten, Kleider etc. —	17	189	Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
190	L S	2276	1	Ballen	Gewebe —	29,5	190	Neustadt i/Wpr.	K. E.-D. Danzig	
191	L S	2998	2	Bund	Spitzhacken —	37	191	Deutz	K. E.-D. Cöln	
192	M	—	2	—	Türen —	90	192	Cöln-Deutz	„	
193	M	545	1	Ballen	Oberbetten —	23	193	„	„	
194	M	612	2	—	Feuertöpfe —	30	194	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
195	M	3425	1	Kiste	Wichse —	17	195	Lüdenscheid	„	
196	M	43300	1	—	Drehstuhl —	5	196	Dortmund C.	K. E.-D. Essen	
197	M B	22	1	Kiste	gefüllt —	67	197	Blankenstein Rhr.	„	
198	M B	22	1 Bund / 1 „	Flacheisen — / □ Stabeisen —		67	198	„	„	
199	M B	3608	1	Kiste	leer —	18	199	Berlin Ahg.	K. E. D. Berlin	
200	M F	4	1	Sack	Kleider u. Wäsche —	11	200	Innien	K. E.-D. Altona	
201	M F	507	1	eis. Faß	leer —	76	201	Harburg H.	„	
202	M K	321	1	Ballen	Häute —	107	202	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
203	M K	6804	1	Paket i. Pap.	hölz. Rolladen —	24	203	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
204	M K	9189	1	Ballen	Gewebe —	55,5	204	Königsberg i/Pr.*)	K. E.-D. Königsberg	*) Ostb.
205	M M	235	1	—	Schamottestein —	46	205	Hamburg Eilg. H.	K. E.-D. Altona	
206	M R	63	2	Rollen	Drahtgeflecht —	—	206	Herne	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
207	M S	7265	2	Stäbe	Flachstahl —	41	207	Aalen	Württemberg. Stsb.	
208	N	21467	1	—	eisernes Schmiedestück	42	208	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
209	N	115	1	Kiste	Würfelzucker —	55	209	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
210	N L	61	1	Paket i. L.	Eisenw. —	9,5	210	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
211	O	I	1	Sack	Samen —	26	211	Rummelsburg *)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
212	O S	643	1	Kiste	ansch. Kaffee —	38	212	Langenfeld	K. E.-D. Elberfeld	
213	P	—	1	Sack	Rübensamen —	31	213	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
214	P	548	3	—	Maschinenteile —	181	214	Malstatt	St. Johann-Saarbr.	Mülheim a/Rh. 2./4.
215	P C	3970	1	Ballen	Webwaren —	15	215	Freudenstadt*)	Württemberg. Stsb.	*) Stadt.
216	P D	2	1	Kiste	leer —	23	216	Alfeld	K. E.-D. Cassel	
217	P F	2897	1	„	Eisenw. —	24	217	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
218	P H	113	1	Teerfaß	leer —	38	218	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
219	P K	944	1	Harraß	weiße Schüsseln —	146	219	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
220	P R	41504	1	Paket i. P.	Patentrouleaustangen	23	220	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
221	R	1	1	Sack	Säcke —	9	221	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
222	R	161	1	Bund	2 Zahnräder —	14	222	Cöln-Nippes	„	
223	R	538	1	Sack	Schrauben, Gurten etc.	5	223	Mülheim-Epp.	K. E.-D. Essen	
224	R	1523	1	Faß	Couleur? —	427	224	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
225	R B	371	1	Kiste	l. Flaschen —	14	225	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
226	R C	—	1	Bund	Unterleghölzer —	30	226	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
227	R Co	281	1	Kiste	Schokolade —	24,5	227	Grünau	K. E.-D. Berlin	
228	R C	540	1	Sack	Samen —	10	228	Freiburg i/Br.	Badische Stsb.	
229	R F F	9050 9052	2	Fässer	Farbe —	135 159	229	Castrop	K. E.-D. Essen	
230	R H	6952	1	Kiste	Butter —	39	230	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
231	R H C	619	1	Faß	gefüllt —	150	231	Tetschen	Sächsische Stsb.	
232	R H C	620	1	Kiste	— —	101	232	„	„	
233	R K	357	1	„	kupferne Türschlösser	19	233	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
234	R M B C	986	1	Faß (in Bast)	gefüllt —	28	234	Freiberg	Sächsische Stsb.	
235	R P	1405 1406	1 1	Faß Kiste	— —	64	235	Herdecke-Vorh.	K. E.-D. Elberfeld	
236	R S	7	1	Koffer	gefüllt —	71	236	Würzburg	Bayerische Stsb.	gelb angestrichen.
237	R S B A G S	12, 2, 13	29	—	Pflugschare —	108	237	Jena Saalb.	K. E.-D. Erfurt	Holzwickede 31./3.
238	S	—	2	Körbe	Eisenw. —	96	238	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
239	S B	I	1	Kiste	leer —	21	239	Chemnitz H.	Sächsische Stsb.	
240	S C	3504	1	Stange	□-Stahl —	17	240	Wanne	K. E.-D. Essen	
241	S & C	8031	1	Bund	2 Stg. Flachstahl —	15	241	Nossen	Sächsische Stsb.	
242	S D P	14220	1	Ballen	Filzw. —	19	242	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
243	S F St	8212	1	Kiste	Packstroh —	35	243	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
244	S N & Co	div.	9	eis. Fässer	leer —	540	244	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
245	S P	104	1	Kiste	Viehfutter —	52	245	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
246	S P	4868/78	12	Kisten	Kohlenstifte —	1185	246	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
247	S P	12018	1	Kiste	leer —	19	247	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
248	S R	—	3	Pakete	Mappen —	8	248	Hamburg B.	„	
249	S S C H	53091	1	Kiste	Packstroh —	25	249	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
250	S S R B	8367	1	Ring	isol. Draht —	9,5	250	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
251	St N	20482	1	Kiste	Taschenmesser —	25	251	Cöln-G.	„	
252	S V	1703 b	1	Sack	Futtermittel —	13	252	Bischheim	Reichsbahn	
253	T	—	15	Beutel	Steinmärbel —	70	253	Norden	K. E.-D. Münster	
254	T B B	2391	1	Faß	leer —	8	254	Basel	Badische Stsb.	Malaga.
255	T K	822	1	Kiste	Eisenwaren für Hobelbänke	62	255	Nürnberg Zentr.	Bayerische Stsb.	
256	T P	8	1	—	eis. Gestell —	16	256	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
257	T S	3170 IV	1	Verschlag	Schränkchen —	28	257	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
258	T S	4717/8	2	Kisten	Apfelsinen —	35	258	Güldenhof	K. E.-D. Bromberg	
259	T V	6947	1	Kiste	Papier —	20	259	Rheine	K. E.-D. Münster	
260	U B	1	1	„	Glas —	44	260	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
261	V S	14313	1	„	Zollgut —	30	261	Soest	„	von Herbesthal.
262	W	1/3	3	Säcke	l. Säcke —	55	262	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
263	W	7	1	Korb	50 leere Weinflaschen	35	263	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
264	W	31	1	Kiste	gefüllt —	25	264	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
265	W	40	1	Rolle	graue Pappe —	4	265	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
266	W	507	1 1	— —	Ofenrohr — Knierohr —	7	266	Posen	K. E.-D. Posen	
267	W	4957	1	Ölfaß	leer —	36	267	Bretten	Württemberg. Stsb.	
268	W	28041/2	2	Kübel	Schmalz —	39	268	Düren	K. E.-D. Cöln	
269	W D	1923	1	Kiste	Hackmaschine —	15	269	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
270	W H L	2377	1	Bund	Flachstahl —	26	270	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
271	W J S W	412	1	Rolle	Juteleinen —	40	271	Neuß	K. E.-D. Cöln	
272	W K	I	1	Sack	Kaffee —	7,5	272	Lübeck	Lübeck-Büchener	
273	W P	671/3	1	Kiste	Strohhüte —	90	273	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
274	W P	749	1	—	Sportwagen —	13	274	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
275	W P	2518	1	Ballen	Watte —	10	275	Bruchsal	Badische Stsb.	
276	W R	716	1	Kiste	leer —	22	276	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
277	W S	7370	1	Faß	Ocker? —	57	277	Berlin Stbhf.	„	
278	Z	(2250) 1	1	Bund	Stahl —	10,5	278	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	3,70 lang.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
B. Güter mit Adressen bezeichnet:										
279	v. d. Bergh	3955	1	Kiste	Margarine —	18	279	Godesberg	K. E-D. Cöln	
280	Berlin	320	1	„	el. Apparat —	77	280	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
281	J. Boden	10	1	Faß	leer —	12	281	Schefflenz	Badische Stsb.	
282	Bona	607/11	2	Kisten	Margarine —	36,5	282	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
283	Lt. Breslau	—	1	—	Ofenvorsetzer —	10	283	Posen	K. E.-D. Posen	
284	F. H. Freyeisen	2212	1	Faß	leer —	12	284	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
285	Fries	—	1	Ballen	Wollwaren —	19	285	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
286	Fuchs & Freund	—	1	Bund	2 Rohrstühle —	?	286	Schleswig A.	K. E.-D. Altona	
287	„Greif“	—	1	—	Fahrrad —	—	287	Oberhausen	K. E.-D. Essen	Gepäck.
288	Güter-Abf.	—	1	Sack	fast unbrauchb. Kleider	10	288	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
289	A B C Hagen	5425	1	Bund	10 Schaufeln —	6	289	Lübeck	Lübeck-Büchener	
290	Hase	—	1	Sack	Lumpensäcke —	35	290	Danzig I. T.	K. E.-D. Danzig	
291	Karesch & Stotzky	—	1	Koffer	Effekten —	90	291	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
292	B. Küwel	200	1	Kiste	Wage —	20	292	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
293	Lebran	—	3	Ballen	75 alte Säcke —	66	293	Köslin	K. E.-D. Danzig	
294	Leistbräu	15601	1	Faß	leer —	57	294	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
295	O. Orivit	293	1	Kiste	gefüllt —	85	295	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
296	Gustav Pfudte	—	1	„	gefüllt —	47	296	Essen Nord	K. E.-D. Essen	v. Df.-Der.
297	Rheno Richter, Bernau	—	1	Ballen	leb. Bäume —	15	297	Mainlens	Bayerische Stsb.	
298	Heinr. Rudolf	1113/4	2	Kannen	leer —	15	298	Cöln Bonnt.	K. E.-D. Cöln	außerdem Abs. Wolft & Sohn.
299	Schlüssel	17663	1	Kiste	gefüllt —	70	299	Cöln B.		
300	Stein	—	1	„	leer —	22	300	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
301	H. Wagnitz	—	1	Sack	Kartoffeln —	48	301	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
C. Güter mit Nummern bezeichnet:										
302	—	2½	1	—	Bügelstahl —	—	302	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
303	—	101	1	Kiste	leer —	53	303	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
304	—	133	1	Paket i. L.	Eisenwaren —	2,5	304	Deutz	K. E.-D. Cöln	
305	—	146	1	—	eis. Zylinder, Säure	410	305	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
306	—	232	1	Pack	Häute —	45	306	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
307	—	2702/1	1	Kiste	eis. Nieten —	72	307	Dortmund D. E. E.	K. E.-D. Essen	
308	—	293	1	—	Fahrrad —	20	308	Pforzheim	Badische Stsb.	Gepäck.
309	—	603	1	Sack	Zucker —	100	309	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
310	—	617	1	Kiste	Gaskocher —	58	310	Strehlen	K. E.-D. Breslau	
311	—	2175	1	Ballen	Lederpapier —	57	311	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
312	—	3917	1	Weinfaß ?	leer —	76	312	Kreuznach St.	Direktion Mainz	
313	—	3931	1	Stange	Stahl —	2,5	313	Kempten	Bayerische Stsb.	
314	—	9452	1	—	Pflugeisen —	2,5	314	Oberbrügge	K. E.-D. Elberfeld	
315	—	11311	1	Pack	gelochte Eisenbleche	52	315	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
316	—	15578	1	Ballen	Bettfedern —	21	316	Waldshut	Badische Stsb.	
317	—	128662	1	Kiste	Kleider, Wäsche —	45	317	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	
318	—	690768	1	—	Gestell mit Rad —	42	318	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	
D. Güter mit Zeichen versehen:										
319	grün /	—	1	—	Pflugteil —	5	319	Königsberg Ost	K. E.-D. Königsberg	Brombg. 2/4. 04.
320	grün	1	1	Tafel	Eisenblech —	12,5	320	Syke	K. E.-D. Münster	beklebt 5/4.
321	rot /	—	5	—	Gasrohre —	77	321	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	bekl. v. Waren.
322	rot ×	—	1	—	Eisenrohr —	13	322	Rheine	K. E.-D. Münster	
323	schwarz ×	—	2	Bund	eis. Schrauben —	34	323	Oberlahnstein	Direktion Mainz	
324	weiß /	—	1	—	eis. Rohr —	24	324	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
325	—	II (weiß)	1	—	Maschinenteil —	5	325	Fürth	Bayerische Stsb.	
326	×	—	1	Sack	Kartoffeln —	43	326	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
327	WW	1092	1	Kiste	leer —	14	327	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
328	N	1	1	„	Umzugsgut —	16	328	Teterow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
329	CB B	126	1	Faß	leer —	8	329	Schweinfurt Stadt	Bayerische Stsb.	
E. Güter ohne Bezeichnung:										
330	—	—	1	—	Achse —	14	330	Cüstrin-V.	K. E.-D. Bromberg	m. 2 Achslagern.
331	—	—	1	Bd.	verz. Bandeisen —	33	331	Schönberg	Sächsische Stsb.	
332	—	—	1	Paket*)	Baumwollmuster —	15	332	Worms	Direktion Mainz	*) in Wachstuch; Gepäck.
333	—	—	1	(Gepäck)	Musterkoffer, Besen etc.	13	333	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	
334	—	—	1	Verschlag	Bettladenteile —	40	334	Amberg	Bayerische Stsb.	
335	—	—	2	—	Bettseiten —	18	335	Wronke	K. E.-D. Bromberg	
336	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	20	336	Diedenhofen	Reichsbahn	
337	—	—	1	—	Bettstelle —	24	337	Werder	K. E.-D. Berlin	
338	—	—	1	—	eis. Bettstellem. Matratze	22	338	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
339	—	—	1	Ballen	Bettzeug —	?	339	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	Deckbett K S gez.
340	—	—	1	„	Bettzeug —	46	340	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
341	—	—	1	—	Bierfüllapparat —	125	341	Augsburg	Bayerische Stsb.	
342	—	—	1	Sack	Blasebalg, Holzschuhe	19	342	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
343	—	—	1	Korb	leere Blechflasche —	6	343	Thorn	K. E.-D. Bromberg	mit kl. Blechfl.
344	—	—	1	Kiste	Borsten —	78	344	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
345	—	—	1	Sack	Braunkohlen —	53	345	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
346	—	—	1	—	neues Brett —	5	346	Miltenberg	Bayerische Stsb.	{4 m lang, 20 cm breit.
347	—	—	1	Partie	Bretter —	125	347	Rummelsburg Rg.	K. E.-D. Berlin	
348	—	—	1	Sack	12 Casseler Brote —	28	348	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
349	—	—	1	Kiste	Bruchmakronen —	35	349	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	Teigwaren.
350	—	—	2	—	Brustbäume —	—	350	Riesa H.	Sächsische Stsb.	{mit Kette u. Knebel.
351	—	—	1	—	Contregewicht —	75	351	Düren	K. E.-D. Cöln	
352	—	—	1	—	Cultivator —	167	352	Stolp	K. E.-D. Danzig	
353	—	—	1	—	Damenfahrrad —	—	353	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
354	—	—	1	Reisekorb	1 Damenhut —	5	354	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
355	—	—	1	Ring	Draht —	37	355	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
356	—	—	1	Bund	Drahtgeflecht —	16	356	Gerolstein	St. Johann-Saarbr.	
357	—	—	1	Rolle	Drahtgitter —	21,5	357	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
358	—	—	8	—	rohe Eisenblöcke —	133	358	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	Luppeneisen.
359	—	—	1	Ring	Eisendraht —	2	359	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
360	—	—	1	„	verz. Eisendraht —	27	360	Breslau Odertor	K. E.-D. Breslau	
361	—	—	1	—	Eisenlasche —	2	361	Gernrode a/H.	K. E.-D. Magdeburg	{27 cm l., 7½ cm br.
362	—	—	1	Verschlag	14 Stück eis. durchlochte Platten	?	362	Aurich	K. E.-D. Münster	{
363	—	—	2	Bund	je 4 Eisenrohre —	97	363	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
364	—	—	1	„	5 Eisenstangen —	4	364	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	{1½ m lg.; m. Ösen.
365	—	—	1	„	4 Eisenstäbe, 4,50 m lg.	—	365	Cöln Bonntor	K. E.-D. Cöln	
366	—	—	1	Kasten	Eisenzeug —	107	366	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
367	—	—	1	Verschlag	verstellb. Fahnenhalter	12	367	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
368	—	—	1	Paket i. P.	Fahrradteile —	10	368	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
369	—	—	1	Faß	leer —	33,5	369	Rummelsburg Rg.	K. E.-D. Berlin	
370	—	—	1	Ballen	Federbett —	50	370	Berge-Borbeck	K. E.-D. Essen	
371	—	—	1	„	Federoberbetten —	38	371	Deutz	K. E.-D. Cöln	
372	—	—	1	Bund	2 Fensterbogen —	10,5	372	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
373	—	—	1	Sack	Fettstoff —	42	373	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
374	—	—	1	—	Feuerungsrahmen —	30	374	Leipzig Mgd. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	Eilgut.
375	—	—	1	Dose	Fischkonserven —	7,5	375	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
376	—	—	1	—	Fischnetz —	3	376	Lohr a/M.	Bayerische Stsb.	
377	—	—	1	Bund	50 Stg. Flachdrahtzink	13	377	Grimmen	K. E.-D. Stettin	3 m lang.
378	—	—	1	„	Flacheisen —	32	378	Ritterhude	K. E.-D. Hannover	
379	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	48	379	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	4 u. 4,5 m lg.
380	—	—	1	Korb	Flasche —	7	380	Vallendar	K. E.-D. Cöln	
381	—	—	1	„	Flaschen —	60	381	Posen	K. E.-D. Posen	
382	—	—	1	„	leere Flaschen —	22	382	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
383	—	—	1	„	gefüllte Flaschen —	24,5	383	Boisheim	K. E.-D. Cöln	
384	—	—	1	—	Flaschenform —	27,5	384	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	Stade 23/3. 04.
385	—	—	1	Korb	Fleisch u. Wurst —	19	385	Osterfeld	K. E.-D. Essen	
386	—	—	1	Paket	Fruchtsäcke —	9	386	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
387	—	—	1	Paket i. L.	gußeis. Füße etc. —	10	387	Aachen	K. E.-D. Cöln	
388	—	—	2	—	Gasrohre —	17	388	Stade	K. E.-D. Altona	5 m.
389	—	—	2	—	Gasrohre —	40	389	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
390	—	—	3	—	Gasrohre —	11	390	Frankf. a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	von Hannover.
391	—	—	1	Bund	Gasrohre —	65	391	Ulflingen	K. E.-D. Cöln	
392	—	—	1	„	4 Gasrohre —	48	392	Warburg	K. E.-D. Cassel	
393	—	—	1	Sack	gebr. Gerste —	50	393	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
394	—	—	2	Säcke	50 Getreidesäcke —	48	394	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
395	—	—	1	Rolle	59 Gußrädchen —	7	395	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	{für Wasserleitungshähne.
396	—	—	1	—	Hammer —	4	396	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
397	—	—	1	Bund	2 Handsägen —	2,5	397	Norden	K. E.-D. Münster	
398	—	—	1	„	Handwerkzeug —	9,5	398	Teterow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
399	—	—	1	Sack	Hölzer —	23	399	Radolfzell	Badische Stsb.	
400	—	—	1	Holzkoffer	gefüllt —	32	400	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	rot gestrichen.
401	—	—	1	—	Holzschlägel —	0,5	401	Straßburg i/E.	Reichsbahn	
402	—	—	1	—	Holzwanne, leer —	20	402	Jauer Gep.-A.	K. E.-D. Breslau	m. Verschluß.
403	—	—	1	Karton	Hutmodelle —	3	403	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
404	—	—	1	Ballen	Juteleinen —	28	404	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
405	—	—	1	Sack	Kaffee —	19	405	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
406	—	—	1	„	gebr. Kaffee —	9	406	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
407	—	—	1	„	Kartoffeln —	12,5	407	Osterode a/H.	K. E.-D. Cassel	
408	—	—	1	„	Kartoffeln —	15	408	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
409	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	409	Oberlahnstein	Direktion Mainz	
410	—	—	1	„	Kartoffeln —	60	410	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
411	—	—	1	„	Kartoffeln —	75	411	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
412	—	—	1	„	Kartoffeln —	77	412	Metz	Reichsbahn	
413	—	—	1	„	Kartoffeln —	85	413	Hösel	K. E.-D. Essen	
414	—	—	1	„	Kartoffeln —	88	414	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
415	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	117	415	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	
416	—	—	1	Sack	Kartoffeln, Brot —	26	416	Carnap	K. E.-D. Essen	
417	—	—	1	—	Kette —	18	417	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
418	—	—	1	—	Kinderstuhl —	9	418	Falkstädt	K. E.-D. Posen	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
419	—	—	1	—	Kinderwagen —	18	419	Geithain	Sächsische Stsb.	
420	—	—	1	—	Kinderwagen —	21,5	420	Schleswig A.	K. E.-D. Altona	
421	—	—	1	Sack	kittartige Masse —	68	421	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
422	—	—	1	—	Klapptisch —	17,5	422	Rellinghausen	K. E.-D. Essen	
423	—	—	1	Sack	Kleesamen —	50	423	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
424	—	—	1	Ballen	Kleider —	33	424	Bacharach	Direktion Mainz	
425	—	—	1	Holzkoffer	Kleider —	15	425	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	(Gepäck;
426	—	—	1	„	Kleider usw. (Gepäck)	20	426	Hagen	„	(Albert Gurke.
427	—	—	1	Kiste	ansch. Kleider —	28	427	Dransfeld	K. E.-D. Cassel	Schnittergut.
428	—	—	1	Koffer*)	Kleider —	17	428	Berg. Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	*) gelber.
429	—	—	1	Schließkorb	Kleider —	13	429	Duisburg	K. E.-D. Essen	
430	—	—	1	Ballen	Kleiderstoffe —	22	430	Bad Nauheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
431	—	—	12	—	eis. Kochtöpfe —	25	431	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
432	—	—	4	—	leere Korbflaschen —	16	432	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
433	—	—	1	Bund	6 Kreuzhacken —	21	433	Düsseldorf H. Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
434	—	—	1	Sack	Kupfergrün —	100	434	Oelde	K. E.-D. Hannover	
435	—	—	1	Bund	Latten —	29	435	Wanne	K. E.-D. Essen	
436	—	—	1	„	Latten —	40	436	Mainz	Direktion Mainz	
437	—	—	1	Paket	Leder —	123	437	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
438	—	—	1	Ballen	Lederstreifen —	10,5	438	Breslau Odert.	K. E.-D. Breslau	
439	—	—	1	Rolle	Leinen, grün u. rot —	4,5	439	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	(Fabrikzeich.
440	—	—	1	Sack	Linsensäcke —	25	440	Château-Salins	Reichsbahn	
441	—	—	1	—	Lötofen —	4	441	Rheydt	K. E.-D. Cöln	(JM)
442	—	—	1	Sack	Mais —	102	442	Camen	K. E.-D. Essen	
443	—	—	1	„	Malz —	50	443	Aalen	Württemberg. Stsb.	
444	—	—	1	Eimer	Marmelade —	12,5	444	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
445	—	—	1	—	Maschinenteil —	31	445	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
446	—	—	2	—	Maschinenteile —	22	446	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
447	—	—	1	Kiste	Maschinenteile —	128	447	Bad Münster a/St.	Direktion Mainz	
448	—	—	1	Paket i. L.	Matratze, Bett, Kissen	77	448	Aachen	K. E.-D. Cöln	
449	—	—	1	Rolle	Messingblech —	42	449	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
450	—	—	1	Bund	Messingbleche —	38	450	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
451	—	—	1	Milchkanne	leer —	3	451	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
452	—	—	1	„	(10 l) leer —	4	452	Lützen	K. E.-D. Halle a/S.	(Modelle sind
453	—	—	1	Kiste	2 Modelle —	10	453	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	(beschr. Com.
454	—	—	1	Sack	neue Nägel, Schrauben	33	454	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	(42 Z. M. 12
455	—	—	1	—	Nachtstuhl —	16	455	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
456	—	—	1	Reisekorb	Packpapier —	8	456	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
457	—	—	1	Ballen	Peitschen —	34	457	Emmerich	K. E.-D. Essen	
458	—	—	1	Sack	Pferdehaare —	32	458	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
459	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	8	459	Bruchsal	Badische Stsb.	
460	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	18	460	Bensberg	K. E.-D. Elberfeld	
461	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	40	461	Bremen	K. E.-D. Hannover	
462	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	128	462	Leobschütz	K. E.-D. Kattowitz	
463	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	68	463	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
464	—	—	1	Kiste	Pflaumen —	29	464	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
465	—	—	2	—	Pflugschare —	5	465	Posen	K. E.-D. Posen	
466	—	—	3	—	Pflugschar, Schraubenschl.	4	466	Posen	„	
467	—	—	1	Bund	6 Pflugteile —	12	467	Parchim	Grhzl. Meckl. Stsb.	
468	—	—	1	—	Pflugvorderteil —	36	468	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	mit 2 Rädern.
469	—	—	1	Karton	Posamentiermuster —	6,5	469	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
470	—	—	1	Sack	Reis —	100	470	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
471	—	—	1	Pack	gesalz. Rindshaut —	36	471	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
472	—	—	1	Sack	Roggen —	78	472	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
473	—	—	1	Bund	4 Röhren —	5	473	Altona	K. E.-D. Altona	
474	—	—	48	—	Rohrschellen —	15	474	Weilburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
475	—	—	2	—	Rohrsessel —	?	475	Düren	K. E.-D. Cöln	
476	—	—	1	Ballen	Rosenpflanzen —	11	476	Wedel	K. E.-D. Altona	
477	—	—	1	—	Roste —	34	477	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
478	—	—	2	—	eis. Roste —	27	478	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
479	—	—	1	Bund	Rundeisen —	35	479	Bennigsen	K. E.-D. Hannover	
480	—	—	1	„	10 Stangen Rundeisen	79	480	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
481	—	—	1	„	14 Stangen Rundeisen	15,5	481	Königsbrück	Sächsische Stsb.	4,5 m lang.
482	—	—	2	Stangen	Rundmessing —	10	482	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
483	—	—	1	Sack	19 Säcke —	10	483	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
484	—	—	1	„	alte Säcke, Sackleinen	54	484	Deutz	K. E.-D. Cöln	(teilweise A.
485	—	—	1	„	26 gebr. Säcke —	29	485	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	(Fechner, Bres-
486	—	—	1	—	Sackkarren —	36	486	Herrnbergtheim	Bayerische Stsb.	(lau, gezeichn.
487	—	—	2	Säcke	Salz —	128	487	Stolp	K. E.-D. Danzig	
488	—	—	2	Bund	Schaufeln —	30	488	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
489	—	—	1	—	eis. Scheibe m. 2 Mess.	1	489	Nürnberg Ztrlbhf.	Bayerische Stsb.	
490	—	—	1	Paket	Scheuertücher usw.	6	490	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
491	—	—	3	—	2 Schilder, 1 Brett —	—	491	Neumünster	K. E.-D. Altona	
492	—	—	1	—	Schilfrohrdecke —	12	492	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
493	—	—	1	Ballen	Schinken —	8	493	Holzwickede	„	
494	—	—	1	Sack	Schinken u. Speck —	42	494	Hagen	„	
495	—	—	2	—	Schippe, Hammer —	4	495	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
496	—	—	4	—	Schirm, Gestell, 2 Stöcke	?	496	Magdebg.-Neust.	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
497	—	—	3	—	Schlüssel —	11	497	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	Eilgut.
498	—	—	1	Beutel	Schlüsselschrauben —	1	498	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
499	—	—	1	Korb	Schnittergut —	40	499	Offleben	K. E.-D. Magdeburg	
500	—	—	1	Holzkasten	Schnittergut —	42	500	Wolfenbüttel	"	mit aufgebundenem Sack.
501	—	—	1	Sack	Schuhe mit Holzsohlen	13	501	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
502	—	—	1	Ballen	Seilerwaren, gefettet	30	502	Deutz	K. E.-D. Cöln	
503	—	—	1	Bund	12 Sensen —	14	503	Kettwig v/d. B.	K. E.-D. Essen	
504	—	—	1	—	Sofa —	56	504	Deutz	K. E.-D. Cöln	
505	—	—	1	—	Sofarückwand —	5	505	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
506	—	—	1	Ballen	Sohlleder —	58	506	Schladern	K. E.-D. Frankf. a/M.	
507	—	—	1	Bund	3 eis. Spaten —	21	507	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
508	—	—	1	Ballen	Speck —	70	508	Huckarde W.	K. E.-D. Essen	
509	—	—	1	—	Spiralfeder —	22	509	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	Krupp 1904
510	—	—	1	—	Sportwagen —	8	510	Daun	St. Johann-Saarbr.	
511	—	—	1	—	Spülkasten —	12,5	511	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	seit 10/3. 04.
512	—	—	1	—	Spülkasten —	14,5	512	Heidelberg	Badische Stsb.	für Klosett.
513	—	—	1	Bund	6 Stg. Stabeisen —	65	513	Ehrenbreitstein	K. E.-D. Cöln	4 m lg.
514	—	—	1	Stange	Stahl —	19,5	514	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
515	—	—	1	Bund	6 Stg. Stahl —	34,5	515	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	3 m lg.
516	—	—	1	"	18 Stg. Stahl —	25	516	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
517	—	—	1	—	Stahlmatratze —	32	517	Hannover N.	"	
518	—	—	1	Bund	2 Stahlstangen —	17,5	518	Schwerin i/Mklg.	Grhzl. Meckl. Stsb.	3 m lg.
519	—	—	1	—	Stahlwelle —	15	519	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
520	—	—	1	—	eis. Stampfer —	21	520	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
521	—	—	2	—	Stampfen —	5	521	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
522	—	—	1	Sack	Stampfzucker —	100	522	Deutz	K. E.-D. Cöln	
523	—	—	2	Bund	Ständer —	43	523	Blotnik	K. E.-D. Posen	
524	—	—	1	Stange	Stanzeisen —	6	524	Zeitz pr. Stsb.	K. E.-D. Erfurt	
525	—	—	1	in Leinen	Steine —	36	525	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
526	—	—	1	Ballen	Steppdecke, rot —	10	526	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
527	—	—	1	Spankorb	Strickköfferchen —	6	527	Burgkundstadt	Bayerische Stsb.	
528	—	—	1	Paket i. P.	Strickmaschinennadeln	10	528	Hilbersdorf Uml.	Sächsische Stsb.	
529	—	—	1	Bund	2 Stühle —	9	529	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
530	—	—	1	Verschlag	Stuhlsitze —	16	530	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
531	—	—	1	—	Taschenkompaß —	—	531	Altona	"	
532	—	—	1	Faß	Teer —	123	532	Hamburg	Lübeck-Büchener	
533	—	—	1	—	Tisch —	16	533	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
534	—	—	1	—	hölz. Tisch —	17	534	Emden	K. E.-D. Münster	
535	—	—	1	Kiste	Tischdecken, Taschentücher	20	535	Wanne	K. E.-D. Essen	
536	—	—	1	Sack	alte Tonsäcke —	19	536	Salzmünde	K. E.-D. Halle a/S.	
537	—	—	1	"	Trebersäcke —	34	537	Engelsdorf	Sächsische Stsb.	
538	—	—	1	Paket i. P.	Türschloß, 10 Bohrer	1	538	Hamburg H. Eilg.	K. E.-D. Altona	
539	—	—	1	—	halbe Wagenachse —	12	539	Altona	"	
540	—	—	1	—	Wagendecke —	47	540	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	9,60 m lg., 5,40 m br.
541	—	—	1	—	Wagendrücker —	11	541	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
542	—	—	1	—	Wagenfeder —	48	542	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
543	—	—	1	Waschkorb	gefüllt —	43,5	543	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
544	—	—	1	Ballen	Webwaren —	11	544	Greiz	Sächsische Stsb.	Steuergut.
545	—	—	1	—	eis. Welle —	102,5	545	Neumünster	K. E.-D. Altona	5,6 m.
546	—	—	1	—	eis. Welle —	800	546	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
547	—	—	1	Paket i. L.	eis. Welle —	105	547	Döbeln	Sächsische Stsb.	
548	—	—	1	Waschkessel	Wirtschaftsgegenstände	15	548	Wanne	K. E.-D. Essen	Blechkessel.
549	—	—	1	—	Wringmaschine —	8	549	Aachen Cölnt.	K. E.-D. Cöln	
550	—	—	1	Sack	Wurzeln, Kartoffeln —	74	550	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
551	—	—	1	Paket	alte Zementsäcke —	11	551	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	

Nachtrag.

1	A S	523	1	Kiste	leer —	56	1	Valkenberg	Niederländ. Stsb.	beklebt: Gütersloh-Valkenberg.
2	P G	1	1	Pack	Gewebe —	15	2	Herzogenbusch	"	von Crefeld.
3	Karellegrand	—	1	"	— —	3,5	3	Dordrecht	"	Etikette Berlin W. 35, Nr 595.
4	—	—	1	"	Papier —	5	4	Amsterdam W. P. bg.	"	beschr.: Amsterdam.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 33. 27. April 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Das Kassen- und Rechnungswesen der Stationen der württemb. Staatsbahnen.

Der Ausstand der ungarischen Staatsbahn-Bediensteten.

Die Verkehrsverbindungen der Insel Wangeroog.

Die Pensionskasse, die Krankenkassen u. die Unfallversicherung der Arbeiter bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1902.

Nachrichten:

Deutschland: Einnahmen der preuß.-hess. Staatsb. — Drei Millionen zur Förderung der Wohlfahrtseinrichtungen der preuß.-hess. Eisenbahnvereine. — Entwicklung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Preußen. — Planverwaltung bei den preuß.-hess. Staatsbahnen. — Vorschriften über Reinigung u. Desinfektion der Personenwagen. — Schutz der heimischen Vogelwelt. — Verkehr und Einnahmen der bayer. Staatsb. — Wagenbestand der bayer. Staatsbahnverwaltung. — Schaffung von Pachtgrundstücken für das niedere Eisenbahnpersonal. — Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. — Die Verstaatlichung der Pfälz. Bahnen. — Eisenbahnpetitionen im sächs. Landtage. — Verwendung ausländischer Arbeiter bei Bahnbauten. — Fahrpreisermäßigung für landwirtschaftl. Arbeiter in Württemberg. — Beschleunigung der Auszahlung von Nachnahmen. — Verkehr u. Einnahmen der württemb. Staatsb. — Badische Eisenbahnfinanzen. — Die bad. Eisenbahnfragen. — Bahnsteigsperre in Baden. — Einnahmen der bad. Staatsb. — Eisenbahnmuseum in Baden. — Eisenbahn-Spar- u. Vorschußverein in Danzig. — Personalnachrichten.

Österreich: Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Graz-Köflacher E. — Elektr. Betrieb auf der Staatsbahnlinie Leobersdorf-Gutenstein. — Neue Bergbahnen in Tirol und Vorarlberg.

Ungarn: Berner Übereinkommen betr. das internat. Eisenbahnfrachtrecht. — Die ungar. Investitionsvorlage. — Die ungar. Staatsbahnen im Jahre 1903.

Niederlande: Fürsorge für das Personal der Holländ. Eisenbahngesellschaft.

Übrige europäische Länder: Politisch-strategische Einwände gegen die neugeplante belgisch-deutsche Eisenbahnverbindung. — Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten. — Steuer zum Besten des Roten Kreuzes in Rußland. — Einschränkung einiger Staatsausgaben aus Anlaß des Krieges

Fremde Weltteile Der Butteransport auf der sibirischen E. — Die deutsche Schutztruppe für Südwestafrika. — Ugandabahn. — Eisenbahn in der englischen Kolonie Lagos (Westafrika).

Allgemeines: Fernzeiger nach Thiermannscher Bauart.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Das Kassen- und Rechnungswesen der Stationen der württembergischen Staatsbahnen.

Die Ordnung des Kassen- und Rechnungswesens der Bahnstationen ist von Bedeutung nicht nur für den Dienst der Stationen selbst, in vielfachen Richtungen beeinflußt sie auch den Geschäftsgang bei der Zentralverwaltung. Verlangt der äußere Dienstbetrieb mit seinen strengen Anforderungen an das Personal und der Notwendigkeit tunlichster Einfachheit aller Vorschriften eine klare und übersichtliche Gestaltung der rechnerischen Einrichtungen, so sollen diese hinwiederum nach allgemeinen Rechnungsgrundsätzen so beschaffen sein, daß die Verwirklichung aller Einnahmen und Ausgaben und die Kontrolle darüber unbedingt sichergestellt sind. Zwischen beiden Richtpunkten die Mitte zu finden, ist nicht so ganz einfach. Das Etatsschema, die Buchungsordnung vom Eisenbahnbetrieb, die landesüblichen oder gesetzlichen Rechnungsvorschriften sind von Einfluß, nicht minder ist es die Gestaltung der allgemeinen und der Bezirksverwaltung der Bahnen. Das Finanzministerium und die oberste Rechnungskontrolle (Oberrechnungskammer, Rechnungshof) sprechen ein gewichtiges Wort mit; auch die Statistik will zu ihrem Recht kommen.

Die nachfolgenden Ausführungen wollen in gedrängter Kürze darstellen, wie das Kassen- und Rechnungswesen der Stationen der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung (zur Zeit ein Netz von rund 1900 km mit 502 Stationen umfassend) geregelt ist. Vorausgeschickt sei, daß früher die unmittelbare Verrechnung aller Posten im einzelnen und ganzen bei der Eisenbahnhauptkasse in Stuttgart vereinigt war; die Stationen selbst fertigten keinerlei zusammenstellende Übersichten (Unterrechnungen) über die bei ihnen anfallenden Einnahmen und Ausgaben. Sie rechneten über die einzelnen Einnahmequellen, z. B. vom Personen-, Güterverkehr usw., je getrennt mit der Hauptkasse ab, so zwar, daß sie sogar besondere Kassenbücher darüber führten. Die Ausgaben wurden in der Regel von Fall zu Fall auf Weisung der Generaldirektion oder der Hauptkasse und auf unmittelbare Rechnung der letzteren beglichen.

Mit der Zunahme der Zahl der Stationen und der Steigerung der Geschäfte der Zentralkasse war die beschriebene Einrichtung unhaltbar geworden. Die Verhältnisse drängten zu einer weitgehenden Dezentralisierung des Rechnungsdienstes, so daß zunächst eine Reihe von Anordnungen getroffen werden mußte, welche eine Zuständigkeit der Bezirksstellen zur unmittelbaren Anweisung von Ausgaben an die zahlenden Stationskassen behufs der Entlastung der Zentralverwaltung sowie der Vereinfachung des Geldverkehrs herbeiführen sollten.

Erläuternd sei zur Organisation der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung bemerkt, daß diese die Einrichtung von Betriebsdirektionen (Betriebsämtern) mit Zuweisung der Beaufsichtigung und Leitung des gesamten Betriebsdienstes in räumlich abgegrenzten Bezirken nicht kennt.

Die allgemeine Verwaltung ist mit der obersten Betriebsleitung bei der Generaldirektion in Stuttgart vereinigt. Für die Ausführung und Überwachung der einzelnen Zweige des äußeren Dienstes sind verschiedene selbständige Bezirksbehörden (Betriebs-, Bau-, Maschinen-, Werkstätteninspektionen) mit räumlich verschiedenen Amtsbezirken und örtlich teilweise getrennten Sitzen in unmittelbarer Unterordnung unter die Generaldirektion bestellt. Wollten diese seit langen Jahren erprobten, durch den Etat und die Gesetzgebung festgelegten Verhältnisse erhalten und wollte dennoch eine Entlastung der Zentralbehörde und der Hauptkasse durchgeführt werden, so waren die rechnerischen Einrichtungen bei den Stationen so zu treffen, daß die bezeichneten Bezirksbehörden in tunlichst weitem Umfang zu ermächtigen waren, Einnahmen und Ausgaben innerhalb ihres Geschäftsbereichs unmittelbar zur Verrechnung bei den Stationskassen anzuweisen.

Für die Behandlung der Rechnungsgeschäfte am Sitze der Zentralverwaltung, insbesondere bezüglich der Verarbeitung und Prüfung des von den Stationen einlaufenden Rechnungsmaterials, war ins Auge zu fassen, das letztere den zentralen Hilfsbureaus und Revisionsstellen (Güter-, Personen-, Bahnunterhaltungskontrolle usw.) auch nach der Zusammenfassung des Einnahmen- und Ausgabendienstes bei den Stationen je nach Materien getrennt zuführen zu können. Damit konnte für die Prüfung und Verarbeitung des Materials je das für den betreffenden Geschäftszweig besonders geschulte Personal nach wie vor herangezogen werden und es war die sachgemäße Behandlung des Prüfungsgeschäfts sichergestellt.

Im einzelnen gestaltet sich die Einrichtung wie folgt:

A. Kassenwesen.

Für jede Station (I., II. und III. Klasse) besteht eine einzige Stationskasse, bei welcher die sämtlichen Einnahmen und Ausgaben der Station zusammenfließen. Eine solche Stationskasse stellt hiernach eine in sich geschlossene, mit der Hauptkasse in Stuttgart unmittelbar abrechnende Geschäftsstelle (Unterkasse) dar. Nur für die Güterstellen weniger großer Stationen sind besondere Kassen neben den Stationskassen vorhanden. Die einzelnen Gelderhebestellen bei den Stationen rechnen entweder als Schalterkassen täglich auf Grund besonderer Schalterrechnungen oder als Zweigkassen (z. B. Güterstellen) monatlich mit der Stationskasse ab, welche die bezüglichen Posten zusammen mit den eigenen verrechnen. Die Haltestellen, Haltepunkte und Bahnagenturen sind einer naheliegenden Stationskasse als Abrechnungsstelle zugewiesen, mit welcher monatlich abgerechnet wird. Zweigkassen können übrigens die für den Stationsdienst entbehrlichen Gelder auf Rechnung der Stationskasse unmittelbar an die Hauptkasse abliefern.

Bei den Stationen III. Klasse ist der Stationsvorsteher zugleich Kassen- und Rechnungsführer. Bei den Stationen II. und I. Klasse sind in der Regel besondere Kassierer in Unterordnung unter den Stationsvorsteher bestellt. Die chronologische Verzeichnung aller Einnahmen und Ausgaben erfolgt in einem einzigen Kassenbuch (Stationskassentagebuch); das letztere ist streng nach der Zeitfolge zu führen und für jeden Monat zugleich mit der Monatsrechnung abzuschließen. Bei richtiger Führung muß nach vollständigem Abschluß der Bücher und Rechnungen Übereinstimmung zwischen dem nach Kassenbuch und Rechnung sich ergebenden Sollbestand vorhanden sein.

Mit dem monatlichen Rechnungsabschlusse ist ein Sturz der Stationskasse unter Zuziehung des Stationsvorstehers oder einer Urkundsperson und unter Aufnahme aller vom Rechner verwalteten Gelder vorzunehmen. Das Ergebnis dieses Sturzes ist urkundlich festzustellen und im Stationskassentagebuch zu verzeichnen.

Über Gelder, deren Verrechnung im Anstand gelassen werden muß, z. B. hinterlegte Posten, ist ein besonderes Verzeichnis (Nebenkassenbuch) zu führen.

Die bei den Stationskassen verfügbaren, nicht zur Bestreitung von Ausgaben erforderlichen Gelder sollen so rasch als möglich der Zentralkasse zugeführt werden. Behufs Einschränkung der Kassenbestände sind tunlichst häufig Abschlagslieferungen an die Hauptkasse, jedoch nicht in Beträgen unter 200 ℳ, zu machen. Bei Zahlungen, welche von den Stationskassen in unmittelbarem Auftrag der Hauptkasse geleistet werden, schreiben sich die Stationskassen die gezahlten Beträge als Lieferungen gut.

Die zwischen Stationskassen selbst vorkommenden Geldausgleichungen sind für die Regel nicht in bar vorzunehmen. Für solche Zwecke ist ein eigenes Überweisungsverfahren (Gutschrift bei der einen, Entlastung bei der anderen Kasse) eingeführt; es ist bestimmt, daß, wenn an eine Stationskasse eine Zahlung angewiesen ist, welche am Orte einer anderen Stationskasse zu leisten ist oder leichter geleistet werden kann, Zahlungsüberweisung an die letztere Kasse einzutreten hat. Zu diesem Zweck sind die Dienststellen mit Formularen in Heftform ausgestattet.

Die Station, welche eine Zahlung für eine andere leistet, stellt sich den Betrag für Rechnung der Hauptkasse in Ausgabe, die andere Station, welche mit der Ausgabe belastet ist, diese aber einer anderen Station zuweist, vereinnahmt den Betrag für Rechnung der Hauptkasse. Bezüglich des Giroverkehrs der Stationen mit der Reichsbank ist bestimmt, daß Geschäftshäuser, welche Frachtstundung genießen und im Giroverkehr mit der Reichsbank stehen, ihre Frachtschuldigkeiten statt durch Barzahlungen an die Stationskasse durch die Reichsbank begleichen können.

B. Rechnungswesen.

Jede Stationskasse und jede ausnahmsweise als solche bestellte Güterkasse hat über ihre Einnahmen und Ausgaben vom Eisenbahnbetriebe eine monatliche Zusammenstellung („Stationsrechnung“) zu fertigen. Mittels der letzteren rechnet sie der Generaldirektion bezw. der Eisenbahnhauptkasse gegenüber je für einen Monat vollständig ab.

Ordnungs-Nummer	Buch-O. Abt.	Buch-O. §	I. Einnahmen
			A. Etatsmäßige Einnahmen.
1	I.	7—12 13 17 18	Aus dem inneren württembergischen Personen- und Gepäckverkehr (Ziffer I des Abschlußbogens über die Einnahmen vom Personen- usw. Verkehr).
2	II.	13 14 16 19 20	Aus dem inneren württembergischen Güterverkehr (einschließlich der Nachnahmen (Ziffer 1 des Abschlußbogens über die Einnahmen und Ausgaben vom Güterverkehr).
3	III. V. und VI.	21 29—37 38 39 41 44	Für Überlassung von Bahnanlagen, Erträge aus Veräußerungen und sonstige Einnahmen lt. Zusammenstellung.
			B. Nichtetatsmäßige Einnahmen.
			Aus den direkten Verbandsverkehren:
1	IX.	47	a) vom Personenverkehr (Ziffer II des Abschlußbogens über die Einnahmen vom Personen- usw. Verkehr).
2	IX.	47	b) vom Güterverkehr (Ziffer 3 a des Abschlußbogens über die Einnahmen und Ausgaben vom Güterverkehr: Frankaturen, Überweisungen und Gutschriften vom Verbandsverkehr).
3	IX.	48	Für die (Zivilstaatsdiener-Witwen-) Pensionskasse.
4	IX.	48	Für die Unterstützungskasse.
5	IX.	48	Für die Eisenbahnbetriebskrankenkasse.
6	IX.	48	Für die Eisenbahnbaukrankenkasse.
7	IX.	48	Für die Invalidenversicherung.
8	IX.	48	Für die Zuschußkasse zur Invalidenversicherung.
9	IX.	48	Für die Sterbekasse.
10	IX.	48	Für den Spar- und Darlehnsverein.
11	IX.	48	Versicherungsprämien.
12	IX.	48	Für die Druckerei.
13	IX.	48	Kassenbestand vom Vormonat lt. Abschluß der Stationsrechnung dieses Monats.
			Summa I B —:
			Hierzu Summa I A —:
			C. Erhaltene Vorschüsse.
1	—	—	von der Hauptkasse erhalten den ... ℳ ₰
			„ „ ...
			„ „ ...
			1. —— —
2	—	—	von Stationskassen a) Überweisungen lt. Zusammenstellung . . . b) Barlieferungen lt. Zusammenstellung . . .
			2. —— —

Ordnungs-Nummer	Buch-O. Abt.	Buch-O. §	II. Ausgaben
			A. Etatsmäßige Ausgaben.
1	II.	9—12 14—17 19—25 b 28—30 32 - 42	Gehälter, Wohnungsgelder, Mietzinsentschädigungen und Zulagen lt. Zusammenstellung.
	III.	43 - 45	
2	III.	46—54 57 60 62—64	Andere persönliche Ausgaben lt. Zusammenstellung.
3	IV.	70—74	Für Unterhaltung der Ausstattungsgegenstände und Beschaffung der Betriebsmaterialien lt. Zusammenstellung.
4	V. A.	75	Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und kleinere Ergänzungen der baulichen Anlagen lt. Zusammenstellung.
5	V. B.	82	Kosten erheblicherer Ergänzungen der baulichen Anlagen lt. Zusammenstellung.
6	VI.	83	Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen lt. Zusammenstellung.
7	IX.	95 99 - 104	Verschiedene Ausgaben lt. Zusammenstellung.
8	III.	48	Güterbeförderungsgebühren lt. Gebührenrechnung.
9	—	—	Frachten für dienstliche Sendungen lt. Verzeichnis.
10	—	—	
11	III.	48	Belastungen aus dem Binnengüterverkehr (Ziffer 3 b Ausgaben im Abschlußbogen über die Einnahmen und Ausgaben vom Güterverkehr).
			B. Nichtetatsmäßige Ausgaben.
1	—	—	Bezahlte Nachnahmen (Ziffer 3 Ausgaben im Anschlußbogen über die Einnahmen und Ausgaben vom Güterverkehr: Binnen- und Verbandsverkehr).
2	XIII.	108	Belastungen in direkten Verbandsverkehren (Ziffer 3 a des Abschlußbogens über die Einnahmen und Ausgaben vom Güterverkehr).
3	XIII.	109	Für die Unterstützungskasse.
4	XIII.	109	Für die Eisenbahnbetriebskrankenkasse.
5	XIII.	109	Für die Eisenbahnbaukrankenkasse.
6	XIII.	109	Für die Zuschußkasse zur Invalidenversicherung.
7	XIII.	109	Für den Spar- und Darlehensverein.
8	—	—	Mehrausgabe vom Vormonat lt. Abschluß der Stationsrechnung dieses Monats.
			Summa II B —:
			Hierzu Summa II A —:
			C. Lieferungen und geleistete Vorschüsse.
1	—	—	Lieferungen an die Hauptkasse (einschließlich der etwaigen Schlußlieferung) — ℳ — ₰
2	—	—	Vorschüsse an Stationskassen: a) Überweisungen lt. Zusammenstellung . . . b) Barlieferungen lt. Zusammenstellung . . .
			2. — —

III. Abschluß.

Gesamt-Einnahme (I. A. B. C.)
Gesamt-Ausgabe (II. A. B C.)
mithin ergibt sich ein Kassenbestand von:
„ „ „ eine Mehrausgabe von:

Das Formular zur Stationsrechnung hat, wie vorstehend wiedergegeben, drei Hauptabteilungen: I. Einnahmen, II. Ausgaben, III. Abschluß. Die Hauptabteilungen I und II zerfallen in die Unterabteilungen: I. A. Etatsmäßige Einnahmen, B. Nicht etatsmäßige Einnahmen, C. Vorschüsse; II. A. Etatsmäßige Ausgaben, B. Nicht etatsmäßige Ausgaben, C. Lieferungen und Vorschüsse.

Innerhalb dieser Abteilungen sind die einzelnen Arten von Einnahmen und Ausgaben unter besonderen Ordnungsnummern nach den Abteilungen und Paragraphen der Buchungsordnung vom Eisenbahnbetrieb ausgeschieden. Dabei ist die Anordnung so getroffen, daß das Formular unter Berücksichtigung der Etatseinrichtungen Württembergs sich der Normal-Buchungsordnung vollständig anpaßt. Es entspricht in dieser Hinsicht dem Betriebshauptbuch der Eisenbahnhauptkasse, so daß die in den Stationsrechnungen erscheinenden Posten mit ihren monatlichen Abschlußsummen ohne weiteres auf die entsprechenden Kontos der Hauptkasse übertragen werden können. Nötigenfalls kann auf die Stationsrechnungen und deren Beilagen sowie auf Unterbeilagen des Betriebshauptbuchs zurückgegangen werden.

Soweit die Einrichtung des Formulars für den Leser noch besonderer Erläuterung bedarf, sei zu den einzelnen Ordnungsnummern kurz folgendes bemerkt:

I. Einnahmen.

Die Verkehrseinnahmen (A. 1 u. 2 und B. 1 u. 2) aus dem inneren und den Verbandsverkehren gehen in die Rechnung unmittelbar auf Grund der Abschlüsse der bezüglichen Nachweisungen über.

Unter Ordnungsnummer A. 3 werden verrechnet Pacht- und Mietzinse, überhaupt der Ertrag aus Gebäuden und Grundstücken, Bodenerzeugnissen sowie die Erlöse aus dem Verkauf und der Abgabe von alten und neuen Materialien jeder Art. Die Ausscheidung nach den einzelnen Paragraphen der Buchungsordnung erfolgt an der Hand eines besonderen Formulars. Die Anweisung zur Vereinnahmung geschieht in der Regel durch die zuständigen Bezirksstellen oder Hilfsbureaus der Generaldirektion, so namentlich bei den Pachtzinsen über verpachtete Bahngrundstücke durch das Grundbuchbureau. Soweit die Anweisung zur Vereinnahmung nicht in den bezüglichen Aktenstücken, z. B. Verkaufsprotokollen selbst ausgestellt werden kann, sind besondere Anweisungsformulare zu benutzen. Die anweisenden Stellen führen über die von ihnen verfügten Einnahmen monatliche Kontrollverzeichnisse und senden diese an die Prüfungsstelle in Stuttgart ein. Die Zusammenstellung der Beträge aus den Kontrollverzeichnissen muß sich mit der von den Stationen verrechneten Gesamtsumme decken.

Für die Feststellung der Einnahmen zu B. 3—11 (Pensions-, Unterstützungs-, Kranken- usw. Kassen) bilden die Gehalts- und Lohnlisten die Unterlage. Die zu erhebenden Kassenbeiträge stehen gesetzlich oder verordnungsmäßig ein- für allemal fest. Soweit erforderlich, sorgen die betreffenden Kassen im Benehmen mit den Stationen für den Einzug.

Unter C. 1 werden die Vorschüsse von der Hauptkasse bei unzureichenden Beständen der Stationskassen vereinnahmt.

Bei C. 2 (Vorschüsse von Stationskassen) werden die nach dem oben beschriebenen Anweisungsverfahren von besonderen Güterkassen bar oder von anderen Stationskassen durch Aufrechnung zu vereinnahmenden Beträge verbucht.

II. Ausgaben.

Bezüglich der Verwaltungsausgaben und Betriebskosten gilt als Regel, daß allen Zahlungen die Ermächtigung der Generaldirektion oder der zuständigen Bezirks- usw. Stelle vorausgegangen sein muß. Für Zahlungen, welche regelmäßig in bestimmten Beträgen zu zahlen sind, z. B. Gehälter, ständige Vergütungen jeder Art, gilt die Anweisung als durch die bezügliche Verfügung ein- für allemal erteilt. Sonst sind die Zahlungsanweisungen für jeden einzelnen Fall in der eigens

bestimmten Form auszustellen und in besonderen Anweisungsheften zu verzeichnen.

Als Grundlage für die Aufstellung der monatlichen Gehaltsverzeichnisse (II. A. 1 u. 2 der Ausgaben) werden bei den Dienststellen für jeden Bediensteten Jahresgehaltslisten mit monatlichem Eintrag aller einzelnen Bezüge und Gehaltsabzüge geführt. Der Jahresabschluß dieser Listen muß mit der Summe der Monats- usw. Bezüge übereinstimmen. Zu II. A. 4. Die Ausgaben für die Unterhaltung der Bahnanlagen werden von den Bauinspektionen für die Regel an die Stationskasse am Sitz des Bauamts zur Zahlung angewiesen; die letztere Kasse vermittelt die Zahlung im Benehmen mit der Stationskasse des Forderungsberechtigten. Unter II. A. 7 werden verausgabt Steuern, Ersätze, Entschädigungen für Benutzung fremder Grundstücke, Feuer- und sonstige Versicherungsbeiträge, Porto- und Gebührenbeträge. Bei B. 3—7 werden die Ausgaben für die Unterstützungs-, Krankenkassen usw. von diesen Kassen selbst zur Zahlung angewiesen.

Die Ausgabenspalte C. 2 dient den Zwecken des schon mehrerwähnten Überweisungsverfahrens zwischen den Stationskassen; sie entspricht der bezüglichen Einnahmespalte C. 2.

C. Rechnungsabschluß.

Der Abschluß der Stationsrechnung, des Stationskassentagebuchs sowie die Schlußabrechnung mit der Hauptkasse in Stuttgart erfolgen für je einen Monat. Bei richtiger Buch- und Rechnungsführung muß Übereinstimmung derjenigen Beträge vorhanden sein, welche sich bei Vergleichung der Schlußsummen der Einnahmen und Ausgaben einerseits der Stationsrechnung, anderseits des Stationskassenbuchs ergeben (Kassenbestand oder Mehrausgabe). Der verbleibende Kassenbestand ist, wenn entbehrlich, sofort an die Hauptkasse als Schlußlieferung abzuführen, andernfalls für den nächsten Monat als Kassenbestand vom Vormonat zu vereinnahmen. Eine etwaige Mehrausgabe ist für den neuen Monat als Mehrausgabe vom Vormonat zu verrechnen. Das Formular der Stationsrechnung hat hierzu besondere Spalten. Der Kassenbestand und sein Verhältnis zum Sollbestand ist, wie bereits erwähnt, urkundlich durch einen Kassensturz festzustellen.

Zur Erleichterung der Auffindung von Fehlern bei dem Monatsabschluß dient ein monatlich abzuschließendes Verzeichnis der Tageseinnahmen und Ausgaben.

D. Rechnungsprüfung.

Die allgemeine Prüfung der Stationsrechnungen und die Fürsorge für die Zusammenstellung der Abschlüsse aus derselben sowie für deren Einweisung bei der Hauptkasse und den sonstigen Kassen erfolgt durch das Kontrollbureau für den Personenverkehr bei der Generaldirektion. Im übrigen wird die Prüfung der Rechnungsbelege durch die für den einzelnen Geschäftszweig zuständige Hilfsstelle (Güterkontrolle, Unterstützungs-, Krankenkasse usw.) vorgenommen.

Die Überprüfung durch die Oberrechnungskammer ist dadurch sichergestellt, daß derselben die von ihr zu bezeichnenden Stationsrechnungen samt sämtlichen Rechnungsbeilagen zur Prüfung zugewiesen werden müssen. Da diese Zuweisung ganz in das Ermessen der obersten Rechnungsstelle gelegt ist, so kommt auch diese zu ihrem Recht.

Die vorstehend beschriebene Einrichtung besteht in ihren wesentlichen Grundzügen seit einer längeren Reihe von Jahren; von Zeit zu Zeit sind natürlich Veränderungen und Verbesserungen nötig geworden, so namentlich das Überweisungsverfahren zwischen den Stationskassen. Diese Verbesserungen haben sich aber in die bewährte Einrichtung leicht einpassen lassen. Der Grundsatz möglichster Dezentralisation und Entlastung der Generaldirektion in Stuttgart ist so weit durchgeführt, daß die Aufgabe der Hauptsache nach als gelöst zu betrachten ist und weitere einschneidende Änderungen wohl kaum zu erwarten sind.

Der Ausstand der ungarischen Staatsbahn-Bediensteten.

Durch diesen großen Ausstand, der in der Nacht vom 19. zum 20. d. M. zunächst auf dem Westbahnhofe in Budapest ausgebrochen ist und sich von da an über das ganze Netz der ungarischen Staatsbahnen ausgebreitet hat, wurde der Eisenbahnverkehr auf fast allen Hauptstrecken des ungarischen Schienennetzes so gut wie gänzlich unterbunden. Das ungarische Eisenbahnnetz hat eine Länge von rund 20 000 km, wovon rund 12 000 km, und zwar alle maßgebenden Linien des internationalen Durchgangsverkehrs, im Staatsbetriebe sich befinden. Auf diesen 12 000 km ungarischer Bahnen ruhte der Verkehr zunächst gänzlich.

Nahezu 40 000 Eisenbahnbedienstete sind in den Ausstand getreten, der einer der größten ist, welche die Eisenbahngeschichte jemals zu verzeichnen hatte. Alle Bediensteten, die Angestellten und Beamten in gleicher Weise wie die Arbeiter, hatten ihre Tätigkeit eingestellt.

Die Regierung nahm bereits in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. d. M. zu der Frage des Ausstandes Stellung. Der Handelsminister wies in dieser Sitzung auf den unermeßlichen wirtschaftlichen Schaden hin, welchen der Ausstand im Gefolge haben werde. Pflicht der Regierung sei es, diesem Zustande ein Ende zu machen und mit allen Mitteln dahin zu wirken, daß der Verkehr wieder aufgenommen und die vollständige Ordnung wiederhergestellt werde, und wenn das Personal, dessen größter Teil aus halbgebildeten oder ungebildeten Elementen besteht und unter dem Einflusse einer langanhaltenden systematischen Verhetzung stand, binnen kurzem zu der Erfüllung seiner Pflicht zurückkehren wolle, so werde man dem kein Hindernis in den Weg stellen. Der Minister besprach sodann die Ereignisse unmittelbar vor Ausbruch des Ausstandes. So lange die Eisenbahner in ihren Versammlungen lediglich die Gehaltsregelung betrieben haben, hätte man dagegen nichts zu erinnern gehabt. Seitdem aber die Vorlage betreffend die Gehaltsregelung eingebracht sei, habe der Minister massenweise Telegramme erhalten, welche besagen, daß die Bediensteten diese Gehaltsregelung nicht dulden werden, da sie diese als beschämend betrachten. Am 27. März hielten sie eine Versammlung ab, in welcher der Vorsitzende die direkte Aufforderung an sie richtete, zur ultima ratio zu greifen, wenn die Gehaltsregelung ihren Wünschen nicht entsprechen würde. Es sei ferner beschlossen worden, eine Geldsammlung einzuleiten, um die Opfer der Bewegung materiell zu unterstützen. Der Minister habe in einem Erlasse an die Direktion der Staatsbahnen das ganze Personal darauf aufmerksam gemacht, daß dies eine Gesetzesverletzung sei und daß zu Streikzwecken kein Geld gesammelt werden dürfe, aber zugleich bemerkt, daß er keine Retorsionsmaßregeln beabsichtige. Als später die Nachricht verbreitet wurde, daß die Eisenbahner am 20. d. M. eine große Versammlung in Budapest abhalten wollen, erhielt die Direktion der Staatsbahnen von sämtlichen Betriebsleitungen die Meldung, daß die Angestellten sich massenweise zur Teilnahme an dieser Versammlung gemeldet haben. Die Betriebsleitungen von Agram und Szegedin meldeten, daß, wenn sie allen jenen, die es verlangten, Urlaub geben würden, sie gezwungen wären, den Betrieb einzustellen.

Da die Direktion sämtlichen Beamten und Angestellten, welche die Erlaubnis zum Besuche der Budapester Versammlung verlangt hatten, diese nicht erteilen konnte, habe sie angeordnet, daß niemand diese Erlaubnis erhalte. Trotz des Verbots der Direktion sei ein großer Teil des Personals eigenmächtig nach Budapest gekommen; hierbei habe das Personal eigenmächtig Züge zusammengestellt, Lokomotiven eingestellt und über das Eigentum des Staates eigenmächtig verfügt. Unter diesen Umständen müsse die Disziplin um jeden Preis wieder hergestellt und derartigen anarchistischen Tendenzen ein Ende bereitet werden. Der Minister besprach darauf die geplante Gehaltsregelung und wies nach, daß nach Durchführung dieser Regelung die Bezüge der Staatsbahnbeamten nicht nur gleich mit jenen der Staatsbeamten, sondern vielfach sogar besser als letztere sein würden. Er betonte zum Schlusse, daß es die allererste Pflicht der Regierung sein werde, diesen großen wirtschaftlichen Schaden baldmöglichst von Ungarn abzulenken und den Verkehr auf den Staatsbahnen wieder herzustellen. Es liege dem Minister jede Gehässigkeit oder Rachsucht fern; er werde, wenn das irregeleitete Personal

zu seinem Dienste zurückkehren wolle, dies mit Freude begrüßen und aus der kurzen Verirrung seinerseits die Konsequenzen nicht ziehen. Wenn aber das Personal nicht baldigst zurückkehre, werde er den Verkehr trotz allem wieder herzustellen wissen.

Nach dem Handelsminister sprach der Ministerpräsident. Er betonte gegenüber den Angriffen auf die hauptstädtische Polizei, welche hunderte der in Budapest zur Teilnahme an der Versammlung der Streikenden eingetroffenen Bediensteten verhaften ließ, daß jene Eisenbahnangestellten nach den vorliegenden Meldungen einerseits nach der Verweigerung ihres aktiven Dienstes, anderseits im Wege der unrechtmäßigen Benutzung solcher Eisenbahn-Ausrüstungsgegenstände hierher gekommen sind, welche das Eigentum des Staates bilden. Dieses Vorgehen enthalte nicht nur die allerschwerste Verletzung der Disziplinarvorschriften, sondern widerstreite gleichzeitig, soweit es mit dem rechtswidrigen Gebrauch des Eigentums der Staatsbahnen zusammenhänge, dem Strafgesetzbuche.

Was das Verbot der Versammlung betrifft, so erklärte der Ministerpräsident, daß der Oberstadthauptmann richtig vorgegangen sei, als er die Genehmigung der Veranstaltung davon abhängig machte, daß die Veranstalter, die ohne Ausnahme im Dienste der Staatsbahnen stehen, vorher feststellen, daß diese Abhaltung der Versammlung aus dem Gesichtspunkte des Dienstes keinem Hindernisse begegne. Hier handle es sich um Angestellte der Staatsbahnen, und nirgends in der Welt werde man die Freiheit der Versammlung dahin auslegen, daß solche Versammlungen gestattet werden, die an sich zu einem schweren Disziplinarvergehen der sich Beteiligenden werden.

Der Ministerpräsident besprach sodann die Frage der Gehaltsregelung und betonte, daß die beabsichtigte Gehaltsregelung eine angemessene sei. Er erklärte zugleich, daß es sich im vorliegenden Falle um keinen eigentlichen Streik handle. Ein solcher trete dort ein, wo ein Arbeiter, der frei über seine Arbeitskraft verfügt, eine Arbeit nicht übernimmt, außer wenn gewisse, von ihm geforderte Bedingungen erfüllt werden, wozu er das volle Recht besitzt, worin er nicht behindert werden kann und wofür ihn die Verantwortung nur dann ereilt, wenn er die Rechte und Freiheit anderer verletzt. Hier sei davon nicht die Rede; hier verweigern die Arbeiter und Angestellten überhaupt die Erfüllung des Dienstes und der Arbeit, zu denen sie sich verpflichtet haben, als sie die Ernennung entgegennahmen, und welche Verpflichtung sie durch ihren Eid bekräftigt haben.

Wer eine amtliche Dienstpflicht übernimmt, der habe seine ganze Persönlichkeit gebunden, und aus dieser Gebundenheit könne er nur durch vorschriftsmäßigen Austritt und im Wege der Enthebung sich wieder befreien. Wenn irgend jemand glaubt, daß man nun infolge der Arbeitsverweigerung den Eisenbahnbeamten mehr zubilligen müsse, als man ihnen bisher gegeben habe und was ihnen gerechterweise zukomme, so befinde er sich in einer Täuschung. Wenn man nun die Forderungen der Staatsbahnbeamten nicht erfülle, so müsse man Maßregeln ergreifen, durch welche man auf den Linien der Staatsbahnen den Verkehr wenigstens in beschränktem Maße, jedenfalls aber in einem solchen Maße herstelle, in welchem es möglich sei. In diesem Belange seien die Maßnahmen bereits im Zuge.

Weiter handle es sich darum, die irregeleiteten Massen auf den Weg der Pflichterfüllung zurückzuleiten; die Regierung werde jede hierzu sich bietende Gelegenheit benutzen.

Die Regierung werde alles tun, damit den Beamten die Möglichkeit offen bleibe, zur Pflicht zurückzukehren, und sei geneigt, den Schleier der Vergessenheit über das bisher Geschehene zu breiten, natürlich nur für diejenigen, die zur Erfüllung ihrer Pflicht zurückkehren wollen. Die Regierung werde diese Pflicht mit Billigkeit, Mäßigung und Wohlwollen erfüllen. Wenn aber das nichts fruchten sollte, werde die Regierung auch von der in ihren Händen niedergelegten Macht den vollen Gebrauch machen und für diesen schweren Schritt die Verantwortung auf diejenigen überwälzen, welche diese grundlose, für das Eisenbahnpersonal verhängnisvolle Bewegung veranlaßt haben.

Noch am 20. d. M. traf die Regierung die von ihr angekündigten Maßnahmen, um unter militärischer Bedeckung wenigstens den Personenverkehr in den wichtigsten Strecken wieder aufzunehmen. Am selben Tage wurden durch einen Abgeordneten, der sich in Kreisen des Eisenbahnpersonals großer Beliebtheit erfreut, Friedensverhandlungen angebahnt. Der betreffende Abgeordnete besprach sich dieserhalb mit dem Streikkomitee, welches sich jedoch auf den Standpunkt stellte, daß so lange von Verhandlungen keine Rede sein könne, bis nicht die Enthaftung sämtlicher Eisenbahnangestellten erfolgt ist. Diesem Wunsche wurde Rechnung getragen und die Enthaftung durchgeführt. Nunmehr begannen die Beratungen des Streikkomitees, welches hauptsächlich folgende fünf Forderungen aufstellte:

1. Die Genehmigung der sämtlichen bisher eingereichten Memoranden der Eisenbahnangestellten; 2. die Schaffung einer Dienstespragmatik, in der alle Rechte und Pflichten geregelt werden; 3. die Erlaubnis zur Gründung eines Landesverbandes der Eisenbahnangestellten; 4. infolge des Streiks darf niemand eine Strafe erleiden; 5. schließlich sollen alle diese Forderungen gesetzlich geregelt werden.

Dagegen erklärte sich die Regierung, wie dies auch der Ministerpräsident in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. d. M. bekannt gab, nur geneigt, folgende Zugeständnisse zu machen:

1. Allgemeine Amnestie; 2. die Erlaubnis zur Abhaltung der Landesversammlung; 3. die Erlaubnis, daß die Eisenbahner auch in später abzuhaltenden Versammlungen ihre Wünsche feststellen und zu der von der Regierung vorgeschlagenen Gehaltsregelung Stellung nehmen; 4. die Garantie, daß der erwähnte Gesetzentwurf erst dann vom Finanzausschusse des Abgeordnetenhauses in Verhandlung gezogen werde, wenn die Eisenbahner ihren Standpunkt zu der Vorlage festgestellt haben; die Schaffung einer Dienstespragmatik. Dagegen fordert die Regierung die sofortige Wiederaufnahme des Dienstes.

Der gemäßigtere Teil im Streikkomitee, welcher die Annahme der von der Regierung gebotenen Bedingungen anriet, konnte jedoch mit seinem Standpunkt nicht durchdringen, und die Mehrheit verlangte die Befriedigung aller Forderungen der Streikenden, insbesondere was die Gehaltsfrage betrifft. Die Regierung erklärte sich wohl bereit, noch in einigen anderen Fragen kleine Zugeständnisse zu machen, dies besserte indessen nicht die Lage, nachdem die Streikenden immer neue Forderungen stellten. Unter anderem wollte man der Regierung zumuten, die Forderungen binnen 24 Stunden zu erfüllen oder eine schriftliche Garantie zu leisten u. dergl.

So mußte denn der Ministerpräsident in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. d. M. erklären, es sei nicht viel Aussicht vorhanden, daß die von der Regierung bekundete Friedfertigkeit und Nachgiebigkeit ein entsprechendes Echo finden werden. Er teilte zugleich mit, daß jene organisatorischen Schritte, welche nötig seien, um die Wiederaufnahme des Verkehres sicherzustellen, fortgesetzt worden seien, daß man indessen mit den Anstellungen neuer Eisenbahnbeamten und Arbeiter so lange als möglich warten wolle, da dies naturgemäß entsprechende Entlassungen zur Folge haben müßte. Demzufolge sei man darin übereingekommen, daß man zunächst noch keine neuen Arbeiter anstelle. Falls der Friede jedoch nicht am 22. d. M. hergestellt würde — und die Wiederherstellung dieses Friedens hänge lediglich davon ab, ob die Streikenden jenes Entgegenkommen der Regierung, welches die Regierung im Bewußtsein ihrer Pflicht bis zur äußersten Grenze betätigt hat, auch ihrerseits an den Tag legen und dieser Nachgiebigkeit gegenüber selbst alle weiteren Schritte sistieren —, müßten am 23. d. M. weitere Schritte erfolgen.

Der Friede kam indessen nicht zustande, und so schritt denn die Regierung zur Aufnahme neuer Bediensteten und zur polizeilichen Auflösung des Streiklagers, nachdem vorher schon andere einschneidende Maßnahmen zur Wiedereröffnung des Verkehrs getroffen worden waren.

Hierher gehört insbesondere die Zuweisung mehrerer Bataillone des Eisenbahn- und Telegraphenregiments zur Dienstleistung bei den ungarischen Staatsbahnen sowie vor allem der am 22. d. M. erfolgte Erlaß eines Kaiserlichen Befehls, nach welchem „die im Dienste der auf dem Gebiete des ungarischen Staates befindlichen Eisenbahnen stehenden Gagisten und Mannschaften ungarischer Staatsbürgerschaft der Reserve des gemeinsamen Heeres (Marine) sowie die gleichen Gagisten und Mannschaften der Reserve und Ersatzreserve der Honvedarmee zur partiellen Ergänzung des gemeinsamen Heeres bezw. der Honvedarmee einberufen und zur Dienstleistung zu den Königlich ungarischen Staatsbahnen eingeteilt werden".

Diese Maßregel, infolge deren ein großer Teil der im Ausstande befindlichen Bediensteten bei sonstigen schweren polizeilichen Strafen einrücken muß, hat im Streiklager große Entmutigung hervorgerufen; das Streikkomitee sah sich veranlaßt, am 23. d. M. einen Abgeordneten zum Handelsminister zu entsenden und ihm mitzuteilen, daß die Streikenden bereit seien, unter wesentlich eingeschränkten Bedingungen den Dienst aufzunehmen, und daß sie sich insbesondere mit der Zusicherung der möglichsten Berücksichtigung der in der Denkschrift vom Jahre 1901 enthaltenen Wünsche begnügen.

Der Handelsminister erklärte indessen, daß er nicht mehr in Verhandlungen eintreten könne, und bemerkte, daß das Angebot zu spät komme. Wenn die Streikenden sich für den Frieden geneigt erklärt hätten, so lange das Streiklager nicht aufgelöst war, so hätte man von einem Ausgleich sprechen können. Jetzt habe sich die Lage geändert und die Regierung werde auf dem Wege fortschreiten, den sie betreten habe. Die Regierung sei gegenwärtig ausschließlich damit beschäftigt, den Verkehr von neuem einzurichten. Wenn dies geschehen

sei, was in 8 bis 10 Tagen der Fall sein dürfte, sei die Regierung geneigt, weiter mit den Streikenden zu verhandeln. Bis dahin könne sie die Abordnung der Streikenden nicht empfangen. Daß Streikende die Arbeit aufnehmen, wolle die Regierung selbstverständlich nicht hindern. Sie werde es gern sehen, wenn die Bediensteten wieder in den Dienst treten.

Inzwischen gewinnt die Wiederaufnahme des Personenverkehrs an Umfang, und am 23. d. M. wurden bereits nach allen Hauptrichtungen Personenzüge abgelassen. In der allernächsten Zeit soll auch der Güterverkehr, zunächst in beschränktem Maße, wieder eröffnet werden, und es ist Hoffnung vorhanden, daß in wenigen Tagen mit dem neu aufgenommenen Personal sowie mit den auf Grund der militärischen Einberufungsorder zur Dienstleistung bei den Staatsbahnen Einrückenden der Gesamtverkehr in vollem Umfange wird abgewickelt werden können.

Unter diesen Umständen sind die Aussichten für die Streikenden höchst ungünstig. Die Bilanz des Ausstandes ist eine sehr traurige. Er hat nicht nur den Bediensteten der Staatsbahnen, sondern dem ganzen Lande schwere Wunden geschlagen.

Nach einer Drahtnachricht aus Budapest vom 25. mittags ist der Ausstand endgültig beendet, der Sieg der Regierung vollständig. Man nimmt an, daß vom 26. an der regelmäßige Verkehr auf allen Linien wieder aufgenommen wird.

Die Verkehrsverbindungen der Insel Wangeroog.

Das unmittelbar an der Weser- und Jademündung liegende Inselseebad Wangeroog, das schon einmal in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts eine von schweren Sturmfluten jäh unterbrochene Blütezeit erlebt hat, beginnt seit einigen Jahrzehnten einen neuen Aufschwung zu nehmen und die Aufmerksamkeit weiterer Kreise wieder auf sich zu ziehen. Die bei jener Katastrophe aus dem Westen in die Mitte der Insel verpflanzte Ansiedelung hat sich zuerst langsam, in den letzten Jahren aber immer rascher zu einem freundlichen und vielbesuchten Bade entwickelt. Dieses Wachstum war begleitet oder zum guten Teil vielmehr hervorgerufen durch die allmähliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mit dem Festlande, welche in glücklichstem Zusammenwirken von Staatsverwaltung und Privatunternehmung den Ab- und Zugang der Insel immer regelmäßiger und bequemer machte und welche im Begriff ist, die Reiseverbindungen dahin nahezu ideal zu gestalten.

Es sind noch nicht 20 Jahre verstrichen, daß der auf Wangeroog Erholung suchende Fahrgast sich darauf angewiesen sah, von dem alten Friesenstädtchen Jever aus die letzten drei Meilen bis zur Küste im Reisewagen oder in der Postkutsche zurückzulegen. Dann bestieg er bei dem freundlichen Schifferplatz Carolinensiel, wo er meist noch hatte übernachten müssen, bei steigender Flut ein kleines Dampfboot und gelangte damit so nahe an die Insel, daß er sich einem Segelboot, dem „Stationär", anvertrauen durfte, welches ihn noch mitten im Wasser an den hochrädrigen Inselwagen ablieferte. Erst mit diesem erreichte er nach weiterer einstündiger Fahrt durch das Watt das ersehnte Ziel. Es ist begreiflich, daß die Zahl der Kurgäste, welche diese beschwerliche und ziemlich kostspielige Reise wagten, nicht allzugroß war.

Die erste Abhilfe brachte eine Privatgesellschaft, welche, unter Führung des Bankhauses Erlanger in Frankfurt a/M. gebildet, im Anschluß an das oldenburgische Staatsbahnnetz eine Eisenbahn von Jever in die Nähe von Carolinensiel im Jahre 1888 herstellte und sie im Jahre 1890 bis nach Harle, d. h. bis unmittelbar an den Anlegeplatz des Dampfers, fortführte. Den Betrieb auf dieser Bahn und auf dem gleichfalls 1890 eingestellten, für 100 Fahrgäste eingerichteten Doppelschraubendampfer „Nordfriesland" übernahm die oldenburgische Staatseisenbahnverwaltung. Die letztere erbaute dann unter gleichzeitiger Verstaatlichung der Bahnstrecke Jever-Carolinensiel und des „Nordfriesland" im Jahre 1897 im Südwesten der Insel eine feste Brücke, an der das Schiff landen und die Reisenden absetzen konnte, und führte von da aus eine schmalspurige Bahn von etwa 4 km Länge über das Watt mitten in das Dorf Wangeroog hinein. Dadurch war der Fahrgast in den Stand gesetzt, das Bad erheblich rascher als früher und durchweg ohne die bisherigen Unbequemlichkeiten zu erreichen; nur blieb er auch jetzt noch von den Flutverhältnissen abhängig. Denn der Dampfer konnte die Wattfahrt nur bei Hochwasser machen, und das verursachte manchen ärgerlichen Zwischenaufenthalt.

Um solche Störungen zu vermeiden, errichtete im Jahre 1899 der Norddeutsche Lloyd für diejenigen Gäste, welche eine kurze Fahrt im offenen Wasser nicht scheuen, mit dem Dampfer „Lachs" nach festem Fahrplan eine täglich abwechselnde Verbindung von Bremen-Brake-Bremerhaven über Wangeroog nach Wilhelmshaven und umgekehrt. Der Dampfer benutzte den ebenerwähnten Anleger und gab seine Gäste an die Inselbahn ab. Nachdem diese Verbindung einige Jahre bestanden und dem Bade manche neuen Freunde zugeführt hatte, zeigte es sich aber immer deutlicher, daß die Wasserverhältnisse doch nicht jederzeit ein regelmäßiges Anlaufen der Brücke zulassen, und gar manches Mal mußten die Ankömmlinge dicht am Ziel einige Stunden warten, bis das auflaufende Wasser dem Schiffe gestattete, den letzten kleinen Rest der Reise zu vollenden.

Aus diesem Grunde ist jetzt beschlossen und durch einen soeben zustande gekommenen Vertrag zwischen der oldenburgischen Regierung und dem Lloyd auf 20 Jahre festgelegt, für den Verkehr der Dampfer des Lloyd eine neue Bahn und daran anschließend einen zweiten Anleger am Ostende der Insel herzustellen und unter Benutzung dieser Anlagen während der Badezeit die bisherige zweimalige Tagesverbindung zu einer dreimaligen umzugestalten.

Die neue, vom oldenburgischen Staate herzustellende Bahn soll in der Nähe des Dorfbahnhofes von der früheren abzweigen und längs den kürzlich durch Gefangenenarbeit in Kultur gesetzten Inselwiesen die Dünen erreichen. Sie wird sich dann an diese und im weiteren Verlauf an eine den Osten der Insel durchziehende „Andünung", einen Strauchzaun zum Auffangen und Ansammeln des Dünensandes, anlehnen und nach reichlich 5 km im äußersten Osten die „blaue Balje" erreichen, eine Wasserfläche, an der das Ufer für dortige Verhältnisse überraschend schnell abfällt und aller Voraussicht nach den ziemlich tiefgehenden Lloyddampfern zu jeder Tageszeit gestatten wird, so nahe heranzukommen, daß die Reisenden unmittelbar auf den Anleger und mittels einer Brücke auf den Bahnsteig gelangen können. Diese Teile der Anlage hat der Lloyd herzustellen und zu unterhalten.

Die kleine Insel Wangeroog wird sich dann eines ganz ansehnlichen Bahnnetzes rühmen können; denn neben der früher erwähnten Westbahn besitzt sie noch eine besondere Linie nach dem Westturm, dem einzigen Denkmal ihrer früheren Blütezeit, wohin im Sommer regelmäßig Vergnügungsfahrten stattfinden, und zwei weitere, nur dem Güterverkehr dienende Strecken. Drei Lokomotiven, vier Personen- und neun Güterwagen sollen den Betriebsmittelpark dieses Bahnunternehmens bilden, dessen Anlagekapital sich auf rund 270 000 ℳ beläuft.

Der Inselbesucher aber wird in Zukunft auf der Hin- und Herreise täglich zwischen drei Wegen die Wahl haben. Entweder er bleibt der alten Linie treu, die ihn im Eisenbahnwagen, allerdings unter Umständen bei ungünstiger „Tide", nach einigem Stillager auf den „Nordfriesland" und nach kurzer Wattfahrt von diesem über die westliche Inselbahn ans Ziel bringt. Oder er reist über Wilhelmshaven, wo er den Marineanlagen einen längeren oder kürzeren Besuch widmen kann, erreicht den etwa eine halbe Stunde vom Bahnhof wartenden trefflichen Lloyddampfer und durchfährt den nicht immer sehr gnädigen, bei ruhigem Wetter aber recht anziehenden Jadebusen, bis er in Wangeroog am Ostanleger auf die beschriebene neue Bahn übergeht. Oder schließlich kann er, von Osten kommend, die interessante Stadt Bremen besuchen, alsdann — auch nicht unmittelbar vom Bahnhof aus — mit dem Lloydschiff den belebten Weserfluß hinunterfahren und an der Mündung des Stroms, nachdem er noch die Jademündung gekreuzt hat, an dem Ostanleger landen. Wenn er Bremen durchfahren will, so bringt ihn der Zug in Bremerhaven unmittelbar an die Landestelle des Dampfers, und kommt er von Süden, über Osnabrück und Oldenburg, so kann er den Anschluß an den Dampfer in Brake erreichen und von da aus noch den genußreichsten Teil der Stromfahrt mitnehmen.

Die drei Verbindungen werden sich auf die Tageszeit so verteilen, daß die Möglichkeit der unmittelbaren Weiterreise nach Wangeroog den Reisenden sowohl der Tages- als der Nachtbadezüge offen stehen wird.

In vollem Umfange dürfte diese Neuordnung des Wangerooger Verkehrs zwar erst im Jahre 1905 in Kraft treten, indessen soll bereits im nächsten Sommer wenigstens die neue Inselbahn mit dem Ostanleger hergestellt sein und von den wie bisher täglich abwechselnd von der Weser und von der Jade fahrenden Schiffen des Lloyd angelaufen werden.

St.

Die Pensionskasse, die Krankenkassen und die Unfallversicherung der Arbeiter bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1902.

Bedeutsame Ereignisse, die von besonderem Einflusse auf die Entwicklung der bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen gewesen wären, sind im Jahre 1902 nicht vorgekommen. Das Vermögen der Arbeiterpensionskasse hat sich jedoch im Laufe dieses Zeitraums ungeachtet der nicht unbeträchtlichen Steigerung der Gesamtausgaben für gesetzliche Renten, Rentenzuschüsse, Hinterbliebenenbezüge und für die Heilbehandlung erkrankter Kassenmitglieder um rund 7 810 800 ℳ erhöht, und das Vermögen der Betriebskrankenkassen ist im Berichtsjahre um rund 632 800 ℳ gestiegen. Über die fortschreitende Entwicklung der verschiedenen Anstalten gibt der von dem vortragenden Rate im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimen Regierungsrat Dr Wesener, im „Archiv für Eisenbahnwesen" veröffentlichte Geschäftsbericht folgenden näheren Aufschluß.

Bei der Eisenbahnarbeiter-Pensionskasse betrug am Schlusse des Jahres 1902 die Zahl der versicherten Arbeiter in der Abteilung A 231 527 (225 823), in der Abteilung B 192 781 (185 346). Die Mitgliederzahl in der Abteilung B ist also um 7345 gestiegen, und es gehörten von je 100 Mitgliedern des Durchschnittsbestandes der Abteilung A 82 (77) Arbeiter zugleich der Abteilung B an. Diese Zahlen beweisen, daß die Arbeiterschaft in wachsendem Umfange in dauernde Beziehungen zur Eisenbahnverwaltung tritt. — Die Beiträge der Kassenmitglieder betrugen in der Abteilung A 1 523 646 (1 543 796) ℳ, in der Abteilung B 2 358 233 (2 253 414) ℳ, und die Beiträge der Eisenbahnverwaltung stellten sich auf den gleichen Betrag. Im Durchschnitt entfielen auf je 1 Mitglied bei der Abteilung A 6,64 (6,63) ℳ, bei der Abteilung B 13,29 (12,59) ℳ, im ganzen also ein Kassenbeitrag von 19,93 (19,22) ℳ. Bei einer Gegenüberstellung der Beitragssätze vor der Umgestaltung der Kasse im Jahre 1891 und nach der Umgestaltung ergibt sich, daß der Pensionskasse zwar nach der Umgestaltung mehr Mittel zufließen, die Mehreinnahme aber ausschließlich von der Eisenbahnverwaltung herrührt, da die Kassenmitglieder aus eigenen Mitteln sogar weniger zahlen als vorher. Die Einnahmen der Kasse an Beiträgen der Mitglieder und der Verwaltung stellten sich nämlich vor dem 1. Januar 1891 auf durchschnittlich 32,91 ℳ, dagegen im Jahre 1902 auf 39,86 ℳ für jedes Mitglied. Davon hatten die Mitglieder vor dem 1. Januar 1891 21,94 ℳ, im Jahre 1902 aber, wie oben angegeben, nur 19,93 ℳ zu bezahlen. Die Arbeiter sind demnach bei Umgestaltung der Pensionskasse trotz Verbesserung ihrer Anrechte durch die ihnen günstigere Verteilung der Beiträge noch entlastet worden. — Die Einnahmen der Kasse stellten sich an Zinsen bei der Abteilung A auf 914 559 (826 228) ℳ, bei der Abteilung B auf 1 966 223 (1 776 116) ℳ; die Zinseinnahme hat sich also bei der Abteilung A um rund 88 000 ℳ, bei der Abteilung B um rund 190 000 ℳ erhöht. — Die Gesamteinnahmen beliefen sich bei der Abteilung A auf 3 977 981 (3 928 779) ℳ, bei der Abteilung B auf 7 199 673 (6 759 359) ℳ; sie erhöhten sich also bei der ersteren um rund 49 200 ℳ, bei der letzteren um rund 440 000 ℳ. — Dagegen betrugen die Ausgaben an Invaliden-, Kranken- und Altersrente bei der Abteilung A 1 460 782 (1 295 882) ℳ und verteilten sich im ganzen auf 10 658 (9728) Empfänger. Von diesen bezogen am Jahresschluß 7999 Invalidenrente, 132 (104) Krankenrente und 2527 (2903) Altersrente. Die durchschnittliche Höhe der Invalidenrente betrug im Berichtsjahre 170,40 (165,60) ℳ, die durchschnittliche Höhe der Altersrente 174 (171,6) ℳ. Wie in den Vorjahren, sind auch im Berichtsjahr die Ausgaben für Krankenfürsorge wesentlich gestiegen, und zwar auf 224 396 (202 444) ℳ. Der Vorstand der Kasse hat von dem ihm in sinngemäßer Anwendung des § 18 des Invalidenversicherungsgesetzes eingeräumten Rechte zur Übernahme des Heilverfahrens erkrankter Mitglieder in großem Umfang Gebrauch gemacht. Insbesondere hat er lungenkranken Mitgliedern durch Unterbringung in Heilstätten seine Fürsorge zugewendet und sich hiermit an der Bekämpfung der Lungenschwindsucht nachdrücklich beteiligt. Um jederzeit und sobald als möglich das Heilverfahren aufnehmen zu können, ist im Frühjahr 1902 mit der Erbauung zweier eigener Heilstätten in Schreiberhau im Riesengebirge und in Melsungen bei Cassel begonnen worden, deren Eröffnung vor kurzem erfolgt ist. Das Heilverfahren erstreckte sich nicht nur auf Lungenkranke, sondern umfaßte auch andere Krankheiten (Rheumatismus usw.), die ein frühzeitiges Eintreten der Invalidität befürchten lassen. Im Jahre 1902 wurden 849 (gegen 788 im Jahre 1901) Personen durch Ausführung eines planmäßigen Heilverfahrens einer ständigen Heilbehandlung unterzogen, und zwar 540 (532 im Jahre 1901) Personen, die an Lungentuberkulose, und 309 (256), die an anderen Krankheiten litten. Bei 490 der wegen Lungentuberkulose behandelten Personen, also bei 91 (90) %, war der Erfolg, daß die Erwerbsfähigkeit im Sinne des Invalidenversicherungsgesetzes erhalten blieb. — Die Ausgaben der Abteilung B betrugen an Zusatzrenten 719 057 (571 343) ℳ, an Witwengeld 786 812 (713 313) ℳ, an Waisengeld 245 343 (225 617) ℳ und an Sterbegeld 49 091 (38 137) ℳ. An diesen Bezügen nahmen am Jahresschlusse teil 6846 (5783) Invaliden, 10 226 (9116) Witwen und 10 575 (9737) Waisen, im ganzen 27 647 (24 636) Personen.

Das Gesamtvermögen der Pensionskasse erhöhte sich bei der Abteilung A auf 26 909 599 (24 677 433) ℳ, bei der Abteilung B auf 58 857 422 (53 278 797) ℳ und stieg im ganzen also auf 85 767 021 (77 956 230) ℳ oder — wie oben bereits angegeben — um rund 7 810 800 ℳ. Darunter waren in Wertpapieren angelegt 70 713 457 ℳ, die Grundstücke standen mit 597 167 ℳ zu Buch und die als Darlehen ausstehenden Gelder betrugen 13 184 779 ℳ. Von den zu Buch stehenden Darlehen sind an Baugenossenschaften, denen ausschließlich oder in größerer Zahl Eisenbahnarbeiter und untere Eisenbahnbeamte angehören, nach und nach über 9 000 000 ℳ gegen einen Zinsfuß von 3 bis 3,5 % (größtenteils 3,25 %) bewilligt. Dadurch ist den Bestrebungen zu Verbesserung der Wohnungsverhältnisse des unteren Eisenbahnpersonals eine wesentliche Förderung zuteil geworden.

Der Anteil jedes einzelnen Kassenmitgliedes am Vermögen betrug in der Abteilung A 116,71 (109,28) ℳ, in der Abteilung B 309,33 (287,45) ℳ. — Unter den aus der Abteilung B ausgeschiedenen Mitgliedern befanden sich 1594 (1661), die durch Tod, 2541 (3713), die durch Übertritt in das Staatsbeamtenverhältnis, und 1654 (1525), die durch Pensionierung ausschieden. Die Zahl der durch freiwillige Aufgabe ihrer Beschäftigung bei der Bahnverwaltung Ausscheidenden betrug 6867 (6354).

Die Zahl der Arbeiterkrankenkassen betrug 33, darunter 21 Betriebs- und 12 Baukrankenkassen. Die Zahl der Mitglieder der Betriebskrankenkassen stimmt annähernd mit der Zahl der bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigten Arbeiter überein. Es können also Befreiungen vom Beitritt zu diesen Kassen auf Grund der Mitgliedschaft bei eingeschriebenen Hilfskassen nur in geringem Umfange erteilt worden sein.

Die Beiträge zu den Betriebskrankenkassen haben sich gegen das Vorjahr nicht verändert. Bei 12 Krankenkassen, und zwar in den Direktionsbezirken Cassel, Cöln, Danzig, Elberfeld, Essen, Frankfurt a. M., Halle, Hannover, Magdeburg, Mainz, Münster und St. Johann-Saarbrücken, bestand im Berichtsjahr in einer größeren Anzahl von Orten die beschränkte freie Arztwahl. Sie ist im allgemeinen in der Weise durchgeführt, daß es den Kassenmitgliedern eines bestimmten Kurbezirkes gestattet ist, unter mehreren für diesen Bezirk vom Kassenvorstand vertraglich bestellten Kassenärzten einen zu wählen, und zwar entweder für eine bestimmte Zeit, mindestens für ein Jahr, in einigen Fällen auch für zwei oder drei Jahre, oder für jeden Krankheitsfall. Innerhalb der festgesetzten Frist oder während der Dauer der Krankheit ist ein Wechsel des Arztes nur aus dringenden Gründen mit Genehmigung des Kassenvorstandes zulässig. Ein abschließendes Urteil darüber, ob und inwieweit diese Einrichtung die Ausgaben an Arznei und Krankengeld wesentlich erhöht, läßt sich auf Grund der bisherigen Erfahrungen noch nicht fällen.

Am Jahresschlusse hatten die Betriebskrankenkassen 235 158 (229 346) Mitglieder. Die von ihnen gezahlten Beiträge betrugen 4 342 437 (4 363 477) ℳ oder durchschnittlich 18,52 (18,38) ℳ. Dagegen stellte sich bei allen Betriebskrankenkassen des Deutschen Reiches der im Jahre 1901 (für das Jahr 1902 liegen die Berichte noch nicht vor) der durchschnittliche Mitgliedsbeitrag auf 21,83 (21,44) ℳ. — Der vom Eisenbahnfiskus gezahlte Zuschuß bezifferte sich auf 2 154 726 (2 180 094) ℳ. Die Einnahmen an Zinsen erreichten 296 149 (284 551) ℳ, und die Gesamteinnahmen ergaben 7 050 778 (7 104 888) ℳ. Das Gesamtvermögen aller Betriebskrankenkassen stellte sich am Jahresschlusse auf 9 034 986 (8 402 150) ℳ. — Dagegen betrugen die Gesamtleistungen aller 21 Kassen 6 567 145 (6 731 813) ℳ oder 27,89 (28,36) Mark auf das einzelne Mitglied.

Im Laufe des Jahres waren 12 Eisenbahn bau-Krankenkassen in Wirksamkeit, von denen 4 nach beendigter Tätigkeit bereits wieder geschlossen werden konnten. Bei den Bauausführungen von geringerem Umfange und von kürzerer Dauer wurde regelmäßig von Errichtung besonderer Kassen abgesehen und der Krankenversicherungspflicht durch Beteiligung bei Orts- und anderen Krankenkassen und der Gemeindeversicherung genügt. Die Durchschnittszahl der bei den Eisenbahnbau-Krankenkassen beteiligten Mitglieder betrug 3965 (3952). Ihre Gesamteinnahmen stellten sich auf 101 784 (120 456) ℳ, ihre Ausgaben auf 76 959 (83 347) ℳ, mithin durchschnittlich für jedes

Mitglied auf 25,11 (21,09) ℳ. Dagegen haben sich bei allen Baukrankenkassen im Reiche die durchschnittlichen Ausgaben im Jahre 1901 für jedes Mitglied auf 22,53 ℳ gestellt.

Die Unfallversicherung erstreckte sich bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung im Jahresdurchschnitt auf 226 723 (225 046) versicherungspflichtige Personen und ist gegen das Vorjahr um rund 1700 Personen gestiegen infolge des am 1. Oktober 1902 erfolgten Zutritts der Main-Neckarbahn. Es sind dies alle im äußeren Bahn- und Werkstättenbetrieb und alle unmittelbar von der Eisenbahnverwaltung bei den für Staatsrechnung ausgeführten Neu-, Ergänzungs- und Erweiterungsbauten beschäftigt gewesenen Personen. Die Durchschnittszahl der unfallversicherungspflichtigen Personen ist etwas geringer als die durchschnittliche Mitgliederzahl bei der Pensionskasse und bei den Krankenkassen, denn die Versicherung nach dem Unfallversicherungsgesetz deckt sich nicht genau mit der Versicherung nach dem Kranken- und Invalidenversicherungsgesetz. Den Kassen gehört ein Teil der lediglich vorübergehend beschäftigten unfallversicherungspflichtigen Personen nicht an, während von der Unfallversicherung die den Kassen zugeteilten Arbeiter des inneren Dienstes, insbesondere des Bureaudienstes, ausgeschlossen sind.

Zum Beginn des Jahres 1902 standen 14 226 Entschädigungen zur Zahlung gegenüber 13 112 beim Beginn des Jahres 1901. Aus Veranlassung von 1948 Verletzungen und Todesfällen sind im Jahre 1902 Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze festgesetzt worden gegen 1870 im Jahre 1901. Unter den im Jahre 1902 verletzten und getöteten Personen befanden sich 16 (22) erwachsene weibliche Personen. Diese Verunglückungen hatten in 336 Fällen den Tod und bei 159 verletzten Personen, also in 8,16 % der Fälle, dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit zur Folge, während diese in den neun vorhergehenden Jahren bei 14,4, 15,0, 14,83, 10,90, 10,40, 8,30, 9,58, 9,13 und 8,23 % der Verunglückungen eingetreten ist. Es war also in dieser Hinsicht ein erfreulicher Rückgang zu vermerken.

Während die durchschnittliche Anzahl der bei der Staatseisenbahnverwaltung nach den Unfallversicherungsgesetzen entschädigten Unfälle auf je 1000 versicherte Personen im Jahre 1900 8,01 und im Jahre 1901: 8,30 betrug, stellte sich die Durchschnittsziffer bei den gewerblichen Unfallberufsgenossenschaften nach den Vorlagen des Reichsversicherungsamts an den Reichstag insgesamt auf 7,46 im Jahre 1900 und auf 8,07 im Jahre 1901. Die Durchschnittsziffer ist danach bei der Staatseisenbahnverwaltung zwar höher, bleibt aber hinter der bei einer größeren Anzahl gewerblicher Genossenschaften erreichten Zahl zurück. So hatten beispielsweise von den bedeutenderen Berufsgenossenschaften eine höhere Durchschnittsziffer: die Nordwestliche Eisen- und Stahlberufsgenossenschaft mit 10,11, die Norddeutsche Holzberufsgenossenschaft mit 12,23, die Müllerei-Berufsgenossenschaft mit 14,37, die Fuhrwerksberufsgenossenschaft mit 20,82, die Knappschafts-Berufsgenossenschaft mit 13,06 und die Brauerei- und Mälzerei-Berufsgenossenschaft mit 13,46 Verunglückten auf je 1000 Versicherte im Jahre 1901.

Die Gesamtausgaben der Staatseisenbahnverwaltung für die Unfallversicherung betrugen 4 628 850 (4 247 626) ℳ. An diesen Zahlungen nahmen teil 24 035 (22 536) Personen. Die Ausgaben sind, da der Abgang der aus früheren Jahren herrührenden Verpflichtungen hinter dem Zugang an neuen Verpflichtungen zurückbleibt, immer noch in steter Steigerung begriffen und waren um rund 380 000 (340 000) ℳ höher als im Vorjahre. An Verwaltungskosten kamen hier nur die Kosten für die Erlassung von Unfallverhütungsvorschriften und für Schiedsgerichte mit 24 555 (21 461) ℳ zur Anrechnung. In Wirklichkeit sind diese Kosten bedeutend höher, da die betreffende Geschäftsführung der Bahnverwaltung eine ganz erhebliche Arbeitslast auferlegt. Alle damit verbundenen Ausgaben werden jedoch nicht bei der Unfallversicherung, sondern bei den Betriebskosten verrechnet.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen** stellten sich im Monat März d. J. auf 126 284 000 ℳ und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahre um 9 461 000 ℳ gestiegen. Der Personen- und Gepäckverkehr brachte 31 083 000 (+ 1 373 000) ℳ, der Güterverkehr 86 382 000 (+ 6 061 000) ℳ, und aus sonstigen Quellen flossen 8 819 000 (+ 2 027 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April 1903 bis Ende März d. J. sind 1 511 375 000 ℳ, das sind 100 899 000 ℳ mehr als im Vorjahre, eingenommen worden, und zwar entfallen von diesen Mehreinnahmen auf den Personen- und Gepäckverkehr 23 258 000 ℳ, auf den Güterverkehr 74 510 000 ℳ und auf die Einnahmen aus sonstigen Quellen 3 131 000 ℳ.

Der Überschuß der wirklichen Einnahmen nach dieser vorläufigen Ermittlung über den Etatsansatz hinaus (1 386 727 226 Mark) beträgt hiernach 124 600 000 ℳ. Ein wahrhaft glänzendes Ergebnis.

— **Drei Millionen zur Förderung der Wohlfahrtseinrichtungen der preußisch-hessischen Eisenbahnvereine.** Bei der am 25. d. M. beendeten dritten Lesung des Eisenbahnetats machte Staatsminister Budde dem Abgeordnetenhause die erfreuliche Mitteilung, daß nach einem ihm und dem Finanzminister soeben zugegangenen Kaiserlichen Telegramm die Minister ermächtigt würden, dem Landtage eine Vorlage zu unterbreiten, in welcher zur Förderung der Wohlfahrtseinrichtungen der Eisenbahnvereine drei Millionen Mark aus Staatsmitteln zur Verfügung gestellt werden sollen. Diese Mitteilung wurde im Hause mit lauten und anhaltenden Beifallskundgebungen aufgenommen.

— **Entwicklung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Preußen.** Aus der Denkschrift hierüber fügen wir den von uns in Nr 31 S. 497 f. d. Ztg. gebrachten Mitteilungen noch folgendes nach: Im Vergleich mit dem Vorjahre haben die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen etwas günstiger abgeschlossen. Der reine Betriebsüberschuß (Überschuß der Einnahmen über die Verwaltungsausgaben — ohne Rücklagen und Zinszahlungen —) ist um fast 1 000 000 ℳ gewachsen, was auf 1 km bezogen eine kleine Gewinnsteigerung bedeutet. Die Zahl der Bahnen, die demgegenüber einen Betriebsverlust gehabt haben, ist von 23 auf 14 zurückgegangen. Welch erhebliche Aufwendungen manche Kreise bereits im Interesse ihres Verkehrswesens gemacht haben, geht aus der folgenden Zusammenstellung über die in dieser Beziehung meistbelasteten Kreise hervor: Bergheim 3 653 650 ℳ, Hadersleben 3 229 266 ℳ, Flensburg Land 3 000 000 ℳ, Lübben 2 901 795 ℳ, Osterode a. H. 2 782 829 ℳ, Minden 2 503 497 ℳ, Bromberg Land 2 498 337 ℳ, Soest 2 450 000 ℳ, Anclam 2 270 000 ℳ, Jerichow I 2 238 332 ℳ.

Die Gesamtsumme der vom Staate bewilligten und in Aussicht gestellten Beihilfen beträgt — wie bereits an oben bezeichneter Stelle mitgeteilt wurde — 61 668 108 ℳ, während zur Zeit noch weitere Beihilfen in ziffernmäßig bestimmter Höhe von 9 894 888 ℳ beantragt sind. Da der Kleinbahnunterstützungsfonds zur Zeit 74 000 000 ℳ beträgt, so bietet er für die Bewilligung auch dieser letzteren Beihilfen noch die erforderlichen Mittel. Über die Art und Weise, in welcher die bisher bewilligten Beträge den einzelnen preußischen Landesteilen beim Bau von Kleinbahnen zugute gekommen sind, gibt die nachstehende Übersicht Aufschluß: Ostpreußen 7 165 513 ℳ, Ost- und Westpreußen 500 000 ℳ, Westpreußen 4 655 850 ℳ, Westpreußen und Pommern 440 000 ℳ, Brandenburg 4 362 479 ℳ, Brandenburg und Pommern 355 000 ℳ, Pommern 6 939 515 ℳ, Posen 4 857 800 ℳ, Schlesien 4 090 328 ℳ, Sachsen 3 602 935 ℳ, Schleswig-Holstein 6 481 812 ℳ, Hannover 4 346 194 ℳ, Hannover und Westfalen 661 000 ℳ, Westfalen 3 539 000 ℳ, Hessen-Nassau 3 932 287 ℳ, Rheinprovinz 672 500 ℳ, Hohenzollernsche Lande 1 744 324 ℳ, zusammen nebenbahnähnliche Kleinbahnen 58 346 537 ℳ, dazu Straßenbahnen 149 500 ℳ. Im ganzen also 58 496 037 ℳ.

— **Für die Planverwaltung bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen** sind vom Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 13. d. M. einheitliche Vorschriften erlassen und in Nr 20 des „Eisenb.-Verordn.-Bl." veröffentlicht worden, nach denen in den Plankammern der Eisenbahndirektionen für die Ordnung der Pläne folgende sechs Abteilungen vorzusehen sind: Abteilung A. Urkundpläne: Karten, Pläne und Zeichnungen, die mit Prüfungs- oder Feststellungsvermerken des Ministers der öffentlichen Arbeiten, mit Genehmigungsvermerken staatlicher und anderer Behörden oder mit Vorlagevermerken des Reichseisenbahnamts versehen sind, ferner Grundeigentums- und Schlußvermessungskarten, Katasterauszüge und andere Pläne von urkundlichem Wert. Abteilung B. Bestandspläne: Karten, Pläne und Zeichnungen, die den jeweils vorhandenen Zustand der Bahn sowie ihrer baulichen und sonstigen Anlagen darstellen und dauernd durch Nachtragung eingetretener Änderungen richtig zu erhalten sind, sowie auch geographische und geologische Karten, Generalstabskarten und Meßtischblätter. Abteilung C. Normalien: Normalanordnungen und Entwürfe für Oberbau, für bauliche und maschinelle Anlagen, für Betriebsmittel und für mechanische Betriebseinrichtungen, auch als Musterzeichnungen geeignete Entwürfe, soweit sie nicht in Abteilung B einzureihen sind. Abteilung D. Vorratspläne: Als solche gelten: Nicht auf dem laufenden gehaltene Abzeichnungen und Vervielfältigungen von Karten, Plänen und Zeichnungen aus den Abteilungen A bis C. Abteilung E.

Vorläufig aufzubewahrende Karten, Pläne und Zeichnungen, insbesondere Entwürfe für Um- und Neubauten oder den Bau neuer Bahnlinien. Diese sind nach Vollendung der Bauten zu sichten und danach entweder in die Abteilungen A bis D der Plankammer einzureihen, an die Inspektionen oder Bahnmeistereien abzugeben oder zu vernichten. Abteilung F. Privat- und Kleinbahnpläne: Karten, Pläne und Zeichnungen von den der Aufsicht der Präsidenten unterliegenden Privatbahnen und der Kleinbahnen, an deren Beaufsichtigung die Eisenbahndirektionen beteiligt sind.

Die Verwaltung der Plankammer ist in der Regel einem dem Vorstande des technischen Bureaus unterstellten besonderen Beamten zu übertragen, in geeigneten Fällen können jedoch einzelne Teile der Plankammer abgezweigt und besonderen Beamten jenes Bureaus zur Verwaltung übertragen werden. Der Plankammer werden die Karten, Pläne und Zeichnungen durch Verfügung der Direktion zugeschrieben. Für jede Abteilung ist ein Eingangsbuch zu führen. Zur Entnahme von Karten, Plänen und Zeichnungen sind nur der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Eisenbahndirektion sowie, soweit nicht bezüglich bestimmter Karten, Pläne und Zeichnungen von der Eisenbahndirektion etwas anderes bestimmt wird, die Beamten des technischen Bureaus befugt. In ganz ähnlicher Weise ist sodann die Einrichtung der Plansammlungen bei den Betriebs-, den Maschinen- und den Werkstätteninspektionen sowie bei den Bahnmeistereien geregelt.

— **Die Vorschriften über Reinigung und Desinfektion der Personenwagen** haben durch einen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 16. d. M. eine Abänderung dahin erfahren, daß die Desinfektion der Aborte statt wie bisher durch Kalkmilch fernerhin durch Kaliseifenlösung zu erfolgen hat. Auch ist bestimmt, daß die Fußdecken in neuem Zustande 100 mm kürzer, als die Abteile breit sind, hergestellt sein sollen, damit eine Verlängerung durch Austreten und eine geringere Verschiebung beim Begehen nicht Veranlassung zum Hinausragen der Fußdecken in die Türöffnung gibt. Sie sollen nicht am Wagenboden befestigt sein, sondern frei auf dem Fußboden liegen. Sie dürfen nur in denjenigen Wagen, für die sie laut der auf ihnen angebrachten Bezeichnung bestimmt sind, verlegt werden. Diese Bezeichnung — Direktion und Wagennummer — ist in Ölfarbe auf einem auf der Unterseite der Decke angebrachten Leinwandstreifen aufzutragen.

— **Schutz der heimischen Vogelwelt.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten hat sich der preußische Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten bereit erklärt, von der in seinem Auftrage veröffentlichten „Anleitung zur Ausübung des Schutzes der heimischen Vogelwelt" behufs Hebung des Interesses der Bevölkerung für die Vogelwelt den mit der Überwachung der Bahnhöfe und des Bahnkörpers betrauten Beamten, insbesondere den Bahnmeistern und Bahnwärtern, je ein Stück überweisen zu lassen. Unter Hinweisung auf einen früheren Erlaß, in dem auf die Bedeutung von Anpflanzungen auf Eisenbahngebiet für den Vogelschutz bereits hingewiesen worden ist, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten nun die Königlichen Eisenbahndirektionen veranlaßt, die erforderliche Stückzahl dieser Anweisung behufs Ausrüstung des Personals anzumelden.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat März d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 6127 (5863) km befördert 2 339 521 (2 296 310) Personen und 1 794 593 (1 600 431) t Güter. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 3 604 179 (3 312 463) ℳ, aus dem Güterverkehr 9 866 195 (9 809 961) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 242 233 (225 686) Mark und aus dem Tiertransport 307 393 (292 508) ℳ, zusammen 14 020 000 ℳ gegen 12 640 618 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 31. März d. J. beziffert sich auf 36 320 000 ℳ, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraums mehr um 2 664 171 ℳ.

— **Wagenbestand der bayerischen Staatsbahnverwaltung.** Am Schlusse des Jahres 1903 waren gegenüber dem Vorjahre an Wagen vorhanden: a) für die vollspurigen Bahnstrecken: 4834 Personenwagen (gegenüber dem Jahre 1902 + 136), 380 (+ 16) Postwagen, 1058 (+ 35) Gepäckwagen, 10 904 (+ 142) bedeckte Güterwagen, 9294 (+ 421) offene Güterwagen, 2591 (— 2) Langholzwagen, 1267 (+ 2) Schienen- und Plattformwagen, 74 Viehwagen, 2910 (+ 28) Güterwagen für besondere Zwecke, wie Bier-, Kühl-, Geflügel-, Fäkalien-, Torf-, Petroleum-, Teer- usw. Transportwagen, dann Transporteure und Tarierwagen, endlich 920 (+ 4) Privatwagen zum Bier-, Holz-, Spielwaren-, Kolonialwaren-, Geflügel- usw. Transport, zusammen 34 232 (+ 782); b) für die schmalspurige Bahnstrecke: 11 Personenwagen, 4 Gepäckwagen, 10 bedeckte Güterwagen, 20 offene Güterwagen und 68 (+ 20) Transporteure, zusammen 113 (+ 20). Der Gesamtzuwachs an Wagen gegenüber dem Vorjahre beträgt somit 802 Stück und die Zahl der sämtlichen Wagen 34 345.

— **Schaffung von Pachtgrundstücken für das niedere Eisenbahnpersonal.** Im Hinblick auf den Umstand, daß in den Bahnstationen und in deren nächster Nähe vielfach bahneigene Grundstücke vorhanden sind, die vorerst nicht unmittelbar für Bahnzwecke ausgenutzt sind und entweder brach liegen oder an Private verpachtet sind, die aber recht wohl dem niederen Bahnpersonal pachtweise überlassen werden könnten, hat die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen in dieser Beziehung nachstehende Weisungen an ihre Eisenbahnbetriebsdirektionen ergehen lassen: „Grundstücke, die z. Z. brach liegen, sind für die Dauer ihrer Entbehrlichkeit für Betriebszwecke an das niedere Personal, insbesondere an die Gehilfen jeglicher Verwendung, vor allem aber an die Gehilfen im Bahnunterhaltungsdienste, vorausgesetzt, daß dieses Personal die in Rede stehenden Grundstücke landwirtschaftlich oder als Nutzgärten zu bebauen beabsichtigt, sofort gegen mäßigen Pachtzins abzulassen. Des weiteren ist bei künftigen Verpachtungen von Bahngrundeigentum, das sich in erster Linie zur Verpachtung an genanntes Personal eignet, nicht einem auftretenden Pachtliebhaber, sondern den vorbenannten Bahnbediensteten der Vorzug zu geben, wenn diese auch im einzelnen Falle mit ihrem Angebot hinter dem des Privatpächters zurückbleiben sollten. Dabei ist darauf zu achten, daß die Größe der einzelnen dem Personal zuzuweisenden Flächen sich nicht unter 40 qm und nicht viel über 100 qm bewegt. Da auch die Wahrnehmung gemacht worden ist, daß in manchen Bahnstationen an einzelne Beamte und Bedienstete viel zu große Grundstücke verpachtet sind, so daß ihnen gegenüber das übrige Personal benachteiligt und zu Klagen berechtigt erscheint, so haben die einschlägigen Dienststellen bei künftigen Verpachtungen Sorge zu tragen, daß derartige Bevorzugungen einzelner unterbleiben und diese übergroßen, seither an einzelne Pächter überlassenen Flächen unter das Personal nach Maßgabe vorstehender Bestimmungen geeignet aufgeteilt werden."

— **Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.** Nach dem Geschäftsbericht hat im Jahre 1903 auf fast sämtlichen Gesellschaftslinien eine allmähliche Besserung sowohl des Verkehrsumfanges wie der Einnahmen Platz gegriffen. Auch die Ziffern des neuen Jahres zeigen eine Steigerung. Der Überschuß der Einnahmen mit 3 020 038 ℳ (2 950 928 ℳ im Vorjahre) über die Ausgaben von 1 313 594 (1 349 023) ℳ beträgt 1 706 444 (1 601 905) ℳ, was einer Durchschnittsrente von rund 4 % (3,8 % für 1902) auf die Anlagen und Werte der Gesellschaft entspricht. Nach Verzinsung der Schuldverschreibungen und der schwebenden Schuld mit zusammen 1 320 822 ℳ verbleibt ein Gewinnbetrag von 232 712 ℳ oder nach Abzug des Vortrages (40 714 ℳ) von 191 998 ℳ gegenüber 103 609 ℳ im Jahre 1902, gleich einer Mehrung von 88 389 ℳ. Der Verkehr und die Einnahmen auf den zehn im eigenen Betriebe befindlichen deutschen Linien zeigen insgesamt eine erfreuliche Steigerung. Die Anzahl der Fahrgäste ist von 3 066 607 des Vorjahres auf 3 181 802, demnach um 115 195 gleich 3,8 % gestiegen; die Einnahme hieraus beträgt 1 070 049 (991 108) ℳ gleich einem Mehr von 7,4 %. Die Hebung des Güterverkehrs kommt in der Zahl der beförderten Tonnen (674 880 t gegen 632 172 t) zum Ausdruck, gleich einer Steigerung von 47 208 t oder von 6,8 %. Die Gütereinnahme ist um 37 263 ℳ = 4,6 % in die Höhe gegangen (840 628 ℳ gegen 803 365 ℳ). Die Gesamteinnahmen haben sich von 2 019 888 ℳ auf 2 143 871 ℳ, demnach um 123 983 ℳ = 6,1 % gehoben. Diesen Einnahmen von 2 143 871 (2 019 888 ℳ im Vorjahre) stehen Betriebsausgaben in der Höhe von 1 152 289 (1 179 581) ℳ gegenüber, was einer Ersparung von 27 292 ℳ gleichkommt. Es ergibt sich somit ein Betriebsüberschuß von 991 582 (840 307) ℳ. Dieser hat gegenüber dem Vorjahr eine Besserung von 151 275 ℳ oder 18 % erfahren. Das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen (der Betriebskoeffizient) beträgt demnach 53,7 % und ist gegenüber dem Vorjahre (58,4 %) um 4,7 % und gegenüber 1901 (63,7 %) um 10 % zurückgegangen. Der Verkehr auf der Doppelbahnlinie München-Isartalbahn-Höllriegelsgreut-Grünwald mit elektrisch betriebenen Motorwagen hat auch im abgelaufenen Jahre gute Ergebnisse gehabt. Es wurden 633 631 Fahrgäste mit 267 193 Nutzkm befördert. Die eigentlichen Betriebskosten für Stromerzeugung, Zugförderung und Zugbegleitung betrugen 46 096 ℳ gegen 48 363 ℳ im Vorjahre und 55 699 ℳ im Jahre 1901 und haben sich sonach um 2267 ℳ bezw. 9603 ℳ oder 4,7 % bezw. 17,3 % ermäßigt. Der Einnahmeüberschuß der Isartalbahn hat sich von 193 614 ℳ im Vorjahre auf 235 381 ℳ im Jahre 1903 gehoben. Im letzten Geschäftsbericht konnte hinsichtlich der Entwicklung der Linien der Lausitzer Eisenbahngesellschaft der Hoffnung Ausdruck gegeben werden, daß das Geschäftsjahr 1902/03 eine Besserung der Verhältnisse bringen werde. Diese ist tatsäch-

lich eingetreten, da sich der Gewinn von 121 408 ℳ auf 140 920 Mark und die auf Besitz von 3 686 000 ℳ Aktien entfallende Dividende von 103 203 ℳ (2,80 %) auf 119 795 ℳ (3,25 %) gehoben hat. Die Erträge der Salzkammergut-Lokalbahnen (Linie Salzburg-Ischl mit der Zahnradbahn auf den Schafberg und der Dampfschiffahrt auf dem Wolfgangsee) haben sich auf der gleichen Höhe gehalten wie im Vorjahre. Die Dividende beträgt 2,45 % mit 198 054 ℳ wie im Jahre 1902. Die Verkehrsentwicklung derjenigen ungarischen Bahnen, deren Prioritätsaktien sich im Besitze der Zentralbank für Eisenbahnwerte befinden, war im Jahre 1902 insofern eine zufriedenstellende, als die Bahnen ihre Erträge im allgemeinen auf der Höhe des Jahres 1901 zu erhalten vermochten. Die Verzinsung des Aktienkapitals der Zentralbank von 6 000 000 ℳ, wovon die Gesellschaft 3 200 000 ℳ besitzt, erreichte mit 5 % (160 000 ℳ) die gleiche Höhe wie im Vorjahre. Die bisher vorliegenden Ergebnisse des Jahres 1903 bestätigen auch für Ungarn eine Hebung des Verkehrs, so daß der Abschluß der Zentralbank auch für das Jahr 1903, welcher für die Gesellschaft erst im Geschäftsjahr 1904 zur Verrechnung zu gelangen hat, ein mindestens gleich gutes Ergebnis erhoffen läßt. Der Besitzstand der Gesellschaft hat sich durch den am 1. Januar 1904 vollzogenen Ankauf der bisher im Besitze der Aktiengesellschaft „Süddeutsche Elektrische Lokalbahnen in Liquidation“ befindlichen beiden vollspurigen Bahnen Bad Aibling-Feilenbach (12 km lang) und Murnau-Kohlgrub-Oberammergau (von 24 km Länge) um den Gesamtkaufpreis von 740 000 ℳ um 36 km erweitert, welcher Betrag sich infolge der für die Oberammergauer Bahn zu beschaffenden elektrischen Motorwagen und einige Ergänzungsbauten erforderlichen 250 000 ℳ auf rund 1 000 000 ℳ erhöhen wird. Die Aufbringung dieser Mittel erfolgte durch den Verkauf von Obligationen der Zentralbank für Eisenbahnwerte. Die Bilanz schließt am 1. Dezember 1903 mit einer Gesamtsumme von 46 326 676 ℳ gegenüber 45 707 711 ℳ im Vorjahre. Der Gewinn zum 31. Dezember 1903 beziffert sich auf 232 713 ℳ gegen 220 935 ℳ im Vorjahre, aus welchem eine Dividende von 2 % = 200 000 ℳ zur Ausschüttung gelangen, während der Rest von 32 713 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen werden soll.

— **Die Verstaatlichung der Pfälzischen Bahnen.** Die halbamtliche „Korresp. Hoffmann“ veröffentlicht folgende Nachricht: „Die bayerische Staatsregierung hat es bekanntlich im vorigen Jahre abgelehnt, auf Grund der sogenannten Fusionsbestimmungen die Pfalzbahnen am 1. Januar 1905 zu erwerben. Nunmehr ist dieselbe jedoch, verschiedenen Anregungen entsprechend, in Verhandlungen über den freihändigen Ankauf der Bahnen in der Weise eingetreten, daß sie die Geneigtheit ausgesprochen hat, das Gesamtbesitztum der Pfalzbahnen zum 1. Januar 1905 um einen Preis zu erwerben, der dem nach dem Stande von Mitte März 1904 sich berechnenden Kurswerte des gesamten Aktienkapitals entspricht. Ein dahingehender Vorschlag wird voraussichtlich demnächst die zur Vertretung der Pfalzbahn-Aktiengesellschaft berufenen Organe beschäftigen. Es ist anzunehmen, daß ein großer Teil der Aktionäre bereit ist, auf dieser Grundlage ein Abkommen mit dem bayerischen Staate zu treffen.“

— **Eisenbahnpetitionen im sächsischen Landtage.** Der zweiten Kammer ist von ihrer Finanzdeputation B der Bericht vorgelegt worden, der die Stellungnahme zu der großen Anzahl der Petitionen wegen Erbauung von Eisenbahnen, Errichtung von Haltestellen usw. bekannt gibt. Die Deputation sah sich der allgemein ungünstigen finanziellen Lage wegen veranlaßt, den Eisenbahnwünschen gegenüber die äußerste Reserve zu üben, umsomehr, als vom vorigen Landtage her noch 13 Linien mit 154 km Länge ihrer Vollendung harren, zum Teil sogar noch nicht in Angriff genommen sind. Gegen unaufschiebbare Bahnhofsumbauten (Chemnitz, Leipzig usw.) mußte im besonderen der Bau auf dem platten Lande zurücktreten. Zur Förderung der Ausführungen wird ein möglichst opferwilliges Entgegenkommen der Anwohner erbetener Linien sowie aller dabei beteiligten Interessenten empfohlen, ohne daß man von jetzt ab durchgehends freie Hergabe des Areals zur Bedingung machen will. Hier sei von Fall zu Fall zu entscheiden.

Die eingegangenen Petitionen umfassen in 163 Zuschriften 42 neue Linien, 16 Haltestellen, 6 Erweiterungen und Verbesserungen. Von diesen etwa 621 km einschließenden Linien sind 91 km zur Erwägung, 207 zur Kenntnisnahme überwiesen; 323 km bleiben auf sich beruhen. Zur Erwägung werden überwiesen die Linien: Großenhain-Radeburg-Radeberg bezw. Arnsdorf; Klingenberg-Dittmannsdorf; Riesa-Königsbrück-Radibor, Plauen-Theuma, Schweinitztalbahn, Zschopautalbahn; zur Kenntnisnahme: Altenhain-Seelingstädt-Nerchau-Trebsen, Böhlen-Rötha-Belgershain-Naunhof-Ammelshain, Borna-Lausigk-Borsdorf-Coswiger-Linie, Cunewalde-Löbau, Dohma (bezw. Zuschendorf)-Liebstadt (Seidewitztal), Freiberg-Hainichen, Großhartmannsdorf-Mittelsayda-Forchheim bezw. Lengefeld, Großwaltersdorf-Eggendorf, Hof- und Amtshainersdorf, Personenhaltepunkt, Haltestelle Kemtau, Pirk bezw. Oelsnitz-Roßbach und Posseck-Feilitzsch-Hof, Plauen-Treuen-Eich-Rodewitzsch und Anschlußgleis Seidel-Auerbach, Sayda-Niederseiffenbach bezw. Neuhausen-Deutschgeorgental, Sohland-Wehrsdorf-Steinigtwolmsdorf-Neustadt, Wurzen-Eilenburg, Wilsdruff-Gadewitz und Varianten. Auf sich beruhen bleiben alle übrigen.

Die zweite Kammer ist diesen Anträgen überall beigetreten.

— **Über die Verwendung ausländischer Arbeiter bei Bahnbauten** schreibt das Dresdner Journal: In der Öffentlichkeit ist mehrfach die Frage aufgetaucht, warum an eisenbahnfiskalischen Neubauten ausländische Arbeiter verwendet werden, obschon noch vielfach inländische Arbeitskräfte beschäftigungslos sind. Wie wir erfahren, sind die mit Ausführung größerer Bauarbeiten im Eisenbahnbereiche betrauten Unternehmer vertragsmäßig verpflichtet, soweit als nur möglich Inländer zu beschäftigen und geeignete Arbeiter, die ihnen von der Verwaltung zugewiesen werden, bei Bedarf in erster Linie einzustellen. Es sind aber die inländischen Arbeiter für gewisse Ausführungen nicht oder weniger geeignet, beispielsweise für schwere Erd- und Felsenarbeiten, oder inländische Maurer nicht ohne weiteres für die besondere Übung und Fertigkeit erfordernden Bruchsteinmaurerarbeiten, so daß Inländer oft selbst die Verwendung zu derartigen Arbeiten ablehnen. Es läßt sich daher die Beschäftigung ausländischer Arbeitskräfte bei Ausführungen gedachter Art nicht umgehen und zwar umsoweniger dann, wenn sie umfänglich und in kurzer Zeit herzustellen sind. Die Eisenbahnverwaltung wacht aber unausgesetzt darüber, daß die Zahl der bei ihren Bauten beschäftigten Ausländer stets unter der Zahl der inländischen Arbeitskräfte sich hält und diese nicht benachteiligt werden.

— **Fahrpreisermäßigung für landwirtschaftliche Arbeiter in Württemberg.** Das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, hat verfügt, daß für landwirtschaftliche Arbeiter (Saisonarbeiter, Hopfenpflücker), die zum Zweck des Aufsuchens von Arbeitsgelegenheit in landwirtschaftlichen Betrieben nach einer im württembergischen Staatsgebiet gelegenen württembergischen Staatsbahnstation reisen, auch im laufenden Jahre in der Zeit vom 15. Mai bis Ende November die Eisenbahnfahrtaxen in der Weise ermäßigt werden, daß einfache Personenzugfahrkarten III. Klasse zur Rückfahrt nach der Abgangsstation bis spätestens 30. November berechtigen, wenn die Reise zu dem genannten Zweck erfolgt ist und nachgewiesen wird, daß der Reisende in der Zwischenzeit wirklich als landwirtschaftlicher Arbeiter (Hopfenpflücker) beschäftigt war. Für Kinder im Alter bis zu 10 Jahren wird diese Taxermäßigung nicht eingeräumt. Die Benutzung von Schnellzügen ist auch gegen Nachzahlung nicht gestattet.

— **Beschleunigung der Auszahlung von Nachnahmen.** Zu der Einsendung in Nr 28 S. 443 d. Ztg. wird uns ergänzend mitgeteilt, daß neuerdings auch der Stuttgarter Handelsverein sich mit der vorliegenden Frage befaßt hat. Ausweislich seines neuesten Jahresberichts ist an diesen Verein aus Mitgliederkreisen der Antrag gelangt, bei Nachnahmen auf Fracht- und Eilgutsendungen wie bei der Post die Nachnahmebeträge nach deren Eingang den Absendern zuzustellen. Der Verein hat diesen Antrag bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen empfohlen, indem er auf die mannigfachen Verzögerungen und Weiterungen bei der Auszahlung, namentlich bei erheblicher Entfernung der Güterstellen von den Wohnungen der Versender, hinwies. Die Generaldirektion hat aber einen ablehnenden Standpunkt dazu eingenommen; ihr erscheint eine allgemeine Anordnung der Auszahlung der Nachnahmebeträge durch die Post oder durch besondere Boten nicht zweckmäßig; sie befürchtet eher eine Geschäftserschwerung durch eine solche Neuerung. Sie hat aber die Güterstelle Stuttgart doch angewiesen, den Bitten einer Zustellung der Nachnahmebeträge durch Boten unter Anrechnung einer Gebühr von 20 ₰ oder durch die Post unter Portoabzug zu entsprechen.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat März d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1925,41 km (im Vorjahr 1904,15 km) 3 291 667 (3 232 701) Personen und 843 941 (803 981) t Güter befördert. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 580 000 (1 563 040) ℳ, aus dem Güterverkehr 3 114 000 (2 959 192) ℳ, aus sonstigen Quellen 1 277 000 (1 257 000) ℳ, zusammen 5 971 000 ℳ, gegenüber den Einnahmen vom März 1903 mehr 191 768 ℳ. Vom 1. April 1903 bis letzten März 1904 wurden vereinnahmt 61 735 000 ℳ, gegenüber den Einnahmen des gleichen Zeitraumes im Vorjahr mit 58 575 794 ℳ mehr 3 159 206 ℳ.

— **Die badischen Eisenbahnfinanzen.** Aus der Etatsrede des neuen badischen Finanzministers im Landtage sind folgende auf das Eisenbahnwesen bezügliche Stellen hervorzuheben:

„Für wesentlich ernster als die Lage unseres allgemeinen Staatshaushalts sehe ich die unserer Eisenbahnfinanzen an. In den Jahren 1893 bis 1899 haben die Reinerträge unserer Eisenbahn gerade ausgereicht zur Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld. Schon vom Jahre 1900 ab ist ein Umschlag eingetreten. Die Reinerträge sind zurückgegangen und haben nicht mehr ausgereicht, um die Tilgungsverpflichtungen zu decken. In den Jahren 1901/02 hat sich diese Bewegung in verstärktem Maße fortgesetzt, so daß die Eisenbahn Schuldentilgungskasse geradezu in den Zustand der Zahlungsunfähigkeit geriet. Es mußten Anlehen aufgenommen werden, die im Jahre 1902 den Betrag von 4 000 000 ℳ erreichten, um die Zins- und Tilgungsverpflichtungen der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse erfüllen zu können. Nun ist freilich im Jahre 1903 eine erfreuliche Wendung zum Besseren eingetreten. Über alles Hoffen und Erwarten hinaus günstig hat die Eisenbahnkasse abgeschlossen. Die Reinerträge sind bedeutend gestiegen und haben ausgereicht, um den Betrag aufzubringen, der nötig ist zur Tilgung und Verzinsung der Eisenbahnschulden. Aber über diese erfreuliche Tatsache darf man eine andere, die im Hintergrund steht, nicht vergessen: die ungeheuere Zunahme unserer Eisenbahnschulden. Wir dürfen auch nicht übersehen, daß von den Eisenbahnschulden, die wir zu tilgen und zu verzinsen haben, nur diejenigen bereits der Tilgung unterworfen sind, die bis zum Jahre 1904 kontrahiert wurden. Die späteren Schulden im Betrage von 150—160 000 000 ℳ unterliegen jetzt noch nicht der Tilgung. Es ist begreiflich, daß diese Verhältnisse das Herz des Leiters der Finanzverwaltung mit banger Sorge erfüllen, und ich kann bestätigen, daß die kritische Lage unseres Staatshaushaltes auch meinem hochverehrten Amtsvorgänger schwere Sorgen bereitet und daß er sich lebhaft mit der Frage beschäftigt hat, wie Abhilfe geschaffen werden kann. Als ein besonderes Glück muß ich es bezeichnen, daß er die zur Sanierung unseres Staatshaushaltes erforderlichen Maßnahmen noch selbst in die Wege leiten konnte. Ich bin dadurch in der angenehmen Lage, der Aufstellung eines eigenen Finanzprogramms enthoben zu sein. Ich glaube den Interessen unseres Landes am besten zu dienen, wenn ich mir das Finanzprogramm Buchenbergers zu eigen mache und mich auf den Boden seiner Vorschläge stelle. Sie enthalten ein Programm für die Gegenwart und für die Zukunft. Für den Augenblick handelt es sich darum, das gestörte Gleichgewicht in unserem Staatshaushalt wieder herzustellen. Für die Zukunft muß der Entwicklung unserer Einnahmequellen besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden."

„Was die Beseitigung des Defizits anlangt, so stehe ich auf dem Boden der Vorschläge meines Amtsvorgängers. Wir sind genötigt, die Fehlbeträge auf die in der Amortisationskasse angesammelten Vermögensreserven zu verweisen und den Ersatz an dieselbe auf günstigere Budgetperioden zu verschieben. Allein diese Maßregel genügt nicht. Der verfügbare Bestand der Amortisationskasse beträgt nur 11 000 000 ℳ, das Defizit 14 000 000 ℳ. Die Reserven sind also an sich zur Deckung des Defizits nicht ausreichend. Deshalb ist dem Landtage in einem besonderen Gesetzvorschlag der Antrag unterbreitet, die beweglichsten unserer direkten Steuern, die Einkommen- und Kapitalrentensteuer, vorübergehend um 20 % zu erhöhen. Dieser Vorschlag bildet das Rückgrat in dem Sanierungsprogramm, ohne das von einer Gesundung unserer finanziellen Verhältnisse nicht die Rede sein kann. . . ."

„Die Steuererhöhung allein wird indes nicht genügen. Es wird außerdem notwendig sein, daß wir unsere Ausgabepolitik auf das durch die Höhe unserer Staatseinnahmen gegebene Maß zurückführen. Die Steigerung des Staatsaufwands, wie wir sie in den letzten Budgetperioden zu verzeichnen hatten, kann in gleicher Weise nicht fortgesetzt werden, wenn nicht unausgesetzte Störungen im Gleichgewicht des Staatshaushalts eintreten sollen. Ich bin deshalb in die unangenehme Notwendigkeit versetzt, auch den übrigen Ressorts gegenüber diesen Standpunkt geltend machen zu müssen, und hoffe, daß die Eisenbahnverwaltung die im Jahre 1903 von so schönem Erfolg begleiteten Versuche einer Herabminderung unseres Betriebskoeffizienten fortsetzt und Hand in Hand damit eine Ermäßigung des Tempos im Eisenbahnbau eintreten läßt. . . ."

— **Badische Eisenbahnfragen.** Die Köln. Ztg. schreibt: „Während seit 1899 der Reinertrag der badischen Staatseisenbahnen von Jahr zu Jahr immer tiefer sank und im letzten Jahre nur noch 14 Millionen Mark ausmachte, ist der Abschluß für das Jahr 1903 wieder erheblich befriedigender, als man noch bis vor kurzem angenommen hatte. Gegenüber den Ausgaben von 57 Millionen Mark ist ein Einnahmebetrag von 79 1/3 Millionen Mark zu verzeichnen, so daß für das Jahr 1903 der Einnahmeüberschuß 22 1/4 Millionen Mark beträgt. Dieses erfreuliche Ergebnis bietet den großen Vorteil, daß die Regierung in der Lage ist, in gleichem oder noch ausgedehnterem Umfange wie bisher in der Erhöhung der Gehälter für die Eisenbahnbeamten fortzufahren und in der planmäßigen Verbesserung und dem Ausbau des Eisenbahnverkehrswesens die seit langem eingeschlagenen Bahnen weiter zu verfolgen. Nach den Berechnungen der Regierung scheint zwar festzustehen, daß Baden sein Personal von allen deutschen Staatsbahnverwaltungen am besten bezahlt; immerhin bietet aber der günstige Abschluß des letzten Betriebsjahres die Möglichkeit, noch weitergehende Wünsche der Eisenbahnarbeiter (Übergang zu Monats- und Jahreslöhnen) zu berücksichtigen."

„Die Durchführung der elektrischen Streckenblockung, durch die die Betriebssicherheit auf den Bahnen erhöht und das Fahren der Züge in rascherer Aufeinanderfolge erreicht wird, kann in der nächsten Budgetperiode mehr als bisher beschleunigt werden. Dem Vorgange anderer Eisenbahnverwaltungen entsprechend sollen auch auf badischen Stationen Fernsprecher für die von den lokalen Beamten an die Betriebsdienststellen zu erstattenden Meldungen zur Anwendung kommen, um dadurch die Sicherung der Ein- und Ausfahrt der Züge zu erhöhen. Die mit Einführung der Mischgasbeleuchtung bei den badischen Bahnen angestellten Versuche sind günstig ausgefallen. Die Beleuchtung der Wagen wird dadurch wesentlich verbessert; Versuche mit elektrischer Beleuchtung wurden nur bei einem D-Wagen gemacht, wobei das Stonesche System zur Anwendung kam. Eine Entschließung über die allgemeine Einführung dieser Beleuchtungsart hat die badische Eisenbahnverwaltung wegen der hohen Anlagekosten vertagt, auch mit Rücksicht darauf, daß diese Versuche bei den übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen noch nicht als abgeschlossen zu betrachten sind." . . .

— **Bahnsteigsperre in Baden.** Da sich die Bahnsteigsperre bisher auf den Strecken Karlsruhe-Schwetzingen-Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Karlsruhe bewährt hat, werden vom 5. Mai d. J. ab folgende weiteren Strecken des badischen Bahnnetzes in ihr Gebiet einbezogen: Karlsruhe-Ettlingen/Durmersheim-Rastatt-Freiburg-Basel, Heidelberg-Schwetzingen-Appenweier-Kehl, Denzlingen-Elzach, Freiburg-Breisach; ferner die Stationen: Baden, Wintersdorf, Lahr und Neuenburg.

— **Einnahmen der badischen Staatsbahnen.** Noch günstiger als die gegenüber dem Vorjahre bereits sehr gestiegenen Februareinnahmen haben sich die Einnahmen der genannten Bahnen im Monat März gestaltet. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 1 809 820 ℳ (Vorjahr 1 733 130 ℳ), aus dem Güterverkehr 4 386 930 (3 869 260) ℳ, aus sonstigen Quellen 649 350 (496 600) ℳ, zusammen 6 846 100 (6 098 990) ℳ, mithin gegen den gleichen Monat im Vorjahre mehr 747 110 ℳ. Das erste Vierteljahr 1904 lieferte insgesamt 17 888 280 ℳ gegenüber 16 557 240 ℳ Einnahmen im gleichen Zeitraum 1903, was einem Mehr für 1904 von 1 331 040 ℳ entspricht.

— **Eisenbahnmuseum in Baden.** Die badische Eisenbahnverwaltung hat, wie die Nordd. Allgem. Ztg. erfährt, seit einiger Zeit damit begonnen, Gegenstände und Darstellungen, welche keinen Gebrauchswert mehr besitzen, aber für die Geschichte und Entwicklung des badischen Eisenbahnwesens von bleibendem Interesse sind, zu sammeln, um so den Grundstock zu einem später vielleicht einzurichtenden Eisenbahnmuseum zu gewinnen. Eine derartige Sammlung, wie sie in mustergültiger Weise z. B. von den Königlich bayerischen Staatseisenbahnen in Nürnberg und von den Königlich ungarischen Staatsbahnen in Budapest sowie von dem österreichischen Eisenbahnministerium in Wien aufgestellt wurde, würde nicht nur Wert für den Eisenbahnfachmann haben, sondern auch weiten Kreisen die Möglichkeit geben, ihre Kenntnisse und Anschauungen im Gebiet des Eisenbahnwesens zu erweitern und zu vertiefen. Soweit möglich, sollen die interessanten Gegenstände selbst einer derartigen Sammlung einverleibt werden. Für manche Gegenstände genügt auch die Aufbewahrung von Zeichnungen und Beschreibungen. Dagegen sind für Betriebsmittel, wie Lokomotiven, Wagen und dergleichen, auch für manche Betriebseinrichtungen diese Wege nicht gangbar, sei es, weil die Gegenstände selbst zu viel Raum beanspruchen würden, oder weil aus einer nur zeichnerischen Darstellung wohl der Fachmann, nicht aber der Laie die beabsichtigte Belehrung schöpfen könnte. Es ist deshalb in Aussicht genommen, bemerkenswerte Ausführungen der älteren und neueren Betriebsmittel mit möglichster Treue in Modellen von angemessener Größe nachzubilden, um auf diese Art ihre Bauart der Zukunft zu übermitteln. Zu diesem Zweck ist erstmals in das Budget 1904/05 der Betrag von 20 000 ℳ aufgenommen worden und beabsichtigt, in einer Reihe künftiger Budgetperioden solche Anforderungen zu wiederholen. Zunächst würden voraussichtlich die ältesten badischen Lokomotiven und Wagen im Modell nachgebildet werden; außerdem soll auch ein Modell des ältesten, nunmehr aus dem Dienst genommenen badischen Bodenseedampfboots zur Anfertigung kommen. Sofern hiernach die Mittel noch reichen, würde auch noch die eine oder andere der neuen

Lokomotiven im Modell nachgebildet werden. Vorerst ist geplant, diese Modelle durch die Großherzogliche Verwaltung der Hauptwerkstätte in deren Lehrlingswerkstätte herzustellen, indessen ist hierüber endgültige Entscheidung noch nicht getroffen. Für die Herstellung des Schiffsmodells ist eine auf dem Gebiet der Herstellung solcher Modelle erfahrene Firma in Aussicht genommen.

— **Der Eisenbahn-Spar- und Vorschußverein zu Danzig**, eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht, hielt kürzlich seine Generalversammlung ab. Aus der Jahresrechnung und dem Geschäftsbericht entnehmen wir folgende Angaben:

Erfreulicherweise ist der Verein auch im Geschäftsjahre 1903 stetig in seiner Entwicklung fortgeschritten. Die Mitgliederzahl betrug am 31. Dezember 1902 = 1289; eingetreten sind im Geschäftsjahre 1903 = 206, dagegen ausgeschieden durch Tod, Versetzungen und Aufkündigung 136 Genossen, so daß ein Zugang von 70 Mitgliedern zu verzeichnen war. Am 31. Dezember 1903 betrug mithin die Zahl der Genossen 1359. Die Zunahme entfällt fast ausschließlich auf solche Stationen, wo bereits früher Mitglieder der Genossenschaft vorhanden waren, wo also die segensreichen Einrichtungen des Vereins in erfreulicher Weise von den übrigen dort stationierten Beamten und Arbeitern erkannt worden sind. Von den am Schlusse des Geschäftsjahres 1903 vorhandenen Genossen waren 749 Beamte und 610 Hilfsbeamte und Arbeiter. Die Haftsumme betrug am 31. Dezember 1903 mit 1426 Geschäftsanteilen = 427 800 ℳ. Auf einen Genossen entfielen im Durchschnitt rund 77 ℳ bar eingezahlte Geschäftsanteile.

Neben den Geschäftsanteilen kann jeder Genosse auch noch Spareinlagen einzahlen, die mit dem feststehenden Satz von 3,5 % verzinst werden, während auf die bar eingezahlten Geschäftsanteile eine Dividende zur Auszahlung kommt, deren Höhe sich nach dem jeweilig erzielten Reingewinn des Vereins richtet. An den am Jahresschlusse vorhandenen Spareinlagen, deren Höhe für den einzelnen Sparer unbegrenzt ist und die jederzeit zurückgefordert werden können (bei höheren Beträgen erforderlichenfalls unter bestimmten kurzen Kündigungsfristen), waren 89 Genossen mit 25 071 ℳ beteiligt. Im Durchschnitt entfiel somit auf einen dieser Sparer 280,70 ℳ Spareinlagen.

Darlehnsempfänger verblieben am Jahresschlusse 761 Genossen oder rund 56 % aller Mitglieder des Vereins. Auf einen Schuldner entfiel im Durchschnitt ein Darlehnsbetrag von rund 86 ℳ. Die Darlehen bis zu 30 ℳ sind mit nur 4 %, höhere in der Regel mit 5 % zu verzinsen. Im Laufe des Geschäftsjahres wurden 708 Darlehnsanträge erledigt. Über die Zunahme des Geschäftsumfanges geben folgende Zahlen Aufklärung:

Es betrugen am Schlusse des Geschäftsjahres rund	1902 ℳ	1903 ℳ	gegen das Jahr 1902 mehr
die Geschäftsanteile der Genossen	68 302	104 612	36 310 ℳ = 53 %
„ Spareinlagen „ „	17 309	25 071	7 761 „ = 45 „
„ Darlehen „ „	52 621	65 043	12 422 „ = 24 „

Von dem Vermögen des Vereins waren am Jahresschlusse ferner noch 75 200 ℳ als Hypotheken angelegt.

Die Generalversammlung genehmigte die Jahresrechnung und erteilte Entlastung. Es wurde beschlossen, eine Dividende von 4½ % auf die bar eingezahlten Geschäftsanteile auszuzahlen bezw. gutzubringen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurden befördert: der Direktionsassessor bei der Generaldirektion Josef Mayer zum Oberinspektor daselbst, der Eisenbahnassessor Franz Nutzinger zum Direktionsassessor bei der Betriebswerkstätte Weiden und der Eisenbahnassessor Ludwig Maier zum Direktionsassessor bei jener in Regensburg; ernannt: zum Eisenbahnassessor bei der Zentralmagazinverwaltung Nürnberg der geprüfte maschinentechnische Praktikant Rudolf Keller; versetzt: zur Generaldirektion der Oberinspektor und Güterstationsvorstand in München Z.-B. Ludwig Stindt; in dauernden Ruhestand versetzt: der Oberinspektor und Stationsvorstand Karl Spieß in Oberkotzau. Gestorben ist der Oberbauinspektor Adolf Weingarth in Weiden.

Der Vorstand der Werkstätteninspektion Eßlingen, Maschineninspektor, tit. Baurat Straßer wurde auf die Stelle des Vorstandes des maschinentechnischen Bureaus der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen mit der Dienststellung eines Baurats befördert.

Österreich.

— **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Betriebsergebnisse dieser Bahn sind nach der vorliegenden Abrechnung äußerst günstige. Die Hauptziffern stellen sich wie folgt:

I. Hauptbahnnetz.

	1903	1902
	Kronen	
Einnahmen im Personen- und Gepäckverkehr	17 966 282	17 534 971
Einnahmen im Güterverkehr	69 521 017	66 939 023
verschiedene Einnahmen	933 953	727 758
Summe der Betriebseinnahmen	88 421 253	85 201 754
eigentliche Betriebsausgaben	46 512 175	47 906 873
besondere Auslagen (Steuer usw.)	10 177 010	9 963 789
Summe der Betriebsausgaben	56 689 185	57 870 663
Betriebsüberschuß	31 732 067	27 331 090
Erfordernis für Verzinsung und Tilgung der Anlehen	14 264 320	14 177 767
Reingewinn	17 467 746	
Anteil des Staates	1 282 748	
Reinertrag des Hauptbahnnetzes	16 184 998	13 153 322

II. Sonstige gesellschaftliche Unternehmungen:

Ertrag aus dem Betriebe der Lokalbahnen	463 946	450 113
Ertrag des Montanbesitzes	3 147 872	3 975 686
Ertrag des Privatbesitzes	145 683	133 975
Ertrag des allgemeinen Reservefonds	684 449	879 922
Zinseneingänge	190 742	136 359
Kursgewinn an Valuten	34 285	26 863
verschiedene Erträge	14 333	6 506
	4 631 312	5 609 427
ab Tantiemenanteil	21 228	30 022
Reinertrag der sonstigen gesellschaftlichen Unternehmungen	4 660 083	5 579 404
Gesamtertrag	20 845 082	18 732 727

Auf dem Hauptbahnnetz waren die Erträge aus dem Personen- und Gepäckverkehr um rund 430 000 Kr. höher, trotz der Einführung der Fahrkartensteuer, welche bei der Nordbahn etwa 2 000 000 Kr. betragen hat. Seit dem 1. Januar 1903 war auf den Linien der Nordbahn eine Erhöhung der Fahrpreise in Kraft getreten, nachdem schon vom 1. Oktober 1902 ab eine solche im Lokalverkehr bestanden hatte. Die Befürchtung, daß infolge des Hinzutrittes der Fahrkartensteuer der Verkehr eine wesentliche Einschränkung erfahren werde, hat sich erfüllt, denn es war tatsächlich im abgelaufenen Jahre ein Minderverkehr zu verzeichnen, der rund 20 % betragen hat.

Im Güterverkehr, in dem eine Mehreinnahme von rund 2 600 000 Kr. eingetreten ist, hat sich gegenüber dem Jahre 1902 eine Steigerung von etwa 3,5 % ergeben. Der Güterverkehr ist bei einer Gesamtbewegung von 14 548 000 t um 568 000 t gestiegen, und diese Steigerung erstreckt sich nahezu auf alle Massengüter. An Kohle wurden verfrachtet 6 363 000 (+ 128 000) t. Hiervon entfallen auf oberschlesische Kohle 3 238 000 t, der Rest auf das österreichische Revier. An Eisen- und Stahlwaren sind 32 000 t, an Holz 35 000 t, an Getreide 32 000 t, an Erzen 47 000 t, an Petroleum 92 000 t (insgesamt 462 000 t), an Mehl und Mahlprodukten 17 000 t, an Rüben 21 000 t, an Steinen 11 000 t, an Spiritus 1900 t mehr verfrachtet worden, während die Zuckersendungen um rund 39 000 t bei einer Gesamtverfrachtung von 426 000 t abgenommen haben.

Die eigentlichen Betriebsausgaben weisen zum erstenmal nach einer langen Reihe von Jahren, während derer dieses Konto eine starke Steigerung zu verzeichnen hatte, eine Abnahme von nahezu 1 400 000 Kr. aus. Es ist dies zunächst auf die im allgemeinen streng wirtschaftliche Gebarung im Betriebe zurückzuführen, dann aber auch auf die wesentliche Verringerung in den Preisen der Gebrauchsmaterialien, insbesondere der Kohle. Die Nordbahn verbraucht alljährlich etwa 3 000 000 Doppelzentner Kohle und hat aus diesem Titel allein rund 300 000 Kr. gegen das Vorjahr weniger verausgabt. Die Steige-

rung der besonderen Auslagen ist eine Folge der höheren Erwerbsteuer sowie der größeren Beiträge zum gesellschaftlichen Pensionsfonds. Die Steuern der Nordbahn betragen 7 700 000 Kr., wovon auf das Hauptbahnnetz 6 300 000 Kr. entfallen.

Von den sonstigen gesellschaftlichen Unternehmungen ist der Ertrag aus dem Betriebe der Lokalbahnen um rund 13 000 Kr. höher, während der Ertrag des Montanbesitzes um mehr als 800 000 Kr. gegenüber 1902 zurückgeblieben ist. Diese Verringerung ist ausschließlich eine Folge der höchst ungünstigen Preislage auf dem Kohlenmarkte. Die Nordbahn förderte im Jahre 1903 aus ihren Gruben insgesamt 13 233 000 dz, d. i. um 230 000 dz mehr als im vorangegangenen Jahre.

Der Verwaltungsrat schlägt die Festsetzung der Gesamtdividende mit 262,50 Kr. vor. Diese ergibt eine Verzinsung des Nennbetrages der Aktien von 2050 Kr. mit 12,81 % (gegen 12,12 % im Vorjahre) und eine Verzinsung des heutigen Kurswertes von 5630 Kr. mit 4,663 % (gegen 4,49 % vom vorjährigen Kurswert). Die Dividende in der Höhe von 262,50 Kr. ist um 14 Kr. höher als im Vorjahre, ungeachtet gleichzeitiger Stärkung des Vorjahres auf neue Rechnung um 1 285 000 Kr. Die Staatsverwaltung erhält diesmal wieder einen Gewinnanteil in der Höhe von rund 1 280 000 Kr. Im Staatsvoranschlage des Jahres 1904 war ein Gewinnanteil des Staates nicht eingestellt. Es wurde bei der Budgetaufstellung ein Reinertrag des Hauptbahnnetzes von 14 040 000 Kr. angenommen, während das tatsächliche Reinerträgnis sich auf 16 180 000 Kr. beläuft.

— **Graz-Köflacher Eisenbahn.** Der Reinertrag der Gesellschaft ist im Jahre 1903 gegenüber dem Vorjahre um rund 70 000 Kr. zurückgegangen. Die Mindereinnahme ist der geringeren Kohlenförderung und dem Rückgange der Kohlenpreise, dann der durchgeführten Tarifermäßigung um durchschnittlich 5 % zuzuschreiben. Diese ungünstigen Umstände konnten durch die Ersparnis aus der Prioritätenkonversion nur zum Teil wettgemacht werden. Die Dividende wird um 2 Kr. niedriger als im Vorjahre bemessen werden.

— **Elektrischer Betrieb auf der Staatsbahnlinie Leobersdorf-Gutenstein.** Der Eisenbahnminister empfing dieser Tage eine Abordnung der Gemeinden des Gutensteiner Tales, welche die Bitte vortrug, der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Staatsbahnlinie Leobersdorf-Gutenstein, wobei die elektrische Kraft aus den Myrafällen gewonnen werden soll, behufs Verbesserung des den heutigen Verkehrsbedürfnissen nicht genügenden Zugverkehrs das Interesse der Staatsbahnverwaltung zuzuwenden. Der Minister empfing die Abordnung auf das Wohlwollendste, betonte das Interesse der Staatsbahnen an allen technischen Fortschritten, sagte die eingehende Prüfung der Angelegenheit zu und stellte eine baldige Mitteilung über das Ergebnis der Prüfung ihrer Anträge in Aussicht. Sollte sich zeigen, daß der elektrische Betrieb der Staatsbahnverwaltung finanzielle Opfer auferlegen würde, welche keinesfalls ins Auge gefaßt werden könnten, so werde, wie der Minister hervorhob, der Verbesserung des Fahrplans im Rahmen der bestehenden Betriebseinrichtung das Augenmerk zugewendet und diese zum Gegenstande des Studiums gemacht werden.

— **Neue Bergbahnen in Tirol und Vorarlberg.** Schon seit einiger Zeit hat der starke Besuch der nördlich von Innsbruck am Hang der Solsteinkette gelegenen Hungerburg den Gedanken wachgerufen, die Hungerburg durch eine Bahn mit dem Tal zu verbinden. Nunmehr erteilte das Eisenbahnministerium die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Drahtseilbahn auf die Hungerburg. Ihr Ausgangspunkt soll Mühlau werden. Der zu überwindende Höhenunterschied beträgt 240 m. Die Hungerburg liegt 858 m hoch und gewährt eine prachtvolle Aussicht über das Inntal und das Mittelgebirge bis zu den mit ewigem Schnee bedeckten Stubaier Hochgipfeln.

Gegenwärtig nimmt ein Züricher Ingenieur, angeblich im Auftrag einer kapitalkräftigen schweizerischen Vereinigung, Vermessungen für eine elektrische Zahnradbahn auf den Pfänder (1060 m) bei Bregenz vor. Die Länge der Trasse würde 3 km, die Baukosten sollen etwa 750 000 Kr. betragen.

Ungarn.

— **Berner Übereinkommen betreffend das internationale Eisenbahnfrachtrecht.** Kürzlich wurde in Budapest eine Besprechung von Vertretern des österreichischen Eisenbahnbahnministeriums und des ungarischen Handelsministeriums wegen der im nächsten Frühjahr stattfindenden Revisionskonferenz über das internationale Eisenbahnfrachtrecht abgehalten. Den Anlaß zu dieser Vorbesprechung bot die am 6. Mai in Berlin stattfindende Beratung von Vertretern der österreichischen, ungarischen und der deutschen Regierung, in welcher ein einheitliches Vorgehen Österreich-Ungarns und des Deutschen Reiches auf der nächsten Revisionskonferenz bezw. eine übereinstimmende Stellungnahme beider Reiche gegenüber den Abänderungsvorschlägen, welche die nächste Revisionskonferenz beschäftigen werden, vereinbart werden soll.

— **Die ungarische Investitionsvorlage** gelangte am 18. d. M. im Finanzausschuß des ungarischen Abgeordnetenhauses zur Verhandlung, kam aber kaum über die ersten Anfänge der Generaldebatte hinaus. Der Berichterstatter bemerkte einleitend, daß die gesamte öffentliche Meinung samt dem Parlament an dieses Gesetz große Erwartungen geknüpft habe; der Finanzminister habe in seiner vorjährigen Budgetrede angekündigt, daß die Regierung sich genötigt sehe, sehr weitgehende Investitionen auf eigene Verantwortung hin gewissermaßen als Notstandsarbeiten zu bewerkstelligen und daß sie seinerzeit hierüber dem Abgeordnetenhause eine besondere Vorlage erstatten werde. Dazumal veranschlagte der Finanzminister den Betrag auf beiläufig 200 000 000 Kr. Dieser Ankündigung entsprach die Regierung erst sechs Monate später, indem sie das erste Investitionsgesetz im Mai unterbreitete. In dieser seither wieder zurückgezogenen Vorlage sei der Bedarf von 200 000 000 auf 255 900 000 Kr. gestiegen. Die Gründe, aus welchen diese Vorlage nicht zur Verhandlung gelangte, seien bekannt, desgleichen wisse man, aus welchen Gründen die gegenwärtige Regierung diesen Gesetzentwurf zurückgezogen habe. Bei der nunmehr durchgeführten Umarbeitung der Vorlage sei der anzusprechende Bedarf abermals von 255 000 000 auf 320 000 000 Kr. angewachsen. Es sei unerläßlich, auf die früheren ähnlichen Investitionsgesetze zurückzugehen, nachdem zwischen diesen und der gegenwärtigen Vorlage ein sehr inniger Zusammenhang bestehe. Dieser Zusammenhang sei um so weniger zu leugnen, als auch jetzt gewisse Kredite für solche Arbeiten gefordert werden, welche sonst aus den in den früheren ähnlichen Gesetzen geforderten Krediten hätten zur Ausführung gebracht werden sollen. Die Befriedigung dieser Bedürfnisse konnte jedoch nicht erfolgen, weil das den früheren Gesetzen zugrunde gelegene Programm infolge der geänderten Verhältnisse nicht eingehalten werden konnte. Dahin gehöre in erster Linie das Investitionsgesetz vom Jahre 1897. Es sei durch dieses für die Zeit bis zum Jahre 1907 für Investitionen und Ausrüstungen auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen ein Kredit von 200 000 000 Kr. bewilligt worden. Von der zehnjährigen Periode, welche dieses Gesetz in Aussicht genommen hat, erübrigen noch vier Jahre; der bewilligte Kredit von 200 000 000 Kr. werde am Schlusse des laufenden Budgetjahres vollständig aufgebraucht sein. Die wirtschaftlichen und industriellen Verhältnisse rechtfertigen es, daß die Regierung die Genehmigung für diese im Rahmen des ersten Investitionsgesetzes angeführten Arbeiten verlangte, die ihr auch durch den Gesetzartikel 12 vom Jahre 1901 zugestanden wurde. Es mußten eben mit Rücksicht auf die wirtschaftliche und industrielle Notlage größere Fahrbetriebsmittel für die ungarischen Staatsbahnen angeschafft werden, als im Gesetze vorgesehen waren, und infolgedessen mußte das in jenem Gesetze aufgestellte Investitionsprogramm vollständig umgestürzt werden. So seien für Werkstätten allein statt der bewilligten 46 000 000 nur 30 800 000 Kr., daher um 15 200 000 Kr. weniger verwendet worden. Für die Auswechslung von Holzbrücken seien statt der bewilligten 4 000 000 nur 2 200 000 Kr. aufgewendet worden, also um 1 800 000 Kr. weniger. Für die Legung zweiter Gleise seien 27 300 000 Kr. veranschlagt worden. Ausgegeben seien nur 22 400 000 Kr. oder nahezu 5 000 000 Kr. weniger. Für die Erweiterung von Stationsgebäuden hatte man 34 200 000 Kr. veranschlagt, jedoch nur 24 900 000 Kr., also um 9 300 000 Kr. weniger ausgegeben. Nach den Berechnungen des Berichterstatters seien für die im Gesetze angeführten Zwecke im ganzen um rund 34 000 000 Kr. weniger ausgegeben worden, dagegen für die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln um 33 400 000 Kr. mehr, als veranschlagt gewesen ist, verwendet. Diese Tatsachen beweisen, wie schwierig es sei, ein Investitionsprogramm auf eine lange Reihe von Jahren hinaus im vorhinein festzustellen. Den Folgen dieser Abweichungen vom ursprünglichen Programm begegne man in dem jetzt unterbreiteten Gesetzentwurf auf Schritt und Tritt, indem 21 300 000 Kr. dazu dienen werden, solche Arbeiten auszuführen, die schon im Jahre 1897 vorgeschlagen waren, jedoch unterblieben sind. Der Berichterstatter führte des weiteren aus, daß man auch den 5 000 000 Kr., welche für eine anderweitige Unterbringung des Kohlenbahnhofes in Budapest vorgesehen waren, in naher Zeit wieder begegnen werde, desgleichen den Kosten für die Legung des zweiten Gleises auf der Strecke Czegled-Szolnok. Beide Arbeiten seien schon im Jahre 1897 beschlossen gewesen. Diese Angelegenheiten hängen offenbar zusammen mit der Frage der Verbindung des Stammnetzes der ungarischen Staatsbahnen mit den Linien der ehemaligen österreichischen Staatseisenbahngesellschaft. Vor der Entscheidung dieser Frage wäre die Legung des zweiten Gleises auf dieser Strecke eine verfehlte

Maßregel, was aber noch lange nicht so viel bedeute, als ob die Legung des zweiten Gleises überflüssig sei.

Die Erfahrung, daß das Arbeitsprogramm und mit diesem zugleich das Finanzprogramm der Investitionen durch die wechselnden Bedürfnisse stets über den Haufen geworfen werden, ferner die finanzielle Lage des Landes, die veränderten Verhältnisse im Staatshaushalte, die rapide Zunahme der Personalausgaben und die Notwendigkeit der Deckung von noch unabsehbaren Anforderungen nötigten dazu, das jetzt von der Regierung unterbreitete Investitionsprogramm mit größter Sorgfalt zu prüfen, und zwar nicht nur aus dem Gesichtspunkte der Notwendigkeit, sondern auch aus jenem der Nützlichkeit. Es sei eine Tatsache, daß die öffentliche Meinung das Investitionsprogramm der Regierung nicht mit Beruhigung aufgenommen habe, weil es nach der allgemeinen Auffassung zu eng begrenzt sei und nicht den Erwartungen entspreche, welche an eine Investitionstätigkeit im großen Stile geknüpft wurden. Die öffentliche Meinung erwartete aus diesem Programm jene Anregung, welche der jetzigen ungünstigen Lage der Industrie ein Ende bereiten sollte. Der Finanzausschuß jedoch, der mit der Regierung in gleichem Maße die Pflicht habe, über die Erhaltung des Gleichgewichtes im Staatshaushalte zu wachen, müsse darauf hinweisen, daß durch unausgesetzte staatliche Arbeiten und Bestellungen allein die Industrie eines Landes nicht genährt werden könne und daß der Staat und die staatlichen Investitionen nach dieser Richtung hin nur einen mittelbaren Zweck verfolgen können. Man müsse sich daher bei Prüfung der Vorlage darauf beschränken, festzustellen, in welchem Maße die vorgeschlagenen Arbeiten notwendig und nützlich sind und sich mit der finanziellen Lage des Landes in Einklang bringen lassen. Dieser Standpunkt sei wohl kein volksbeliebter, aber ein pflichtgemäßer. Es müsse aus diesem Gesichtspunkte beklagt werden, daß die Regierung nicht in der Lage war, die Arbeiten für den Schiffskanal zwischen Donau und Theiß, den Ausbau anderer Wasserwege, den Bau eines Handelshafens in Budapest, die Verlegung der Budapester Bahnhöfe in das Programm aufzunehmen, denn diese weitgehenden Arbeiten hätten gewiß solche Anregungen geboten. Es sei die Aufgabe des Finanzausschusses, die öffentliche Meinung darüber aufzuklären, daß es eine unrichtige Wirtschafts- und Investitionspolitik wäre, die mit der finanziellen Lage nicht rechnen würde. Beurteile man nun die Vorlage aus solchen Erwägungen, so werde man der Regierung zubilligen müssen, daß sie richtig gehandelt habe, als sie aus dem Programm manche Arbeiten beseitigte, die ohne Gefahr auch später ausgeführt werden können.

Der Berichterstatter ging sodann besonders auf die finanzielle Gebarung der ungarischen Staatsbahnen über und führte durch tabellarische Aufstellungen, die bis in die 80er Jahre zurückreichen, den Nachweis, daß die ungarischen Staatsbahnen nicht nur die investierten Kapitalien entsprechend verzinsen, sondern daß die jeweiligen Investitionen stets in den Betriebsergebnissen zum Ausdruck kommen und man es daher in dieser Beziehung ganz gewiß mit fruchtbringenden Ausgaben zu tun habe, die immer wiederkehrenden Investitionen für die Staatsbahnen also nichts Bedenkliches an sich haben.

— **Die ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1903.** Die Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen betrugen im Jahre 1903 nach dem soeben erschienenen endgültigen Ausweis 230 660 000 Kronen (+ 8 640 000 Kr. gegen 1902). Hiervon entfielen auf den Personenverkehr 52 480 000 (+ 4 780 000) Kr., auf den Güterverkehr 155 700 000 (+ 3 240 000) Kr., der Rest auf andere Einnahmen. Die Einnahmen haben die des vorhergegangenen Jahres um rund 4 %, den Voranschlag um 1,7 % übertroffen. Der größere Teil der Mehreinnahmen entfällt auf den Personenverkehr, was hauptsächlich auf die Erhöhung der Fahrpreise für die größeren Entfernungen zurückzuführen ist. Der Betriebsüberschuß ergab eine mehr als 4prozentige Verzinsung des investierten Kapitals.

Niederlande.

— **Fürsorge für das Personal der Holländischen Eisenbahngesellschaft.** Das Personal dieser Bahn hat einen Verein gebildet, welcher sich zur Aufgabe stellt, die Wohlfahrt der Beamten und das Interesse der Mitglieder durch gemeinschaftliches Auftreten in jeder Hinsicht zu fördern; politische und konfessionelle Angelegenheiten sind ausgeschlossen. Zu diesem Ende hat jedes Mitglied eine bestimmte einmalige Geldsumme beigetragen und außerdem wird von jedem Mitglied zur Bestreitung der Verwaltungskosten ein kleiner jährlicher Beitrag erhoben.

Das Hauptbureau dieses Vereins befindet sich in Amsterdam, Damrak 60; mit der Leitung und Verwaltung sämtlicher Kassen und Abteilungen ist ein Geschäftsführer betraut, der nicht im Dienste der Eisenbahn steht. Der Verein ist in sehr kurzer Zeit auf 2000 Mitglieder angewachsen, man kann sich daher den Umfang des Geschäftsbetriebes wohl denken. Es mußten dem Geschäftsführer bereits fünf Schreiber zugeteilt werden.

Augenblicklich hat dieser Verein eine Spar- und Zuschußkasse, eine Bibliothek und eine Unterrichtsabteilung gegründet, und am 1. Juni wird man einen Konsumverein schaffen. Dieser wird vorläufig ein großes Lager für Kolonialwaren in Amsterdam eröffnen; die Waren gelangen einmal wöchentlich nach sämtlichen Stationen frachtfrei zum Versand. Jedes Mitglied erhält eine Kiste, worin die Waren verpackt werden, und ein Bestellbuch. Dieses Lager wird nach dem Muster des großen Magazins der österreichischen Staatsbahn in Wien angelegt. Da nun die Waren im großen angekauft und den Mitgliedern zu den billigsten Preisen verabfolgt werden, so ist es selbstverständlich, daß für die Mitglieder hierdurch große Vorteile entstehen müssen. Die meisten Beamten warten denn auch mit dem Zutritt, bis der Konsumverein mit der Lieferung angefangen hat; sobald dies der Fall ist, wird die Zahl der Mitglieder ganz bedeutend steigen.

Da nun der Verein aus eigner Kraft hervorgegangen ist, so sieht man, daß der Geist, der im allgemeinen im Personal der Holländischen Eisenbahn vorhanden ist, nichts zu wünschen übrig läßt, und daß die Zeitungsnachrichten, welche das Verhalten des Personals gegenüber der Direktion als weniger „angenehm“ beschreiben, auf unrichtigen Mitteilungen beruhen.

Es ist selbstverständlich, daß die Direktion ein sehr großes Interesse an der Wohlfahrt der Beamten hat, und deswegen hat sie den Verein anerkannt und ihre Mitwirkung in jeder Hinsicht zugesagt, ohne diese Stütze würde das Unternehmen des Vereins wohl nicht zur Ausführung gelangen können.

Die Fürsorge der Direktion für das Personal zeigt sich auch darin, daß seit Jahren von ihr Steinkohlen und Kartoffeln zum Einkaufspreise und frachtfrei nach sämtlichen Stationen geliefert werden; in den letzten Jahren wurden auch wollene Bettdecken zum Einkaufspreise gegen Teilzahlung geliefert, und beinahe alle verheirateten Beamten machten hiervon Gebrauch.

Es ist zu hoffen, daß der neue Verein zum Vorteil des Personals wirkt und daß das gute Einvernehmen, welches zwischen den Beamten und der Direktion besteht, hierdurch noch gesteigert wird. K.

Übrige europäische Länder.

— **Politisch-strategische Einwände gegen die neugeplante belgisch-deutsche Eisenbahnverbindung.** Es ist an dieser Stelle wiederholt darauf hingewiesen worden, daß sich in Belgien starke Einflüsse gegen die neue bezw. verbesserte Verbindung nach Aachen geltend machen. Besonders sind es die Vertreter von Lüttich und Verviers, welche dagegen auftreten, weil nach ihrer Ansicht der Durchgangsverkehr durch die neue Linie von diesen bedeutenden Industriemittelpunkten abgelenkt würde. Im Parlament hat der Eisenbahnminister auf Anfragen geantwortet, daß man betreffs der Führung der Linie in Belgien über bestimmte Punkte noch keine Verpflichtung eingegangen sei. Nun werden belgischerseits auch strategische Momente ins Feld geführt, und es ist bemerkenswert, daß auch französische Blätter, z. B. der „Temps“, diese Seite der Frage besonders hervorheben. Vor der Erörterung des Kriegsbudgets in der belgischen Kammer ist ein Bericht von deren „Zentralsektion“ verteilt worden, der namentlich die neue, zwischen Malmedy und Stavelot zu errichtende Bahnlinie behandelt. Wir haben hierüber schon in voriger Nummer (S. 516) dieser Zeitung nach der Köln. Ztg. berichtet, kommen aber bei dem allgemeinen Interesse der berührten Fragen nochmals eingehender darauf zurück. Die „Zentralsektion“ wirft die Frage auf, ob nicht die Bahn, welche vielleicht die Örtlichkeiten von Malmedy und Stavelot zum Nachteil der Städte Lüttich und Verviers begünstige, eine strategische Tragweite von ausschließlich deutschem Interesse habe. Der Berichterstatter stellt ferner die Fragen auf, ob es nicht richtig sei, zu sagen, daß die Linie von Malmedy nach Stavelot ein Netz strategischer Eisenbahnen vervollständige, dessen Ausführung Deutschland seit 1870 verfolge; ob die neue Linie außerhalb des Aktionskreises der Moselbefestigungen liege; ob nicht im Falle eines Krieges zwischen Deutschland und Frankreich das Wahrscheinlichste sei, daß die deutsche Armee die Linie Malmedy-Stavelot-belgische Ardennen nach Sedan und Mézières einschlage; ob nicht die Wichtigkeit der strategischen Rolle dieser Linie gewachsen ist, seitdem Deutschland das Lager von Elsenborn geschaffen hat, wo es beträchtliche Kräfte ansammeln kann; seit 10 Jahren habe das Lager von Elsenborn eine stetig wachsende Wichtigkeit erlangt; die Gerüchte, wonach dieses Lager wegen Ungesundheit aufgegeben würde, seien unbegründet; die Linie Malmedy-Stavelot werde einzig durch die deutschen

Interessen verlangt, kein wichtiges belgisches Interesse fordere sie; endlich könnte die geplante Eisenbahn den Städten Lüttich und Verviers unheilvoll werden, da ihr Schicksal an die Errichtung einer Linie Löwen-Visé-Aachen geknüpft sei. Es wird weiter darauf hingewiesen, daß der General Ducarne im Jahre 1901 der Kommission, welche mit der Prüfung der für die belgische Armee nützlichen Reformen betraut war, einen Sonderbericht erstattete, in welchem er nachwies, daß dieser Eisenbahnplan einen Teil des strategischen Netzes bilde, welcher derart kombiniert sei, um die Aufstellung eines Teils der deutschen Armee längs der belgischen Grenze südlich von Eupen zu gestatten. Zugleich zählt General Ducarne die Wege auf, welche außerhalb des Bereichs der Moselbefestigungen den deutschen Streitkräften ermöglichten, die französische Mosel oberhalb Fumay zu erreichen und so die von den Franzosen von der schweizerischen Grenze bis Verdun angehäuften Befestigungen zu umgehen. Dieser Einfallsweg nach Frankreich, so führte Ducarne aus, durch das Großherzogtum Luxemburg und den Südosten Belgiens sei für die Deutschen verhältnismäßig kurz und von großen Vorteilen, also der wahrscheinlichste. Auf diese Erwägungen hat sich nun auch die Zentralsektion der belgischen Kammer gestützt und dem Kriegsminister folgende Fragen gestellt: 1. Ist es richtig, daß das Eisenbahndepartement, unter Zustimmung des Kriegsministers, die Schaffung einer Eisenbahnlinie von Malmedy nach Stavelot beschlossen hat? 2. Stellt die neu zu errichtende Eisenbahnlinie nicht in Anbetracht der großen Truppenmenge, welche Deutschland im Lager von Elsenborn versammeln kann, im Falle eines Krieges zwischen Deutschland und Frankreich eine schwere Gefahr dar für die Teile der Provinzen Lüttich, Luxemburg und Namür, die zwischen Stavelot einerseits und Sedan-Mézières anderseits liegen? 3. Hat nicht der belgische Generalstab in diesem Ideenzusammenhang seit einiger Zeit diese Gegenden durch jährliche Besuche studiert? 4. Beabsichtigt das Kriegsdepartement, falls diese Linie gebaut wird, in der besagten Gegend Befestigungen, Garnisonen oder irgendwelche Arbeiten zu errichten?

Darauf hat der Minister geantwortet: 1. Am 5. März 1896 hat das Kriegsdepartement die Eisenbahnverwaltung wissen lassen, daß es gegen die etwaige Herstellung einer Eisenbahnlinie zwischen Malmedy und Stavelot keine Einwendungen zu erheben habe. Diese Linie ist immer noch im Zustand des Projekts. 2. Die fragliche Linie gibt, was die nationale Verteidigung anlangt, nicht Anlaß zu Betrachtungen von größerer Wichtigkeit, als diejenigen, welche sich schon an die in diesem Landesteil befindlichen Eisenbahnen knüpfen. 3. Seit langer Zeit nimmt das Kriegsdepartement in dieser Gegend, wie in allen Teilen des Landes, die bedroht sein können, Untersuchungen vor. 4. Die Schaffung dieser Linie würde nicht die Errichtung von Garnisonen, Forts oder anderen neuen Befestigungsarbeiten nötig machen.

— **Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten.** Die unter dem Vorsitz des „Zentralpräsidenten" Weber-St. Gallen abgehaltene Delegiertenversammlung des Verbandes, der in 42 Sektionen 5800 Mitglieder zählt, nahm die Revision der Sterbekassenstatuten an und lehnte die Gründung von Unterverbänden ab. An die Bundesversammlung soll petitioniert werden betreffs fester Anstellung von Arbeitern, die nicht mehr in die Pensionskasse aufgenommen werden können, betreffs der Behandlung älterer Werkstättenarbeiter, Abgabe von Freikarten in das Ausland und Revision des Bekleidungsreglements.

— **Steuer zum Besten des Roten Kreuzes.** Bekanntlich wird in Rußland zu gunsten des Roten Kreuzes von den Eisenbahnfahrkarten eine Steuer — wenn wir nicht irren, von 5 Kop. — erhoben. Da die Mittel und die Hilfe des Roten Kreuzes jetzt und wohl noch auf längere Zeit sehr stark in Anspruch genommen werden, so ist nach Mitteilung der Petersburger Zeitungen beschlossen worden, vom 1./14. d. M. ab den doppelten Betrag zur Erhebung zu bringen.

— **„Einschränkungen einiger Staatsausgaben aus Anlaß des Krieges"** hat der „Westnik Finanzow" in seiner Nr 13 einen Artikel betitelt, in dem ausgeführt wird, daß das Staatsbudget für das Jahr 1904 in der Erwartung zusammengestellt worden war, daß der Frieden erhalten bleiben werde. Deshalb beschränkten sich die Anweisungen für Heer und Flotte auf die Befriedigung der gewöhnlichen laufenden Bedürfnisse, und es konnten bedeutende Summen für neue Unternehmungen von gemeinnütziger Bedeutung sowie zur schnellen Fortführung begonnener Unternehmungen angewiesen werden.

Der trotz der friedlichen Absichten Rußlands begonnene Krieg, so führt das Organ des Finanzministers weiter aus, überraschte indessen Rußland in finanzieller Beziehung nicht. Für die erste Zeit des Krieges sind in dem freien Barbestande der Reichsrentei die Mittel vorhanden. Außerdem ist für zweckmäßig erkannt worden, vor der Inanspruchnahme anderer Quellen zunächst den Budgetanschlag für das Jahr 1904 soweit zu kürzen, als Ausgaben hauptsächlich der Zivilressorts in Frage kommen, die sich für einige Zeit aufschieben lassen. Die eingehende Prüfung dieser Fragen, namentlich wo die Streichungen vorgenommen werden können, ohne daß allgemeine Interessen gar zu schwer geschädigt werden, wurde durch Allerhöchsten Befehl einer besonderen, unter dem Vorsitz des Präsidenten des Ökonomiedepartements niedergesetzten Kommission übertragen, zu welcher der Reichskontrolleur und der Verweser des Finanzministeriums gehörten. Die Vorschläge der Konferenz wurden zunächst den Ministern und den Chefs der einzelnen Ressorts zur Begutachtung vorgelegt und alsdann am 6./19. März d. J. Allerhöchst bestätigt. Danach sollten die Kürzungen sich im wesentlichen auf neue, zur Verbesserung des Bestehenden ergriffene Maßregeln beziehen und die gegenwärtige Ordnung der Dinge sowie den gewöhnlichen Verlauf des staatlichen Lebens nicht berühren. Die Kürzungen haben außerdem ohne die Verletzung irgendwelcher Rechte in bezug auf die Verpflichtungen des Fiskus stattgefunden.

Die Gesamtsumme der Kürzungen beträgt 134 377 106 R. Hiervon entfallen auf die vor dem Jahre 1904 bereits angewiesenen Kredite 18 878 770 R., während auf das eigentliche Budget des Jahres 1904 die übrigen 115 498 336 R. entfallen. Die bedeutendsten Kürzungen haben bei folgenden Positionen stattgefunden: Eisenbahnbauten 54 900 000 R., Verbesserungen der Eisenbahnen und Vermehrung ihres Betriebskapitals 18 200 000 R., Beschaffung von Personenwagen und Eisenbahnutensilien 1 900 000 R., Anlage und Reparatur von Wasserwegen und Beihilfe für Wegebauten 18 800 000 R., Verbesserung der Handelshäfen 3 900 000 R., Arbeiten in den Häfen von Wladiwostok und Port Arthur 4 300 000 R.

Damit sind durch den Krieg fast ausschließlich Geldaufwendungen getroffen worden, die einen Ausbau und eine Verbesserung des Wegenetzes zum Ziele hatten, also die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes aufbessern sollten. Wie schmerzlich das auch gewiß in vielen Teilen des Landes empfunden werden wird, wo schon lange gehegte Hoffnungen und Wünsche endlich in Erfüllung gehen sollten, so muß doch dem „Westnik Finanzow" darin beigepflichtet werden, daß durch diese Form der Kürzung der betreffenden Ausgaben die für die Bevölkerung am wenigsten fühlbare Maßregel zur Verstärkung der Mittel des Fiskus im Kampfe gegen den Feind erreicht ist, und daß, indem hierdurch dem Finanzministerium bedeutende frei gewordene Summen zur Verfügung gestellt werden, es hierdurch die Möglichkeit gewinnt, ohne Übereilung in der Zusammenziehung der zur Kriegführung erforderlichen Mittel fortfahren zu können und neue Hilfsmittel ohne Hast ausfindig zu machen.

Wenn trotz alledem die Folgen dieser Kürzungen des Ausgabebudgets unvermeidlich Schädigungen und Hemmungen der wirtschaftlichen Entwicklungen des Landes sein werden, so liegt das eben in dem Kriegszustande. Auch der Krimkrieg 1854 und der russisch-türkische Krieg 1877/78 brachten solche Rückschläge und einen unvermeidlichen Stillstand in dem Ausbau des Eisenbahnnetzes.

Fremde Weltteile.

— **Der Buttertransport auf der sibirischen Bahn.** Der sibirischen Bevölkerung und wohl auch zum nicht geringen Teile der handeltreibenden Kaufmannschaft in den russischen Ausfuhrhäfen hat sich eine gewisse nervöse, unter den obwaltenden Verhältnissen allerdings leicht erklärliche Unruhe und Besorgnis bemächtigt, bei den einen darüber, daß sie die hergestellte Butter nicht versenden können, und bei den anderen darüber, daß sie die im voraus bereits an das Ausland verkaufte Butter nicht geliefert erhalten könnten, weil die sibirische Bahn und ebenso die anschließenden östlichen Bahnen des europäischen Rußlands dem Handelsverkehr den Dienst versagen müssen. Zu der naturgemäß und sehr leicht erklärlichen Beschränkung des Handelsverkehres auf den genannten Bahnen sind aber in letzter Zeit beunruhigende Gerüchte verbreitet worden, nach denen gegenwärtig ein großer Teil der Butterwagen für die Beförderung anderer Frachten sowie von Verwundeten und Kranken eingerichtet werde. Daraufhin ist die „Torg. Prom. Gas." amtlich ermächtigt worden, zu erklären, daß keinerlei derartige Verfügung getroffen worden ist. Es sind nur einige für den Buttertransport veraltete Wagen zu anderen Zwecken (aber nicht zu Krankentransporten) eingerichtet worden; dadurch wird jedoch die Gesamtzahl der verfügbaren Butterwagen nicht verringert, da für die jetzige Hauptversandzeit 100 Wagen der allerneuesten Bauart und von großer Tragfähigkeit bestellt worden sind.

Für die Interessenten wird das ja wohl gleichgültig sein, wozu die Wagen zeitweilig benutzt werden; das wichtige an der Frage, nämlich die Herausziehung von Butterwagen, scheint nach der amtlichen Erklärung doch nicht ganz der Begründung zu entbehren, und damit wären die Befürchtungen zum Teil zutreffend, wenngleich übersehen zu sein scheint, daß 100 neue Wagen eingestellt werden sollen. Übrigens hat die Staatsregierung anderseits bereits Maßregeln ergriffen zur Förderung von Handel und Gewerbe während der Kriegszeit und eine Kommission ernannt, die Maßregeln ausfindig zu machen hat, durch welche die durch den Krieg dem Handel und Gewerbe erwachsenden Schwierigkeiten nach Möglichkeit beseitigt werden könnten.

Die erste von der Kommission behandelte Frage betraf, wie wir in der St. Petersb. Ztg. lesen, gerade die Lage der sibirischen Butterproduktion. In dieser Beziehung sind schon einige Maßregeln ergriffen worden: Die Abfertigung eines besonderen Butterzuges sowie die Rücksendung eines Zuges leerer Butterwagen an jedem Tage und die Vermehrung der Butterzüge um ein bis zwei Züge in der Woche ist bereits gestattet worden. Ferner hat das Ministerium der Verkehrsanstalten die Abfertigung je eines Zuges mit buchenen Faßdauben und mit Salz nach Sibirien für möglich gehalten. Die Kommission hat sich nun dafür ausgesprochen, daß mit den zurückbeförderten leeren Butterwagen der Transport buchener Faßdauben zugelassen werde, wobei diese Fracht nach dem allgemeinen Tarif für Wagenladungen (zu je 750 Pud) zu befördern wäre. In bezug auf die Zufuhr von Salz und anderen bei der Butterherstellung nötigen Artikeln nach Sibirien erklärte die Kommission es für möglich, daß solche Frachten in einzelnen Wagen befördert und diese den Militärzügen angehängt werden könnten.

In betreff der zahlreichen Gesuche um die Annahme verschiedener Frachten zur Beförderung nach Sibirien sprach sich die Kommission dafür aus, daß solche Gesuche in jedem Einzelfalle auf ihre Dringlichkeit geprüft werden. Endlich beschloß die Kommission, dafür Sorge zu tragen, daß die beteiligten Industrie- und Handelskreise möglichst frühzeitig von allen Maßregeln in Kenntnis gesetzt werden, welche zur Erleichterung ihrer Lage für die Dauer des Krieges ergriffen werden.

Man sieht hieraus, daß die maßgebenden Kreise ernstlich bemüht sind — soweit die Erfordernisse des Krieges, die natürlich in erster Reihe gegenwärtig befriedigt werden müssen, dies zulassen —, die schwere Lage, in die Handel und Industrie versetzt worden sind, nach Möglichkeit zu erleichtern. Es liegt auf der Hand, daß in dieser Beziehung die Butterproduktion zunächst geschützt werden muß, weil diese es ist, die bisher noch am meisten zur wirtschaftlichen Ausnutzung des lange in Westsibirien brach gelegenen Kapitals, das in Vieh und Weidengründen bestand, beigetragen hat. Die Butter ist ja auch der einzige Handelsartikel, der sich im Laufe der letzten Jahre einen anscheinend festen Platz an den westeuropäischen Märkten errungen hat; daher muß er auch mit allen Mitteln gehalten werden. Dazu gehört in erster Reihe, daß die abgeschlossenen Lieferungsverträge möglichst eingehalten werden können. Unter allen Umständen ist die Lage auf den in Frage kommenden Eisenbahnen eine außerordentlich schwierige.

— **Die deutsche Schutztruppe für Südwestafrika** ist durch ein vor kurzem abgegangenes Kommando von 30 Mann der Eisenbahnbrigade verstärkt worden. Die Münchener Allg. Zeitung bemerkt hierzu: Schon bei den ersten Truppensendungen war ein zahlreiches Personal von Eisenbahnern beigegeben worden. Die Herero sowohl wie die starken Regenfälle hatten vielfache Zerstörungen an der Bahn angerichtet. Da der Verkehr auf der ganzen Bahnlinie jetzt wieder in vollem Gange ist, so scheint der Bahnkörper wieder hergestellt zu sein. Trotzdem ist dort immer noch Arbeit vorhanden, da auch größere Umbauten notwendig sind. Die Arbeiten an der Otavibahn haben solche nahegelegt, z. B. die Verlegung des Bahnkörpers aus dem Bett des Khanflusses an die höheren Ufer.

— **Ugandabahn.** Wie der B. B.-Ztg. aus London mitgeteilt wird, zeigt der soeben veröffentlichte halbjährige Bericht über die Ugandabahn, daß der Transport von im Lande gewonnenen Erzeugnissen im Zunehmen begriffen ist. In der zweiten Hälfte des Jahres 1903 wurden 2572 t befördert, gegen 922 t in der gleichen Zeit des vorangehenden Jahres. Der Direktor der Bahn, Cruickshank, sagt, daß die Handelsaussichten in Uganda und die der deutschen Häfen an dem See außerordentlich gute seien, und jedenfalls werde sich auch der Viehhandel noch sehr entwickeln lassen; das bisher noch ganz uneröffnete Gelände zwischen Nakuro und Fort Ternari sehe jetzt auch schon eine große Anzahl von Ansiedlern kommen. In dem Wakanda-Lande entwickle sich jetzt ein bedeutender Handel mit den Eingeborenen; die Neger dieses Stammes seien sehr fleißig und aufgeweckt und würden sicherlich suchen, sich so schnell wie möglich zu zivilisieren. Dagegen bleibe der Handel durch Voi sehr schlecht, und der weitere Bau einer Schmalspurbahn in diesem Gebiet könne vorläufig am besten ganz aufgegeben werden, während eine ganze Menge kleiner Seitenbahnen durchaus wünschenswert seien, besonders von Nairobi nach Kenia und von Naivascha nach Kenia. Diese Bahnen würden eine prachtvolle Gegend eröffnen, und wenn man nur etwa 20 engl. Meilen Bahn jährlich baue, so würde sich die Sache sicherlich sehr wohl bezahlt machen.

— **Über die Eisenbahn in der englischen Kolonie Lagos (Westafrika)** bringt „Engineering“ die Mitteilung, daß das Unternehmen, über dessen erste Ergebnisse wir in Nr 83 S. 1255 Jahrg. 1903 d. Ztg. berichtet haben, zwar zur Entwicklung des Landes erheblich beiträgt, aber mit außerordentlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hat. In erster Linie ist es die Trägheit der Eingeborenen, die hier nachteilig einwirkt. Da die Natur des Landes ihnen den gesamten Unterhalt ohne jegliche Arbeit liefert, so will man sich nicht zu irgend welcher nutzbringenden Tätigkeit verstehen, und trotz aller Bemühungen haben sich bislang nur ganz wenige zur Arbeit bei der Bahn bereit finden lassen, die dann als Lehrlinge in der Lokomotivwerkstatt in Lagos eingestellt worden sind. Auf der 200 km langen Strecke sind noch gegenwärtig 70 Europäer in Tätigkeit, für die aber das Klima von so nachteiliger Wirkung ist, daß jährlich nicht weniger als 100 000 bis 120 000 ℳ zu Unterstützungen in Krankheitsfällen (salaries for sick leave) haben gezahlt werden müssen. Ein zweiter schwieriger Punkt ist die Kostspieligkeit der Feuerung, indem der Preis einer Tonne der aus England bezogenen Kohle z. Z. 45 bis 50 ℳ beträgt. Dabei wird die Kohle, die auf offener Reede in Leichterschiffe übergeladen werden muß, um über die Barre an Land gebracht zu werden, durch diese Umladung und den dadurch entstehenden Bruch in ihrem Werte sehr verringert. Man hofft aber, daß die reichlicheren Zufuhren von Kolonialerzeugnissen aus dem Innern mit der Zeit eine Anzahl leichter Dampfer heranlocken werden, die als Hinfracht Kohlen aus England nach den Häfen der Lagosküste bringen, und daß dadurch die Kosten einer Tonne sich auf 28 bis 30 ℳ ermäßigen werden. Da sich im Personenverkehr die Benutzung der I. Klasse auf ein äußerst geringes Maß stellte, so hat man diese jetzt mit der II. Klasse vereinigt. Von den Einnahmen aus dem Personenverkehr entfallen 90 % auf die III. und 10 % auf die II. Klasse. Im übrigen aber hat sich der Personenverkehr gegen das Vorjahr um 38 % gehoben, während sich die Einnahmen aus dem Güterverkehr um 16 % gesteigert haben. Dabei ist der Verkehr in Landeserzeugnissen um 50 % gewachsen, und tausende von Tonnen an wertvollen Gütern, die früher ungenutzt in den Wäldern verfaulten, haben jetzt nach England und anderen Ländern verfrachtet werden können. Indessen hat man die Fracht für Landeserzeugnisse zweckmäßigerweise sehr niedrig gestellt. Unter diesen Umständen erhofft man von einem weiteren Ausbau der Linie, der neuerdings ernstlich angestrebt wird, günstige Erfolge.

Allgemeines.

— **Fernzeiger nach Thiermannscher Bauart.** In Glasers „Annalen“ hat Rehbein einen neuen, mit Wechselstrom betriebenen Fernzeiger beschrieben — den Professor Thiermann in Hannover angegeben hat —, der sich von den bisherigen mit Gleichstrom betriebenen Fernzeigern (Siemens & Halske u. a.), wie sie zur Übertragung von Zeigerstellungen auf Schiffen, im Bergbau, im Verschiebedienst, auf Bahnhöfen und für militärische Kommandozwecke Verwendung finden, dadurch unterscheidet, daß Geber und Empfänger genau gleiche Apparate sind. Dadurch wird ein schnelles Hin- und Hertelegraphieren ermöglicht und vermieden, daß, wie bei Gleichstrom, durch die in vielen Leitungen plötzlich auftretenden Stromstöße die Kompaßnadel der Schiffe beeinflußt wird. Beim Gleichstrom, bei dem Geber und Empfänger verschieden sind, sind für zwei Kommandoapparate mit Rückantwort erforderlich eine Gleichstromquelle (Dynamomaschine oder Batterie), zwei Geberapparate, zwei Empfänger, zwei Ankündigungsglocken und sieben Leitungen. Der neue Wechselstromapparat erfordert außer der Stromquelle nur einen Geber und einen Empfänger, bei sechs Leitungen. Geber und Empfänger bestehen gleichmäßig aus einem feststehenden Teil (Stator) und einem sich um den Mittelpunkt des Stators drehenden Anker als Läufer. Der erstere hat die Form zweier konzentrischer Ringe, die an drei Stellen speichenartig miteinander verbunden sind. Diese Verbindungen tragen primäre Spulen, die mit der Wechselstrommaschine hintereinandergeschaltet sind, so daß sich beim Betrieb im Stator des Gebers wie des Empfängers der gleiche Kraftlinienverlauf einstellt. Zwischen den bezeichneten Spulen sind die beiden Ringe selbst noch mit je einer Sekundärwicklung versehen; je eine sekundäre Wicklung des Gebers ist mit der gleichen Wicklung des Empfängers in einen geschlossenen Stromkreis

gelegt. Die Anker sind mit zwei Polschuhen versehen, einem inneren, der sich am inneren Ringe des Stators, und einem äußeren, der sich am äußeren Ringe desselben bewegt. Befinden sich die beiden Läufer in gleichen Stellungen und wird alsdann der eine von ihnen gedreht, so ändert sich die Kraftlinienströmung in dem Gegenapparat und die Induktionswirkung in den sekundären Spulen beider Apparate wird verschieden. In den sekundären Fernleitungen fließen infolgedessen Ausgleichströme so lange, bis ein Gleichgewichtszustand vorhanden ist. Dieser stellt sich in der Weise her, daß eine Drehung des Ankers am Gegenapparat stattfindet, bis beide Anker die gleiche Lage haben. Dieser Ausgleich, also das Mitdrehen des Gegenankers, findet unverzüglich statt.

Rechtspflege.

— **Haftpflicht der Eisenbahn für den Schaden, den ein Reisender einem anderen zufügt.** Ein mit dem Rücken gegen das Fenster eines Abteils IV. Klasse sitzender Reisender war dadurch zu Schaden gekommen, daß ein anderer Reisender aus dem Nebenfenster einen Stock warf, der an einen Gegenstand auf dem Eisenbahngebiet stieß, von diesem zurückgeschleudert wurde, jenes andere Fenster zertrümmerte und die Wange des dort Sitzenden verletzte. Der von dem Verunglückten gegen den Eisenbahnfiskus erhobene Klageanspruch war von der Vorinstanz für berechtigt erachtet worden, da der Gerichtshof der Meinung war, es sei nicht notwendig, daß die zum Ersatze verpflichtende Betriebshandlung die einzige und ausschließliche Ursache für den eingetretenen Schaden sei; es genüge vielmehr, daß sie in Verbindung mit einer anderen Tatsache den schädigenden Erfolg herbeigeführt habe. Ohne die schnelle Bewegung der Eisenbahn, die dem anprallenden Stock die starke Spannung und Rückwärtsbewegung gegeben habe, würde die Verletzung nicht in dem festgestellten Umfange eingetreten sein. Hiermit erledige sich auch der Einwand des Eisenbahnfiskus, die Verletzung sei auf höhere Gewalt zurückzuführen, denn es handele sich im vorliegenden Falle nicht lediglich um ein von außen kommendes Ereignis, das die Verletzung verursacht habe, sondern um einen Unfall, der zum vorwiegenden Teile in der gefährlichen Natur des Unternehmens selbst liege. Auf eingelegte Revision gegen diese Entscheidung hat auch das deutsche Reichsgericht in demselben Sinne erkannt. Allerdings — so äußerte sich der höchste Gerichtshof — genügt es zur Anwendung des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes, auf den der Kläger seine Ansprüche stützt, nicht, daß der Unfall durch den Betrieb der Eisenbahn herbeigeführt wird; damit wird der Inhalt der Worte „bei dem Betrieb“ nicht erschöpft. Außer dem inneren, ursächlichen Zusammenhange zwischen dem Unfall und der Betriebstätigkeit der Eisenbahn müsse auch ein äußerer, also zeitlicher und örtlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgange vorliegen. Ein Unfall, der durch den Betrieb der Eisenbahn erfolgt ist, braucht daher noch nicht bei dem Betriebe erfolgt zu sein. Zweifellos trifft dies aber im vorliegenden Falle zu, denn nach Lage der Sache würde es schon genügen, daß, während der Eisenbahnzug sich in Bewegung befand, das Fenster, an dem der Kläger saß, zertrümmert und dieser selbst dabei körperlich verletzt wurde. Aufgabe des beklagten Fiskus wäre es gewesen, den Nachweis zu erbringen, daß der Unfall nicht durch die Beförderungstätigkeit der Eisenbahn, sondern durch ein von außen kommendes Ereignis — durch einen Steinwurf oder einen Schuß nach dem fahrenden Zuge usw. — herbeigeführt wurde. Etwas derartiges ist aber nicht behauptet worden.

Bücherschau.

— **Schutz der Eisenbahnen gegen Schneeverwehungen und Lawinen.** Von E. Schubert, Königl. Eisenbahndirektor in Berlin. Mit 103 Abbildungen im Text und einem Atlas von 38 Abbildungen. Leipzig. Verlag von Wilhelm Engelmann. 1903. Preis 5 ℳ. (Fortschritte der Ingenieurwissenschaften. 3. Gruppe, Heft 1.)

Die vorliegende Arbeit reiht sich der großen Zahl der trefflichen Veröffentlichungen, die wir dem Verfasser verdanken, würdig an. Sie ist von dem von ihm stets befolgten Gesichtspunkt geschrieben, daß in erster Linie dem Praktiker gedient werden solle. Wenige sind auch tatsächlich in gleicher Weise berufen und in der Lage, aus der großen Fülle jahrzehntelanger Erfahrungen heraus praktisch erzieherisch zu wirken; er tut dies mit um so größerem Erfolg, als er es überall versteht, das Wichtige nicht allein übersichtlich und klar verständlich, sondern auch anziehend darzustellen und durch Beispiele zu verdeutlichen, die um so wertvoller sind, als sie zum großen Teil seiner eigenen Wirksamkeit entstammen. Eine wertvolle Erläuterung bilden auch stets die zahlreichen zeichnerischen, namentlich, wie hier, schaubildlichen Beigaben, die ungleich lebhafter zum Verständnis sprechen, als einfache Linienrisse. Da der Verfasser selbst in der Kunst des Photographierens bewandert ist, so ist er auch in der Lage, möglichst charakteristische Beispiele im Bilde festzuhalten. Dem vorliegenden Werk ist ein Atlas von nicht weniger als 22 Tafeln mit 38 Schaubildern beigegeben, obwohl der Text selbst nur einige 60 Seiten umfaßt und in diesen selbst noch über 100 Linienzeichnungen eingefügt sind. Solches Beispiel verdient lebhaftere Nachahmung, da nicht zuletzt in technischen Dingen das Bild mehr vermag, als bloße Textworte.

Der Inhalt des Werkes erschöpft den zur Behandlung stehenden Gegenstand in allen wesentlichen Teilen. Von den allgemeinen Witterungserscheinungen ausgehend, sind darin die Bewegungsformen des Schnees, Schneetreiben und Schneewehen und die Ablagerungen an Hindernissen, in erster Linie solchen, die der Bahnkörper bietet, besprochen, weiterhin die künstlichen Anlagen und Hindernisse, mit denen man auf die Form der Ablagerungen einen Einfluß üben kann. Mit solchen Mitteln sind ausgedehnte Erfahrungen gesammelt, seien es Anlagen, bei denen der Schnee durch den Wind über die zu schützende Stelle — das Bahngleis — weggeführt wird, ohne sich darauf abzulagern — Abflachen der Böschungen, Anheben des Gleises, Aufstellung von zaunartigen Vorrichtungen oder Schutzwehren —, oder seien es Anlagen, die den herangetriebenen Schnee schon vor dem Gleis zur Ablagerung bringen, wie die Anlage von Waldstreifen, Schneezäunen oder anderen Hindernissen oder Erweiterung der Einschnitte. Die bei der Auswahl und Errichtung der Schneeschutzanlagen an Dämmen und Einschnitten zu befolgenden Grundsätze sind an der Hand zahlreicher Ausführungsbeispiele für die verschiedenen örtlichen Verhältnisse entwickelt. In einem besonderen Teil sind die Schneelawinen, ihre Entstehung, ihr Verlauf und die Mittel besprochen, mit denen entweder ihrer Entstehung von vornherein vorgebeugt oder schädliche Folgen verhütet werden sollen.

— **Handbuch für Acetylen** in technischer und wissenschaftlicher Hinsicht. Von Dr N. Caro-Berlin, Dr A. Ludwig-Berlin, Professor Dr J. H. Vogel-Berlin. Herausgegeben von Professor Dr J. H. Vogel. Mit 442 in den Text eingedruckten Abbildungen. Braunschweig, Druck und Verlag von Friedrich Vieweg & Sohn. 1904. Preis geheftet 29 ℳ, gebunden 30 ℳ.

Das vorliegende sehr umfassende Handbuch über das neue Beleuchtungsmittel hat auch für die Eisenbahnen eine wesentliche Bedeutung, sowohl weil das Acetylen als Zumischung zum Fettgase in ausgedehntestem Maße als Mischgas zur Zugbeleuchtung verwendet wird, als auch weil im Bereich der Eisenbahnverwaltungen eine ganze Anzahl feststehender Beleuchtungsanlagen im Betriebe sind. Das Acetylen ist ein Stoff, der, wie vielfache zum Teil verheerende Explosionen gezeigt haben und noch zeigen, unter Umständen sehr tückisch sein kann, dessen Anwendung daher genaueste Kenntnis seiner Eigenschaften und seiner Behandlungsweise zur notwendigen Voraussetzung hat. An einem den Gegenstand erschöpfend und nach allen Richtungen gleichmäßig behandelnden Gesamtwerk hat es bisher gefehlt. Das vorliegende Buch schließt diese Lücke; es ist das Ergebnis sorgfältiger und zum Teil sehr mühevoller Arbeit, da die meisten der in Betracht kommenden Gebiete überhaupt noch nicht bearbeitet waren und in einer Reihe von Fällen sogar erst die Grundlagen für einen einigermaßen gesicherten Aufbau beschafft werden mußten. Insoweit die für das Eisenbahnwesen wichtigste Frage der Mischgasbeleuchtung zur Behandlung gekommen ist, fußen die Darlegungen zum Teil auf statistischen Mitteilungen, die den Verfassern durch Herrn Geheimerat Bork und verschiedene deutsche Eisenbahnverwaltungen gemacht sind.

Das Buch ist in erster Reihe für den Praktiker abgefaßt, daher trotz Wahrung strengster Wissenschaftlichkeit der Darstellung verständlich geschrieben. Es ist zunächst für den Acetylentechniker und Konstrukteur, dann aber namentlich auch zur Benutzung für staatliche und städtische Behörden geschrieben, die alles in dem Buche finden, was zur Beurteilung einer Acetylenanlage und der an solche zu stellenden Vorbedingungen zu wissen nötig ist. Besonders eingehend behandelt sind die Fragen, die mit der gefahrlosen Erzeugung, Aufbewahrung und Benutzung des Acetylens zusammenhängen. Wer als Industrieller, Polizei- oder Versicherungsbeamter die Wirtschaftlichkeit und Sicherheit von Acetylenanlagen zu prüfen hat, findet in dem Buche einen festen Anhalt.

Dieser kurze Hinweis auf das vorliegende Handbuch kann nicht abgeschlossen werden, ohne auch dessen vorzügliche Ausstattung lobend hervorzuheben. Namentlich verdienen auch die sehr zahlreichen Abbildungen, die dem Buche beigegeben sind, besondere Anerkennung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 23. d. M. verschied in Hannover, wohin er sich nach seinem am 1. Oktober v. J. erfolgten Übertritt in den Ruhestand zurückgezogen hatte,

der Königliche Geheime Baurat a. D.

Herr **Karl Holzheuer**

im 69. Jahre seines Lebens.

Der Verstorbene, welcher über 8 Jahre Mitglied der hiesigen Königlichen Eisenbahndirektion war, hat sich durch seine reichen Erfahrungen und durch seine große Gewissenhaftigkeit und Pflichttreue die Achtung und Anerkennung weiter Kreise erworben; sein liebenswürdiges, leutseliges Wesen und seine große Herzensgüte sicherten ihm die Liebe und dankbare Verehrung seiner Mitarbeiter sowie der ihm unterstellten Beamten und Arbeiter.

Sein Andenken wird allezeit bei uns in hohen Ehren bleiben.

Danzig, den 24. April 1904. (1084)

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion sowie die Vorstände der Inspektionen.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 2. Mai wird die Umgehungsbahn bei Mainz, d. h. die 13,11 km lange zweigleisige Hauptbahnstrecke Bischofsheim-Mombach mit je einer Eisenbahnbrücke über den Main und über den Rhein und mit Anschluß an Mainz Hptbh. und den Bahnhof Curve, eröffnet.

Stationen sind die bestehenden Bahnhöfe Bischofsheim, Curve, Mombach und Mainz Hauptbahnhof, deren Abfertigungsbefugnisse hierdurch keinerlei Änderungen erleiden. Neue Dienststellen kommen durch die Umgehungsbahn vorerst nicht zur Eröffnung. Die bisherige Station Mainz-Neutor erhält vom 2. Mai d. J. ab die amtliche Bezeichnung „Mainz Süd". Die Strecke Bischofsheim-Mombach dient nur dem Güterverkehr, während die Strecke Mainz Hptbh.-Curve für den Gesamtverkehr eröffnet wird. Beide Strecken, welche in den vom 1. Mai ab gültigen Fahrplan aufgenommen sind, werden nach der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 betrieben. Weitere Auskunft erteilen die genannten Dienststellen, sowie unser Verkehrsbureau.

Mainz, den 16. April 1904. (1085)

Königl. preußische und Großh. hessische Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Rascheid.

Am 1. Mai d. J. wird die an der Strecke Simmern-Hermeskeil zwischen den Stationen Dhronecken und Poelert gelegene Haltestelle Rascheid für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sowie von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig wird die Haltestelle Rascheid in den neuen Gruppentarif IV, in die Wechseltarife mit dieser Gruppe, in den Staatsbahntiertarif und in den Saarkohlenausnahmetarif Nr 1 aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (1086)

St. Johann-Saarbrücken, 22. April 1904.

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen.

Südbahn. Wegen des auf den Linien der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen eingetretenen Streiks wurde der Personen- und Güterverkehr nach und über Stationen der Königl. ungarischen Staatseisenbahnen einschließlich Fiume, in welcher Station der Dienst durch die Organe der Königl. ungar. Staatseisenbahnen zu besorgen ist, eingestellt.

Die Personenzüge der Linie St. Peter i/Kr.-Fiume verkehren bis auf weiteres nur bis und von Abbazia-Mattuglie. Die Abfertigung von Personen und Gepäck kann daher nur bis Abbazia-Mattuglie stattfinden.

Von Stationen der österreichischen und ungarischen Linien der Südbahn werden Güter nach und über Stationen der Königl. ungar. Staatseisenbahnen einschließlich Fiume nur nach Maßgabe der im § 55 (2) des Betriebsreglements festgesetzten Beschränkungen übernommen.

Im Rollen begriffene Güter werden aufgehalten, bereits übernommene vorläufig eingelagert beziehungsweise zur Verfügung gestellt. (1087)

Auf sämtlichen Linien der Kgl. ungar. Staatsbahnen und der im Betriebe derselben befindlichen Bahnen wurde der gesamte Güterverkehr wegen Behinderung des regelmäßigen Betriebes infolge Arbeitsverweigerung am 20. April l. J. eingestellt.

Budapest, am 23. April 1904. (1088)

Die Direktion der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen.

5. Güterverkehr.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande treten am 1. Mai 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904, die im Nachtrag III zu Tarifheft 1 für die Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Drösing, Floridsdorf und Mähr.-Ostrau enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 48, deren Gültigkeit mit 31. Dezember 1903 erloschen war, wiederum in Kraft, und zwar mit der Änderung, daß der in der Abteilung c aufgeführte Artikel Petroleum-Naphtha, roh (Rohbenzin, Rohnaphtha) zu den Frachtsätzen der Abteilung b abzufertigen ist, die Frachtsätze unter c aber zu streichen sind.

Dresden, den 25. April 1904. (1089)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Hanseatisch-ostdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab tritt zu den Tarifheften 1 und 2 je ein Nachtrag 2 in Kraft, der im wesentlichen neue Entfernungen mit der Station Hamburg L. B. enthält. Soweit dadurch Frachterhöhungen eintreten, werden sie erst vom 15. Juni d. J. ab gültig.

Druckstücke des Nachtrages können vom Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz, und von den beteiligten Abfertigungsstellen zum Preise von je 0,05 ℳ für Heft 1 und 2 bezogen werden.

Berlin, den 22. April 1904. (1090)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch - württembergisch - badischer Tierverkehr.

Unter vorstehender Bezeichnung tritt am 1. Juni 1904 ein neuer Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren im Verkehr zwischen Stationen der Kgl. bayer. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Kgl. württemb. und Großh. bad. Staatseisenbahnen anderseits in Kraft.

Durch denselben werden der württembergisch-bayerische Tiertarif vom 1. August 1894 sowie der badisch-bayerische Tiertarif vom 15. Mai 1893 nebst Nachträgen und sonstigen hierzu erlassenen Verfügungen aufgehoben mit Ausnahme der auf Seite 55 bis 57 des letztgenannten Tarifes vorgesehenen Frachtsätze für Kehl transit.

Diese Frachtsätze für Kehl transit bleiben noch in Kraft bestehen bis zu der voraussichtlich im Laufe dieses Jahres erfolgenden Ausgabe eines elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischen Tiertarifs.

Durch den neuen Tarif werden neben verschiedenen Verkehrserweiterungen und vielfachen Tarifermäßigungen auch einige Tariferhöhungen herbeigeführt.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden diese erst vom 15. Juni 1904 ab gültig.

München, den 23. April 1904. (1091)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. Verkehr mit Norddeutschland.

Zu dem am 1. März d. J. herausgegebenen Tarifheft 1 ist ein Berichtigungsblatt erschienen. Soweit sich durch die Berichtigungen Tariferhöhungen ergeben, treten dieselben erst am 15. Juni 1904 in Kraft. Exemplare des Berichtigungsblattes können kostenlos von den beteiligten Abfertigungsstellen, den Verbandsverwaltungen und vom Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Breslau, den 22. April 1904. (1092)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Gütertarif, Heft 1.

Die Entfernungen der Verbandsstationen nördlich vom Schnittpunkte F werden mit Gültigkeit vom 2. Mai d. J. ab um 7 km ermäßigt.

Hannover, den 22. April 1904. (1093)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-sächsischer Tierverkehr.

Mit dem 1. Mai d. J. treten in den nachbenannten Stationsverbindungen direkte Frachtsätze für die Beförderung von lebenden Tieren in einzelnen Stücken und in Wagenladungen in Kraft:

Löwenberg i/Schl. mit Bautzen, Bischofswerda, Löbau i/Sachs., Oberlichtenau und Wilischthal,
Liegnitz und Jauer mit Großröhrsdorf, Kotzenau und Neudorf a/Gröditzberge mit Dresden-Alt-, Friedrich- und Neustadt.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 23. April 1904. (1094)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 16. Mai 1904 wird die Station Kaaden-Brunnersdorf (B. E. B.) in den Ausnahmetarif Nr 54 (Zucker) einbezogen.

München, 22 April 1904. (1095)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Am 1. k. M. werden die Stationen Haaren des Direktionsbezirks Cöln in die Gruppe Amsee usw. und Wittgensdorf der sächsischen Staatseisenbahnen in die Gruppe Burgstädt usw. aufgenommen.

Altona, den 23. April 1904. (1096)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Am 1. Mai d. J. gelangen für die Beförderung lebender Tiere zwischen der Station Buttstädt des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt und der sächsischen Station Rodewisch direkte Frachtsätze zur Einführung. Über die Höhe derselben erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 22. April 1904. (1097)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in den Ausnahmetarifen 14 und L (Tarifhefte 2 bis 4) für Rohzuckersendungen zur Ausfuhr, für welche die bisher gewährte 18 monatliche Ausfuhrfrist in der Zeit bis zum 31. August d. J. abläuft, um weitere 6 Monate, mithin im ganzen auf 24 Monate verlängert.

Erfurt, den 22. April 1904. (1098)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Preußisch-bayerischer Verkehr.

Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren vom 1. April 1897.

Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag XI in Kraft. Er enthält Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Tariftabellen.

Unter anderen werden die bayerischen Stationen Hirschaid und Mühldorf für die Abfertigung von lebenden Tieren aller Art in Wagenladungen aufgenommen, die Station Karlshorst Rennbahnhof des Direktionsbezirks Berlin für die Abfertigung von Pferden und eine Reihe anderer preußischer Stationen, teilweise in beschränktem Maße, für die Abfertigung von sonstigem Großvieh und von Kleinvieh in Wagenladungen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Tarifstationen.

Erfurt, den 22. April 1904. (1099)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mittel-südwestdeutscher Tierverkehr.

Am 1. Mai d. J. treten im Verkehr der Station Sennfeld der württembergischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Gnesen und Mogilno des Direktionsbezirks Bromberg sowie Cottbus des Direktionsbezirks Halle a/S. anderseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 23. April 1904. (1100)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frachtfreie Beförderung von Liebesgaben zum Besten der Verwundeten und Kranken in Ostasien.

Unter den in der Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin vom 18. März d. J. angegebenen Bedingungen erfolgt die frachtfreie Beförderung auch auf den Strecken der badischen Staatsbahnen und auf dem badischen Teile der Main-Neckarbahn.

Erfurt, den 23. April 1904. (1101)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu dem Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und Stationen der Prinz Heinrichbahn kommt der II. Nachtrag des Hefts 21 und der I. Nachtrag des Hefts 22 am 1. Mai 1904 zur Einführung. Die Verkaufspreise betragen 7 bezw. 8 ₰.

Die Nachträge enthalten Frachtsätze für die demnächst zur Eröffnung kommenden Stationen Befort und Grundhof der Prinz Heinrichbahn und sonstige Änderungen der Tarifhefte 21 und 22.

Straßburg, den 20. April 1904. (1102)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.

Für frisches Obst, wie im Ausnahmetarif 21 aufgeführt, kommen ab 15. Mai bis 31. Dezember jeden Jahres bei Aufgabe von 10 t die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 zur Erhebung.

München, den 21. April 1904. (1103)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren in den belgisch-deutschen Eisenbahnverbänden, Teil I in Kraft. Er enthält die Reglementarischen Bestimmungen, die Allgemeinen Tarifvorschriften und den Nebengebührentarif. Durch den Tarif wird der Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren und Eisenbahnfahrzeugen in den belgisch-deutschen Eisenbahnverbänden, Teil I vom 1. Mai 1894 nebst Nachtrag I aufgehoben. Der Preis des Tarifs beträgt 15 ₰. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 16. April 1904. (1104)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. erhält das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 4 (Düngekalktarif) an Stelle der Worte:

„Kalk (auch Dolomit, Gips, Kreide), gebrannt oder gemahlen"

folgende Fassung:

„Kalkstein (auch Marmor, Kreide, Gips und Dolomit), gebrannt oder gemahlen" (usw. wie bisher).

München, den 20. April 1904. (1105)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Vaihingen-Sersheim der k. württemb. Staatseisenbahnen im Verkehr mit schlesischen Stationen in den Ausnahmetarif 16 Ziff. 1 und 2 für Garne aller Art usw. des schlesisch-süddeutschen Tarifheftes 2 einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Stationen zu erfahren.

München, den 21. April 1904. (1106)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-niederdeutscher Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen der Brandenburgischen Städtebahn in den Tarif vom 1. November 1899 aufgenommen.

Essen, den 21. April 1904. (1107)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. tritt ein Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen im Verkehr von verschiedenen Schiffsbaueisen-Versandstationen nach Station Ruhlsdorf-Zerpenschleuse der Reinickendorf-Liebenwalde-Groß-Schönebecker Eisenbahn, ferner eine direkte Abfertigung zwischen Station Coschen (Bez. Posen) und den Stationen der Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 20. April 1904. (1108)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Soweit nach Ausnahmetarif 16 frisches Obst (Kern- und Steinobst), frische Nüsse und Maronen nach den niederländischen Seehäfen — Tarifhefte 2 bis 5 — seither in der Zeit vom 15. Mai bis 31. Dezember nach den Sätzen des Spezialtarifs I befördert wurden, werden in der Folge mit der gleichen Beschränkung die Sätze des Ausnahmetarifs 4 angewendet, wenn sie niedriger sind, als die des Spezialtarifs I.

Ferner werden mit Geltung vom 10. Mai 1904 die Stationen Friesenheim und Niederschopfheim der badischen Staatseisenbahn mit Frachtsätzen des allgemeinen Klassentarifs und der Ausnahmetarife 1—8 in das Tarifheft 4 vom 1. Oktober 1902 aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Cöln, den 19. April 1904. (1109)
Königliche Eisenbahndirektion.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 5. Mai l. J. werden die Stationen Karlsruhe Hafen und Kehl transit in den Ausnahmetarif 9 b für Eisen und Stahl des Gütertarifs badische Bahn-Basel S. B. B. und Basel-St. Johann einbezogen.

Vom gleichen Tage ab findet der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 27 für Reis, rohen und geschälten, von Kehl transit nach Basel S. B. B. und Basel-St. Johann transit Westschweiz von 44 ₰ für 100 kg unter den im Tarif angegebenen Bedingungen auch auf Reissendungen der genannten Art nach Station Reiden Anwendung.

Nähere Auskunft erteilen unsere Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 22. April 1904. (1110)

Gr. Generaldirektion.

Württembergischer Lokalgüterverkehr.

Die auf die Artikel Torfstreu, Torfmull, Streutorf und Waldstreu im württ. Lokalgüterverkehr gewährte 20 %ige Ermäßigung der Frachtsätze des Spezialtarifs III bezw. des Ausnahmetarifs 2 kommt ab 15. Juni d. J. in Wegfall.

Stuttgart, den 23. April 1904. (1111)

Rheinisch - westfälisch - österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 2 und 3 vom 1. Februar 1898 und Heft 4 vom 1. Oktober 1899.

(Änderung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 2 für Holz.)

Im Warenverzeichnisse des obenbezeichneten Ausnahmetarifes, und zwar:

im Hefte 2 und 3 unter Ziffer 4,
„ „ 4 unter Ziffer a) 4

ist mit Gültigkeit vom 1. Mai 1904 nach dem Worte „Kistenwände“ einzuschalten: „Resonanzholz (Resonanzböden, Resonanzbretter).“

Dagegen sind am Schlusse der angeführten Ziffer die Worte „(ausgenommen Resonanzholz [Resonanzböden, Resonanzbretter])“ zu streichen.

Wien, am 16. April 1904. (1112)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - österreichisch - ungarischer Transitverkehr.

(Einführung eines Frachtsatzes für Ferrochromtransporte.)

Mit Gültigkeit vom 5. Mai 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904, werden für Ferrochrom-(Roheisen-) Transporte als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Genf (Genève) transit nach Mährisch - Ostrau 44,00 Fr. pro 1000 kg berechnet.

Wien, am 22. April 1904. (1113)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

6. Zuschlagsfristen.

K. k. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn.

Infolge der im Bereiche der Königl. ungarischen Staatsbahnen erfolgten Verkehrseinstellung ist auf unseren Linien durch die Unmöglichkeit der Güterübernahme in der Anschlußstation Zsolna, Ruttka und Kassa eine Güterstauung eingetreten.

In Anbetracht dieser außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse sieht sich die gefertigte Generaldirektion bemüßigt, auf Grund der Bestimmungen des § 63 P. 3, Alinea 2 des Betriebsreglements und in Gemäßheit der Ausführungsbestimmungen des § 6, Absatz 3, P. 2 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, unter Aufrechterhaltung der für die Stationen Zsolna, Ruttka und Kassa in Kraft stehenden Zuschlagsfristen, eine temporäre Zuschlagsfrist entsprechend der Dauer der auf die obigen Gründe zurückzuführenden Verkehrsstauung mit Gültigkeit vom 20. April l. J. vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde in Anwendung zu bringen.

Dieser Zuschlag hat Geltung für alle Güter, welche über unsere österreichische Linie im Verkehre mit den Königl. ungarischen Staatseisenbahnen und über dieselbe hinaus, bezw. vice versa während der Dauer der außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse resp. der Verkehrsstauung befördert werden.

Budapest, am 20. April 1904. (1114)

Die Generaldirektion.

---

7. Generalversammlungen.

K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.

Der Verwaltungsrat beehrt sich, die Herren Aktionäre zur 53. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Donnerstag, den 26. Mai 1904, um 10 Uhr vormittags in Wien im Sitzungssaale des Ersten allgemeinen Beamten-Vereines der österr.-ungar. Monarchie, I. Wipplingerstraße 25, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1903.
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1903 gewählten Revisionsausschusses
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrates, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktiencoupons.
4. Wahl von Verwaltungsratsmitgliedern.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1904.

Gemäß § 26 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Aktien samt den nicht fälligen Coupons längstens bis Mittwoch, den 11. Mai l. J., 12 Uhr mittags, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude, Nordwestbahnhof) oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt deponieren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Konsignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Aktien das Recht auf eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponierten Aktien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1904. (1115)

Der Verwaltungsrat.

Nachdruck wird nicht honoriert!

---

8. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung eines Wasserbottichs von 300 cbm Inhalt (Bauart Intze) für Bahnhof Gnesen soll verdungen werden. Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem technischen Bureau, Zimmer 187, zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 2 ℳ von uns bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens den 18. Mai d. J., mittags 12 Uhr, frei an uns einzusenden.

Bromberg, den 18. April 1904. (1116)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

9. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altpapieren.

Die ausgesonderten Altpapiere, und zwar:

Akten, Bücher, Kassen- und Rechnungsbelege, Depeschen, Depeschenstreifen, Depeschenbücher, Gepäck- und Hinterlegungsscheine, Avise, Frachtkarten, veraltete Dienstvorschriften usw., Korbpapier zum Einstampfen,
Rechnungen, Nachweisungen, beschriebene und unbeschriebene Vordrucke zur freien Verwendung

sollen verkauft werden.

Angebote sind bis Montag, den 9. Mai d. J., vormittags 10 Uhr, an unser Rechnungsbureau hier, Bahnhofsstraße 23, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Altpapiere“ einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen können bei unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstande unseres Zentralbureaus gegen Einsendung von 30 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Wegen der Eigenartigkeit der Bereithaltung und Verladungsweise der Altpapiere wird noch besonders auf die Bedingungen §§ 3—5 hingewiesen. Ferner wird besonders hervorgehoben, daß der Käufer ungefähr 24 000 kg Korbpapier vor der Abfuhr auf eigene Kosten zu sacken hat, und daß er während der ungefähr 3 Wochen währenden Abnahme jederzeit hier anwesend sein muß.

Die Öffnung der Angebote findet am 9. Mai d. J., vormittags 10 Uhr, statt.

Erfurt, den 20. April 1904. (1117)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 34. 30. April 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Frachtmarke im Eisenbahn-Güterverkehr.

Die deutsche Eisenbahn-Tarifpolitik in englischer Beleuchtung.

Die dritte Lesung des preußischen Eisenbahnetats.

Nachrichten:

Deutschland: Dreimillionen-Zuschuß zu Wohlfahrtszwecken für Eisenbahnbedienstete. — Beschaffung von Lokomotiven. — Ausrüstung der Arztwagen. — Erwerb der Breslau-Warschauer E. für den preuß. Staat. — Der neue Gütertarif für die preuß.-hess. Staatsbahnen. — Eutin-Lübecker E. — Bahnprojekt Blankenburg-Quedlinburg. — Cöln-Bonner Kreisbahnen. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Motorwagen auf den süddeutschen Bahnen. — Erwerbung der Zittau-Reichenberger Bahn durch den sächs. Staat. — Die III. Wagenklasse in den badischen Schnellzügen. — Deutsche Kolonialbahnen im Reichstag. — Deutscher Stahlwerksverband. — Personalnachrichten.

Österreich: Galizische Eisenbahnbedienstete beim Eisenbahnminister. — Die weiblichen Bediensteten der österr. Staatsbahnen. — Zittau-Reichenberger E. — Interpellation im österr. Abgeordnetenhause über den ungar. Ausstand. — Erhöhung der Ausfuhrholztarife. — Der Absatz von Schienen. — Eisenbahnunfall durch Sturm. — Sympathiekundgebung der österr. Eisenbahnbeamten für die Bediensteten der ungar. Staatsbahnen.

Ungarn: Der Ausstand der ungarischen Staatsbahnbediensteten. — Vizinalbahn Budapest-Vácz-Gödöllö. — Einnahmen der ungar. Staatsbahnen im Jahre 1903.

Rumänien: Bahnbau in Rumänien.

Übrige europäische Länder: Dänemarks erste elektr. Eisenbahn. — Internationale Schlafwagengesellschaft in Brüssel. — Einnahmen der französischen Bahnen. — Prämien für Kinderreichtum bei französ. Eisenbahnbediensteten. — James Forbes †. — Fahrkartenverkauf und Offenhalten der Gepäckabfertigungen auf den Eisenbahnstationen Rußlands. — Beförderung von Mehl in größeren Mengen auf den russischen Bahnen als Massenware.

Fremde Weltteile: Eisenbahnraub. — Panamakanal.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Frachtmarke im Eisenbahn-Güterverkehr.

Über die Bedeutung und Verwendung der Frachtmarke im Güterabfertigungsdienst ist seit einer Reihe von Jahren in den Spalten dieser Zeitung, in Zeitschriften von Fachvereinen usw. ein lebhafter Meinungsaustausch zum Ausdruck gekommen. Wenn auch die vorgebrachten Ideen zum großen Teil nicht verwirklicht worden sind und niemals verwirklicht werden können, weil sie vielfach von unrichtigen Voraussetzungen ausgehen und häufig den Stempel der Einseitigkeit in sich tragen, so haben sie doch wesentlich zur Klärung der verschiedenen Auffassungen und dazu beigetragen, daß die Eisenbahnmarke mehr und mehr Eingang gefunden hat.

Nachdem jüngst die preußisch-hessischen Staatsbahnen die Marke zur Abfertigung im Binnengüterverkehr wohlwollend aufgenommen und ihr auch den Weg zu einem weiteren Gebiete, dem Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande, eröffnet haben, wird es von Interesse sein, einmal Umschau zu halten, in welchen Ländern und nach welchen Gesichtspunkten die Frachtmarke z. Z. hauptsächlich Verwendung findet und welche Grundsätze unter Würdigung der verschiedenen Verfahren als maßgebend zu erachten sind, um aus der vielgepriesenen Einrichtung einen wirklichen und umfassenden Nutzen zu ziehen.

Die bestehenden Verfahren.

Bei den dänischen Staats- und Privatbahnen werden bereits seit dem Jahre 1867 sogenannte Freimarkenpakete, die nicht mit Nachnahme belastet sind und deren Lieferfrist nicht versichert sein darf, im Einzelgewicht bis einschließlich 25 kg befördert. Die Pakete müssen mit der vollständigen Adresse des Absenders und Empfängers, mit der Inhaltsangabe und dem Namen der Empfangsstation deutlich versehen sein. Die Beförderungsgebühren betragen seit dem Jahre 1902

25 Öre (28½ ₰) für Pakete bis 5 kg,
50 „ (56¼ „) „ „ von 5 bis 10 kg,
75 „ (84⅜ „) „ „ „ 10 „ 15 „
100 „ (112½ „) „ „ „ 15 „ 25 „

Es wird nur eine Sorte von Marken zu 25 Öre vorrätig gehalten, die sowohl einzeln als auch in ganzen Bogen — zu 25 Stück — an die Verkehrstreibenden abgegeben wird. Kauft der Absender einen ganzen Bogen, so genießt er einen Rabatt von 25 Öre = 4 %. Unbrauchbar gewordene Marken werden ihm dann aber nicht vergütet. Die Freimarken werden auf die Pakete geklebt und durch Aufdrückung des Datumstempels oder, wenn dies nicht möglich ist, handschriftlich entwertet. Begleitpapiere sind vom Absender nicht auszustellen. Die Abgangsstation hat einen Begleitzettel zu fertigen, der die vom Absender auf dem Paket angebrachten Angaben sowie das Gewicht umfaßt. Über die abgesandten und angekommenen Sendungen werden Journale fortlaufend ohne Trennung nach Bestimmungs- oder Abgangsstation geführt. Die Begleitzettel sind monatweise gesammelt aufzubewahren und auf Erfordern der Kontrollstelle einzusenden. Eine Rechnungslegung findet nicht statt. Auch werden Abrechnungen zwischen den einzelnen Bahnen nicht erstellt. Wie bei der Post hinsichtlich des Briefportos, behält jede Bahn ihre Erhebungen.

Bei den belgischen Staatsbahnen war bereits vor dem Jahre 1896 ein Markenverfahren in Kraft, nach dem kleinere Stücke im Gewicht bis 5 kg mit Eisenbahnmarken abgefertigt wurden. Von da ab bis zum 1. September 1902 gelangten Markenpakete bis zum Gewichte von 10 kg zur Beförderung gegen eine feste Gebühr von 1 Fr. für Expreßgutsendungen und 60 Cts. für Sendungen des beschleunigten Dienstes (Eilgut) und zwar ohne Unterschied der Entfernungen. Vom 1. September 1902 ab können alle Expreß- und Eilgutsendungen, die aus einem Stück bestehen, bis zum Höchstgewichte von 60 kg auf alle Entfernungen zu den folgenden Sätzen mit Marken frankiert werden:

	Expreßgut	Eilgut
bis 5 kg	0,80 Fr.	0,50 Fr.
von mehr als 5 kg bis 10 kg	1,00 „	0,60 „
„ „ „ 10 „ „ 20 „	1,50 „	0,70 „
„ „ „ 20 „ „ 30 „	2,00 „	0,80 „
„ „ „ 30 „ „ 40 „	2,50 „	0,90 „
„ „ „ 40 „ „ 50 „	3,00 „	1,00 „
„ „ „ 50 „ „ 60 „	3,50 „	1,10 „

Sofern die Sendungen aus mehreren Stücken bestehen oder nicht die volle Adresse des Empfängers tragen oder unfrankiert aufgeliefert werden, erhöhen sich die Tarifsätze um je 20 Cts. Nachnahmen und Barvorschüsse sowie Versicherung des Interesses an der Lieferung sind zugelassen.

Der Absender hat zu den Markensendungen ein besonderes Begleitpapier (bulletin d'expédition) auszufertigen, welches dieselben Angaben umfaßt, wie der den übrigen Sendungen beizugebende Frachtbrief. An dem bulletin befindet sich ein zweiteiliger Abschnitt; der obere (récépisse) wird dem Absender als Aufgabebescheinigung übergeben, der untere (étiquette) auf das Gut geklebt. Sowohl der Hauptteil wie die beiden Abschnitte sind mit einer gleichen Nummer bedruckt und werden bei der Annahme mit dem Namen der Bestimmungsstation versehen. Die Freimarken werden auf dem bulletin entwertet. Letzteres verbleibt bei der Empfangsstation. Die Stationen führen über den Versand und Empfang von Markensendungen kurze Aufzeichnungen. Eine Rapportierung an die Kontrolle findet nur bezüglich der mit Nachnahmen belasteten Sendungen statt.

Die k. k. österreichischen Staatsbahnen haben die Eisenbahnmarke seit 1. Juli 1898 eingeführt. Zunächst gelangten nur einzelne Pakete mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen des ermäßigten Eilguttarifs im Gewichte von höchstens 10 kg bei Entfernungen bis 330 km zur Markenfrankierung. Am 1. Januar 1901 erfuhr das Verfahren eine Ausdehnung auf alle Eilgüter. Die Grenzen der Markenfrankierung wurden festgesetzt auf:

400 km	für ermäßigtes	Eilgut	bis 10 kg,
200 „	„	„	von 10 bis 20 kg,
200 „	„ gewöhnliches	„	bis 10 kg,
100 „	„	„	von 10 bis 20 kg.

Die Fracht betrug gleichmäßig für alle Sendungen 50 Heller. Nach den neuesten Vorschriften, gültig vom 1. Januar 1903, betragen die Frachtsätze bei Markenpaketen:

für ermäßigtes und besonders ermäßigtes Eilgut:

bis 10 kg	bis 400 km	0,50 Kr.
	von 401 bis 800 km	1,00 „
über 10 bis 20 kg	bis 200 km	0,50 „
	von 201 bis 400 km	1,00 „

für gewöhnliches Eilgut:

bis 10 kg	bis 200 km	0,50 Kr.
	von 201 bis 400 km	1,00 „
über 10 bis 20 kg	bis 100 km	0,50 „
	von 101 bis 200 km	1,00 „

Bei dem Verfahren sind auch Nachnahmen bis zum Betrage von 50 Kr. zugelassen, dagegen keine Barvorschüsse; die Versicherung des Interesses an der Lieferung ist ausgeschlossen. Der Absender hat auf dem Frachtstück selbst die genaue Adresse des Versenders und Empfängers sowie den Inhalt zu bezeichnen. Die Beigabe eines Begleitpapiers durch den Absender unterbleibt.

Für jede Sendung gelangen zwei Marken zur Verwendung, eine Stammarke zu 50 Heller mit anhängendem Abschnitt, der dem Absender als Aufgabebescheinigung übergeben wird, und eine Zuschlagsmarke von 50 Heller. Die Stammmarke und der Abschnitt sind mit gleichlautender Nummer versehen.

Die Versandstation hat zu den Markensendungen Begleitscheine in zweifacher Ausfertigung, über die mit Nachnahmen behafteten Sendungen vierteilige Abfertigungsscheine im Pauseverfahren zu fertigen. Auf Grund der Niederschriften der Begleit- und Abfertigungsscheine sind Nachweisungen laufend zu führen unter Trennung der Sendungen nach Eilgut und ermäßigtem Eilgut sowie nach Gewichts- und Entfernungsgrenzen und am Monatsschluß der Kontrolle einzusenden.

In Frankreich wird die Eisenbahnmarke zur Abfertigung kleinerer Stückgutsendungen, insbesondere landwirtschaftlicher Erzeugnisse (colis agricoles) verwendet. Die Frachtberechnung erfolgt nach Gewicht und Entfernungen. Die Versender kaufen vielfach die Frachtmarken, die in Sorten zu 5, 10, 20, 50 Cts. und 1 und 2 Fr. erhältlich sind, zur Frankierung ihrer regelmäßig nach bestimmten Stationen und mit gleichem Gewicht abzufertigenden colis agricoles. Die Marken werden auf dem besonderen Begleitpapier (feuille d'expédition) aufgeklebt.

In England findet die Eisenbahnmarke nur bei der Versendung von Lebensmitteln und landwirtschaftlichen Produkten Verwendung. Das Publikum macht von der Einrichtung einen ausgiebigen Gebrauch.

Bei den rumänischen Eisenbahnen wird die Eisenbahnmarke zur Frankierung von Eilgütern im Einzelgewichte von 5 bis 10 kg auf alle Entfernungen verwendet (Pakete bis 5 kg dürfen nur durch die Post befördert werden). Eine feste Gebühr von 1 Fr. wird für alle derartige Sendungen erhoben.

Das bei einigen süddeutschen Eisenbahnen einschließlich eines Teiles der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz — auf den Strecken der ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn — bestehende Markenverfahren beschränkt sich lediglich auf die Abfertigung von Expreßgut. Dieses ist dem Postpaketverkehr nachgebildet und sieht besonders ermäßigte Sätze vor.

Nach dem bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen seit 1. Februar d. J. eingeführten Markenverfahren, dessen Einzelheiten in Nr 74 Jahrg. 1903 d. Ztg. geschildert worden sind, werden alle zu frankierenden Eil- und Stückgüter, für welche die Fracht einschließlich etwaiger Nebengebühren bis einschließlich 1 Mark beträgt, unter Verwendung von Eisenbahnmarken abgefertigt. Nachnahmen und Teilfrankaturen sind ausgeschlossen. Ein besonderes Begleitpapier ist nicht eingeführt. Als solches dient der Frachtbrief. Auf diesen werden die Marken, die in Sorten von 5, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90 und 100 ₰ vorhanden sind, aufgeklebt. Irgend eine Mitwirkung der Verkehrstreibenden wird nicht gefordert; es ist jedoch zugelassen, daß die hierzu bereiten Absender die Marken selbst verwenden. Die Versandstation hat als Abgangsnachweis fortlaufend ein Abgangsbuch zu führen. Bei der Empfangsstation werden die Markensendungen zum Nachweis der Ablieferung mit den übrigen Gütern in die Verrechnungskarten aufgenommen. Eine Rechnungslegung erfolgt weder bei der Versand- noch bei der Empfangsstation. Die zu kontierenden Beträge, für welche gleichfalls Marken zu verwenden sind, werden im Abgangsbuch in besonderer Spalte oder in einem lediglich diesem Zwecke dienenden Buche aufgeführt und täglich summarisch in die Stundungskonten übernommen.

Ein kurzer Vergleich der verschiedenen Verfahren läßt unschwer erkennen, daß die preußischen Einrichtungen auf wesentlich anderen Gesichtspunkten aufgebaut sind, als die in den anderen Ländern. Keines der bestehenden Verfahren kann für die preußischen Vorschriften vorbildlich gewesen sein.

Fast allenthalben ist die Verwendung der Frachtmarke auf bestimmte Gewichts- und Entfernungsgrenzen sowie auf bestimmte Güterarten (Eilgut, ermäßigtes Eilgut, landwirtschaftliche Erzeugnisse) beschränkt; besonders ermäßigte, teilweise die Postpaketsätze unterbietende Tarife kommen zur Anwendung, besondere Begleitpapiere sind vom Absender oder der Versandstelle auszufertigen. Dies alles trifft bei dem preußischen Markenverfahren nicht zu. Hier liegt die Beschränkung nur in der Frankierungsgrenze von 1 ℳ. Innerhalb dieser Grenze findet das Verfahren auf alle Sendungen Anwendung. Hinsichtlich der Tarifierung und Frachtberechnung bestehen keine Ausnahmen von den allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs. Als Begleitpapier dient, wie für jede andere Sendung, der durch die Eisenbahn-Verkehrsordnung vorgeschriebene Frachtbrief.

Beschränkung des Markenverfahrens auf frankierte Sendungen mit geringen Frachtbeträgen.

Im allgemeinen stimmen fast alle Verfahren darin überein, daß sie nur bei Frankaturen Anwendung finden und sich auf Kleinsendungen beschränken. Dieser Grundsatz wird, wie nachstehend näher dargelegt werden soll, auch stets maßgebend bleiben müssen.

Die Benutzung der Eisenbahnmarke als Abfertigungshilfsmittel kann nur dann den vielgepriesenen Nutzen gewähren, wenn sie es ermöglicht, daß über das allgemeine Abfertigungsverfahren hinaus Vereinfachungen in der Abfertigung und Verrechnung, ohne die Kassensicherheit zu gefährden, eintreten, insbesondere die Buchungen der Versand- und Empfangsstationen tunlichst eingeschränkt werden und vor allem die Rechnungsführung entbehrlich gemacht wird.

Die Führung von Doppelrechnungen (durch die Versand- und Empfangsstation) ergibt sich nach dem gewöhnlichen Verfahren als notwendig, weil nur an der Hand dieser geprüft werden kann, daß die vom Versande nachgewiesenen Überweisungen auch von der Empfangsstation verrechnet werden, und daß die von den Empfangsstationen gemeldeten Frankaturen und Nachnahmen in den Versandrechnungen ordnungsmäßig in Einnahme bezw. Gutschrift erscheinen. Auf Grund dieser Rechnungsunterlagen wird das Soll der Abfertigungsstellen ermittelt. Die Verwendung der Eisenbahnmarke bringt hierin eine wesentliche Änderung, da sich das Soll der Güterkassen nicht nach den Aufzeichnungen über die abgefertigten Güter und die erhobenen Geldbeträge, welche in dieser Gestalt keine Belastungszahlen bilden können, sondern lediglich nach dem Werte der verwendeten Marken bestimmen kann. Nach wie vor bleibt die Notwendigkeit, eine hinlängliche Kontrolle auszuüben, daß der Tarif richtig angewandt wird, die Frachten richtig berechnet werden und daß die Gebühren zur Verrechnung gelangen.

Das preußische Markenverfahren verfolgt nun den Gesichtspunkt, daß sich bei den Frankaturen eine bestimmte Kontrolle über die richtige Be- und Verrechnung der Frachten von selbst ergibt, indem die von der Versandstation vorgenommene Frachtberechnung und Markenentwertung durch die Empfangsstation nachzuprüfen ist, und daß diese Kontrolle im allgemeinen bei geringeren Beträgen als ausreichend angesehen werden kann. Selbst wenn durch die Lässigkeit der Abfertigungsstellen Frachten vereinzelt zu niedrig berechnet und Marken nicht in der erforderlichen Höhe entwertet werden, kann mit Rücksicht auf die Geringfügigkeit der Beträge nur ein untergeordnetes finanzielles Interesse der Eisenbahnverwaltung in Frage kommen.

Es ist aber der Verzichtleistung auf eine weitergehende Kontrolle hauptsächlich zuzuschreiben, daß die denkbar einfachsten Abfertigungsformen durchgeführt werden können. Letztere bestehen bei dem preußischen Verfahren im wesentlichen darin, daß durch die Entwertung der als Teil des Kassenbestandes anzusehenden Marken die Vereinnahmung ihres Geldwertes ohne weiteres bewirkt wird, jede kassenmäßige Buchung in Wegfall kommt und weder von der Versandstation Versandrapporte, noch von der Empfangsstation Empfangsrapporte zu fertigen sind, wodurch sich gleichzeitig die kassenmäßigen und sonstigen rechnerischen Abstimmungsarbeiten des übrigen Verkehrs glatter vollziehen, daß ferner ein ganz einfacher Abgangsnachweis (das Abgangsbuch) und der stets erforderliche Ablieferungsnachweis (die Verrechnungskarte) als fast alleinige Schreibarbeit der Abfertigungsstellen übrig bleiben, und daß endlich auch für die Kontrollstelle sich Erleichterungen durch den Wegfall einer großen Zahl von Kleinsendungen in den Rechnungs- und Abrechnungsunterlagen ergeben.

Die Bestimmung der Höchstgrenze auf 1 ℳ erscheint passend gewählt, indem die Mehrzahl der Kleinsendungen in der Frachtengrenze bis zu diesem Betrage sich bewegt und eine größere Zahl von Markensorten nicht erforderlich sein wird. Von den bei den preußischen Staatsbahnen abgefertigten Frankatursendungen beträgt die Zahl solcher mit Frachtbeträgen bis 1 ℳ etwa 60 %. Würde die Höchstgrenze auf beispielsweise 3 ℳ bemessen, so wäre hiermit nicht sehr viel erreicht; teils macht die Zahl der Sendungen mit Frankaturen von über 1 ℳ bis 3 ℳ nur 8 bis 10 % aus, teils würde infolge des höheren Einzelbetrages bei der vorgesehenen Kontrolle eine Beeinträchtigung der Kassensicherheit und zugleich eine größere Umständlichkeit bei Verwendung der Marken hervorgerufen werden.

Als Utopien müssen alle Vorschläge bezeichnet werden, die zu wiederholten Malen, auch noch in jüngster Zeit, allen Ernstes gemacht worden sind und dahin zielen, daß die Eisenbahnmarke zur Verrechnung aller Transportgebühren, auch der Überweisungen, dienstbar gemacht wird. Dadurch würden keinerlei Vereinfachungen ermöglicht, vielmehr ganz erhebliche Schwierigkeiten und Unsicherheiten in der Kassenführung und Kontrolle hervorgerufen werden. Eine Kontrolle, wie sie bei geringeren Frankaturen als ausreichend anzusehen ist, ergäbe sich hier als ganz ungenügend. Bei hohen Frankaturen wäre, wenn auch eine kleine Kontrolle vorhanden ist, doch zu befürchten, daß durch die Lässigkeit der Stationen größere Beträge zum Nachteile der Eisenbahnverwaltung unerhoben bleiben. Bei Überweisungen, zu denen auch die zum Teil sehr hohen Nachnahmen und Vorfrachten gehören, wäre eine Kontrolle durch eine zweite Dienststelle, wie bei den Frankaturen überhaupt nicht vorhanden, so daß die Sicherheit in noch höherem Maße gefährdet und gleichzeitig ein Anreiz zu Veruntreuungen geschaffen würde. Es läge daher die dringende Notwendigkeit vor, Einrichtungen zu treffen, die es ermöglichen, sowohl die richtige Frachtberechnung, als auch die richtige Verrechnung hinlänglich sicherzustellen. Hierzu genügten aber nicht einmal doppelte Nachweisungen der Versand- und Empfangsstationen in der Form der bisherigen Rechnungen, sondern es müßte noch ein eisenbahnseitig auszufertigendes Verrechnungspapier vorgeschrieben werden, das zur Aufnahme der Marken diente und als Belegstück für die ordnungsmäßige Verrechnung (Markenverwendung) an die Kontrolle einzusenden wäre.

Wennschon bei der Verwendung von Marken zur Verrechnung aller Gebühren von einer Erleichterung für die Abfertigungsstellen durch solche Maßnahmen keine Rede sein kann, so kommt als wesentliche Mehrleistung noch hinzu die Anforderung, Verwaltung und Verwendung der Marken, wofür einzig und allein nur die Eintragung in das (Bar-) Kassenbuch erspart werden würde. Je höher die Beträge, um so größere Umständlichkeiten bringt die Eisenbahnmarke mit sich. Bei der nach dem preußischen Verfahren vorgesehenen Beschränkung auf 1 ℳ sind der Frachtberechnung entsprechend nur neun Markensorten erforderlich, um für jeden Frachtbrief nur eine Marke zu verwenden. Bei einem Verfahren, das sich auf alle Beträge erstreckte, wäre entweder, um die Zahl der zu klebenden Marken einzuschränken, eine verhältnismäßig große Zahl von Markensorten erforderlich, oder es ergäbe sich die Notwendigkeit, um die Markensorten möglichst zu vermindern, bei der einzelnen Sendung eine große Anzahl von Marken zu verwenden. Werden z. B. Sorten geführt von 1, 2, 5, 10, 20, 50 ₰, 1, 2, 5 und 10 ℳ, so sind bei einem Betrage von nur 8 ℳ 78 ₰ — 8,50 ℳ Fracht + 28 ₰ Nachnahme — acht Marken zu acht Sorten erforderlich; bei einem Betrage von 178 ℳ 79 ₰ müssen 25 Marken in acht Sorten verwendet werden. Jeder Abfertigungsbeamte wird sofort erklären, daß er es bei weitem vorziehe, die Beträge in dem Kassenbuch zu buchen, als die entsprechenden Marken aufzusuchen, aufzukleben, der Sicherheit halber — weil Wertzeichen — nachzuprüfen und zu entwerten. Man geht nicht fehl, zu behaupten, daß bei einem derartigen Verfahren die Abfertigung des Publikums am Schalter und die rechtzeitige Auslieferung der Güter in höchstem Grade behindert werden würde. Nicht unerwähnt darf bleiben, daß die Verwendung von Marken zu höheren Wertbeträgen eine

weit größere Gefahr der Nachahmung in sich birgt, als dies bei geringeren Beträgen der Fall ist.

Zu diesen Umständlichkeiten und Unsicherheiten tritt noch hinzu, daß zur Überwachung der ordnungsmäßigen Verrechnung ein recht umfangreicher Apparat bei den Kontrollen aufgeboten werden müßte. Außer der durch Vergleichung der Versand- und Empfangsnachweisungen vorzunehmenden Feststellung, daß alle Sendungen ordnungsmäßig nachgewiesen sind, wären zur Überwachung der tatsächlichen Verrechnung die Wertsummen der verwendeten Marken nach jedem Belegstücke zu ermitteln und mit den Nachweisungen einzeln zu vergleichen. Aber trotz solcher Überwachungsmaßregeln würde die Kontrolle nicht einmal eine erschöpfende sein. Wenn z. B. Belege, auf welchen Eisenbahnmarken mit höheren Werten verwendet sein sollen, der Kontrollstelle nicht eingesandt werden, wer soll entscheiden, ob die Vereinnahmung der Gelder erfolgt ist? Wenn auch die Beträge in den Nachweisen enthalten sind, so liegt doch die Möglichkeit einer Unterschlagung vor. Die Abfertigungsstelle wird auf Befragen stets antworten, die Marken seien entwertet und die Belege eingesandt. Ein Gegenbeweis ist nicht zu erbringen.

Diese Erwägungen lassen unschwer erkennen, zu welchen Verhältnissen man gelangen würde, wenn die Marke zur Verrechnung aller Gebühren zugelassen würde. Anderseits ergibt sich, daß die Eisenbahnmarke, wenn sie einen umfassenden Nutzen bieten soll, allein bei Kleinsendungen, und zwar nur bei Frankaturen Anwendung finden kann. Es braucht jedoch nicht ausgeschlossen zu werden, daß für bestimmte Verkehrsverhältnisse, z. B. für regelmäßig sich wiederholende Transporte in bestimmten Stationsverbindungen, Ausnahmen von dieser Regel zulässig sind, wenn dadurch Erleichterungen möglich werden und die Sicherheit hinlänglich gewahrt bleibt.

Begleitpapier.

Abweichend von der Mehrzahl der übrigen Verfahren beruht das preußische Markenverfahren auf der Grundidee, daß das materielle Frachtrecht mit den darin den Absendern und Empfängern eingeräumten Befugnissen unberührt bleiben müsse und insbesondere den Absendern keinerlei über die nach der Eisenbahn-Verkehrsordnung vorgeschriebene Aufstellung des Frachtbriefes hinausgehende Leistung auferlegt werden dürfe. Das Verfahren ist vollständig unabhängig gemacht von einer Mitwirkung der Frachtaufgeber.

Wie die Erfahrungen und auch schon Versuche gelehrt haben, wird es niemals zu erreichen sein, daß zur Erzielung etwaiger Diensterleichterungen Arbeiten im Interesse der Eisenbahnverwaltung von den Absendern ausgeführt werden, sofern diesen nicht greifbare Vorteile, insbesondere in der Tarifstellung, als Gegengabe geboten werden. Namentlich muß der immer wiederkehrende Gedanke, dem Frachtbriefe Abschnitte anzufügen oder ihn in zwei- oder dreifacher Ausfertigung vom Versender herstellen zu lassen, um lediglich den Zwecken der Eisenbahn dienende Bestandteile zu erhalten, als undurchführbar bezeichnet werden. Die Bereitwilligkeit der Absender würde infolge der ihnen erwachsenden Mehrleistung ohne einen auf gesetzlicher Grundlage beruhenden Zwang nicht oder nur in geringem Umfange zu erwarten sein. Eine Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung kann aber zu diesem Zweck überhaupt nicht in Frage kommen.

Wenn aber nicht darauf zu rechnen ist, daß mit Hilfe der Güterverfrachter durch die Benutzung eines besonderen Frachtpapieres Erleichterungen erzielt werden, so erscheint es am praktischsten, den Frachtbrief allein als Abfertigungs- und Begleitpapier zu benutzen, wie dies auch nach dem allgemeinen Verfahren der preußischen Staatsbahnen seit 1. Februar d. J. geschieht. Die Gleichmäßigkeit der Frachtpapiere für alle Sendungen und die hieraus entspringenden gleichen Formen in ihrer Behandlung bei der Abfertigung, Verladung, Beförderung der Güter usw. können nur förderlich wirken.

Das Aufkleben und Entwerten der Marken muß allerdings auf dem Frachtbriefe selbst erfolgen, so daß diese in den Besitz des Empfängers übergehen. Dies kann aber ohne Beeinträchtigung der eisenbahnseitigen Interessen geschehen. Denn zum Zwecke der Kontrolle ist die Zurückbehaltung der Marken nicht nötig; wäre sie nötig, so würde die durch die Entbehrlichkeit der Ausfertigung besonderer Verrechnungspapiere erreichte Arbeitsverminderung hinfällig. Höchstens könnte noch in Frage kommen, ob durch die Auslieferung der Marken mit dem Frachtbrief eine Gefahr der Wiederverwendung bereits benutzter Marken geschaffen wird. Etwaigen Bedenken in dieser Hinsicht wird keine Bedeutung beizumessen sein, da es sich nur um geringere Beträge handelt und bei einigermaßen ordnungsmäßiger Entwertung der Marken ihre nochmalige Verwendung wohl äußerst selten versucht werden dürfte.

Selbstverwendung der Eisenbahnmarken durch die Absender.

Ein besonderer Vorteil wird fast allgemein in der Verwendung der Marken durch die Verkehrstreibenden erblickt. Es besteht die Auffassung, das Wesen der Marke bestehe u. a. gerade darin, daß sie vom Publikum gekauft und vom Käufer selbst verwendet wird, und daß dadurch Vereinfachungen für die Dienststellen erreicht würden. Mag letzteres auch in beschränktem Maße zutreffen, so darf der Selbstverwendung durch die Absender doch keine allzuhohe Bedeutung beigelegt werden, da aus der Einrichtung sehr leicht Erschwernisse entspringen können.

Die Selbstfrankierung durch Benutzung von Marken ist nur dann möglich, wenn der Versender seine Waren verwiegt. Kommen für den Bahnbereich einfache Tarifbestimmungen in Frage, wie bei den dänischen, belgischen und den rumänischen Eisenbahnen, bei welchen die Fracht meist lediglich nach dem Gewicht zu berechnen ist, so wird die Selbstverwendung für den Absender erleichtert. Sind aber für die Berechnung der Gebühren noch Entfernungsgrenzen für die verschiedenen Gewichtsmengen zu berücksichtigen, wie beispielsweise bei den österreichischen Staatsbahnen, oder müssen, wie bei den preußischen Staatsbahnen, die kilometrischen Entfernungen von Station zu Station neben den besonderen tarifarischen Bestimmungen bei der Frachtberechnung beachtet werden, so wird die zutreffende Ermittlung der Höhe der Frachtgebühren den Absendern erschwert, und nur wenige werden in der Lage und bereit sein, die Marken selbst zu verwenden. Der Abfertigungsstelle erwächst aus der Einrichtung nur geringer Nutzen, da nur das Aufkleben der Marken erspart wird. Es verbleibt ihr die Arbeit des Nachwiegens der Güter, der Nachprüfung der Tarifierung und Frachtberechnung sowie der Markenentwertung.

Die kleine Erleichterung kann sich leicht in das Gegenteil verwandeln, wenn Marken seitens der Auflieferer unrichtig verwendet sind. Denn hieraus entspringen Umständlichkeiten und Weiterungen (Zurückzahlung überhobener Beträge, Einziehung von Minderbeträgen, Nachklebung von Marken), die den Nutzen weit überwiegen.

Diese Erwägungen, die sich in der Praxis auch als begründet herausgestellt haben, lassen es empfehlenswert erscheinen, die Zulässigkeit des Verkaufs der Eisenbahnmarken an Private überhaupt aufzuheben. Dies würde in anderer Hinsicht wieder Vorteile mit sich bringen. Beispielsweise könnten dann die von den Stationen zu führenden Aufzeichnungen (Abgangsbücher) zur Kontrolle der erhobenen Gelder bei der Güterkasse unschwer benutzt werden. Die Einführung der Marke im Verbandsverkehr würde erleichtert, worauf noch später hingewiesen werden soll; auch wird die Gefahr einer Wiederverwendung und Nachahmung der Marken durch das Publikum beseitigt.

Es soll jedoch damit nicht ausgeschlossen werden, daß ausnahmsweise bestimmten Versendern, die beispielsweise ihre Waren mit gleichem Gewicht und nach denselben Stationen regelmäßig verfrachten, die Möglichkeit der Selbstfrankierung

mit Eisenbahnmarken offen bleibt, wenn sich hierdurch tatsächliche Vorteile in der Abfertigung der Sendungen für die Eisenbahnverwaltung oder die Verfrachter ergeben.

Frachtstundungen.

Ob und in welchem Umfange bei den nichtdeutschen Verwaltungen eine monatliche Stundung der Markenfrankaturen erfolgt, entzieht sich der Kenntnis des Verfassers. Allem Anscheine nach ist hier, soweit Stundungsverhältnisse bestehen, nur Barzahlung bezw. Selbstverwendung der Marken zugelassen.

Die preußischen Bestimmungen sehen vor, daß auch die Sendungen der Frachtstundungsnehmer unter Kreditierung der Frankaturbeträge mittels Eisenbahnmarken abzufertigen sind. Wollte man diese Sendungen ausschließen, so würde der größte Teil der frankierten Stückgüter (etwa 60 %) nicht unter das Markenverfahren fallen. Anderseits würde es erheblichen Schwierigkeiten begegnen, wenn eine Stundung der Frankaturen für Markensendungen für unzulässig erklärt und stets Barzahlung oder Selbstverwendung der Marken verlangt würde. Denn die Stundungsnehmer wären dann gezwungen, alle Frankaturfrachten selbst zu berechnen oder fortgesetzt Nachfragen bei der Abfertigungsstelle zu halten. Auch würde ein solches Vorgehen die Entziehung einer Vergünstigung der Frachtaufnehmer bedeuten, die wohl unangenehm empfunden werden würde.

Sehr zweckmäßig ist in den preußischen Bestimmungen vorgesehen, daß die Stundungsbeträge in dem Abgangsbuche in besonderer Spalte aufzuführen, täglich getrennt für die einzelnen Stundungsinhaber aufzurechnen und letztere damit summarisch in ihren Kreditkonten zu belasten sind. Je nach dem Verkehrsumfange können für die Frachtstundungen besondere Abgangsbücher geführt werden.

Da den Stundungsnehmern über die aufgelieferten Frankatursendungen in bestimmten Perioden Rechnungen zugestellt werden müssen, ist es noch erforderlich, daß aus den Abgangsbüchern fortlaufend Auszüge zu diesem Zweck gefertigt werden. In der Praxis hat es sich bereits als zweckmäßig erwiesen, bei den großen Abfertigungsstellen die Abgangsbücher für die bedeutenderen Stundungsinhaber in Blockform je besonders im Pauseverfahren herzustellen, so daß die eine Niederschrift als Frankaturenrechnung benutzt werden kann. Das durch Anfertigung besonderer Auszüge entstehende Schreibwerk wird so wesentlich herabgemindert.

Wenn auch die zu stundenden Markenfrankaturen infolge der etwas abweichenden Behandlung gegenüber den übrigen Markenfrankaturen eine geringe Mehrarbeit erfordern, so werden im allgemeinen doch auch bei ihnen diejenigen Vorteile erzielt, die in der Verwendung der Eisenbahnmarke liegen.

Ausdehnung des Markenverfahrens auf den Verbandsgüterverkehr.

Es ist früher mehrfach die Behauptung aufgestellt worden, die Frachtmarke sei nicht geeignet, im Verbandsgüterverkehre Vereinfachungen zu bieten; ihr Feld werde auf die Binnenverkehre beschränkt bleiben, weil namentlich durch die Abrechnungen zwischen den einzelnen Bahnen der größte Teil ihres Nutzens wieder verloren ginge.

Dieser Auffassung kann heute nicht mehr beigetreten werden, nachdem zufolge der jüngst stattgehabten Beratungen unter den Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes die Einführung des preußisch-hessischen Markenverfahrens in seinen Grundzügen auf den gesamten Verkehr der deutschen Bahnen in Aussicht gestellt ist. Die Abrechnungsfrage wird als kein Hindernis erachtet, nachdem die Mehrzahl der Verwaltungen sich seit einer Reihe von Jahren hinsichtlich der Abrechnung des Stückgutverkehrs nicht mehr auf den engherzigen Standpunkt stellt wie früher und mehr und mehr einer abgekürzten Anteilsermittlung das Wort geredet wird. Bezüglich der Markensendungen ist eine Vereinbarung erzielt, daß die aufkommenden Frachten nach Verhältniszahlen unter die Verwaltungen zur Verteilung kommen. Die Grundsätze zur Ermittlung dieser Verhältniszahlen werden nach größeren Gesichtspunkten und derart festzusetzen sein, daß den Abfertigungsstellen keine Erschwernisse durch besondere Aufschreibungen oder die getrennte Führung der Abgangsbücher nach Bahnen oder gar Stationsverbindungen erwachsen.

Es könnte sogar noch in Frage kommen, ob nicht, wie solches bei den dänischen Eisenbahnen geschieht, überhaupt von einer Abrechnung zwischen einzelnen Nachbarbahnen Abstand genommen werden kann, so daß jede Verwaltung ihre Erhebungen als Einnahme verrechnet.

Besonderer Abmachungen wird es noch bedürfen, ob die Verwaltungen sich eigene Marken herstellen oder ob eine einheitliche Marke für alle Bahnen zu verwenden ist. Die Entscheidung hierüber steht in engem Zusammenhang mit der Frage, ob ein Verkauf der Marken an das Publikum gestattet werden soll. Wird dies bejaht, so ist die Einheitsmarke nicht zu empfehlen, weil nicht verhütet werden kann, daß die Marken als Zahlungsmittel benutzt werden, so daß sehr leicht ihre Verwendung in dem Bereiche einer anderen Bahn erfolgt und so letzterer der Erlös entgeht. Es erscheint zweckmäßiger, jeder Verwaltung die Herstellung eigener Marken zu überlassen, weil dann die Verwendung der richtigen Marken sofort ersichtlich ist. Aber auch hierbei ergeben sich Schwierigkeiten für das Publikum, namentlich an Orten, an denen sich Bahnhöfe verschiedener Verwaltungen befinden, und auch für den Dienst auf den Gemeinschaftsstationen.

Wenn schon vorher der alleinigen Verwendung der Marken durch die Dienststellen das Wort geredet worden ist, so entspringt aus der Einführung des Markenverfahrens für den Wechselverkehr zwischen einer größeren Zahl von Verwaltungen ein weiterer Grund, den Verkauf an die Verkehrstreibenden nicht vorzusehen. Alle Schwierigkeiten werden auf einmal beseitigt, weil dann die den Dienststellen gelieferten Marken nur für die Transporte Verwendung finden, die im Bereiche der eigenen Bahn aufgeliefert werden, so daß es bedeutungslos ist, ob einheitliche oder verschiedene Marken hergestellt werden. Für den Dienst auf den Gemeinschaftsstationen bliebe noch zu vereinbaren, daß die Marken von der betriebsleitenden Verwaltung geliefert werden und bei diesen Stellen die Führung des Abgangsbuches getrennt für die beteiligten Bahnen zu erfolgen hat, weil sich die Abrechnung zwischen den Gemeinschaftsverwaltungen über den Markenerlös an der Hand der so geführten Bücher in einfachster Weise bewirken läßt.

—l—.

Die deutsche Eisenbahntarifpolitik in englischer Beleuchtung.

Es ist in letzter Zeit aus den verschiedensten Kreisen und vom Standpunkt der verschiedensten Interessen aus die Notwendigkeit einer Herabsetzung der Gütertarife mit dem Hinweis besonders auf amerikanische Verhältnisse begründet und dabei mehr oder weniger verblümt eine Rückständigkeit der deutschen, insbesondere der preußischen Tarifpolitik behauptet worden.

Erst eben ist im Jahresbericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund unter Hinweis auf England es ausgesprochen, daß angesichts des hohen Anteils der Frachten an den Gesamtkosten der Produkte eine Herabsetzung der Frachten durch Ermäßigung der Eisenbahnselbstkosten unerläßlich erscheine. Hätten auch die britischen Bahnen höhere Einheitssätze für das Tonnenkilometer, heißt es dort, so käme dem britischen Wettbewerb zugute, daß bei der Bildung des Landes mit seinen vielen tiefeingeschnittenen Meeresarmen der Transport zum Verschiffungshafen kaum irgend mehr als 30—40 km erfordere, während die Entfernung unserer Produktionsstätten von der Seeküste das fünffache betrage.

Wir wollen nun keineswegs bestreiten, daß Erwägungen über Herabsetzung der Gütertarife unter gleichzeitiger Ermäßigung der Beförderungsselbstkosten ihre Berechtigung haben; aber gegenüber den ewig wiederkehrenden Bezugnahmen auf das Ausland, nicht nur auf das in seinen Frachtbedingungen uns gegenüber so sehr begünstigte Land der Massentransporte, Amerika, sondern auch auf England, ist es besonders erfreulich, auch einmal eine Stimme aus diesem sich uns so vielfach überlegen dünkenden und von uns in mancher Beziehung auch als überlegen anerkannten Lande zu vernehmen, die die großartigen Fortschritte und Erfolge der deutschen Tarifpolitik in wirtschaftlicher Beziehung rückhaltlos anerkennt.

Wir lassen die englische Untersuchung, die sich in „Daily Mail" unter der Überschrift „Wie der deutsche Eisenbahnminister Handel und Gewerbe unterstützt" findet, in der Übersetzung der Nat.-Ztg. folgen. Dort heißt es:

„Deutschland wird bekanntlich bureaukratisch regiert. Nach unseren Erfahrungen mit Regierungsbehörden sind wir geneigt, anzunehmen, daß, was immer eine Regierung selbst in die Hand nimmt, schlecht ausfällt. In Deutschland ist das nicht der Fall. Die Staatseisenbahnen werden dort nach besten kaufmännischen Gesichtspunkten verwaltet; der herrschende Gedanke ist, sie zur Hebung der Industrie und zum allgemeinen Wohle des Landes zu verwerten. Bureaukratisch mag die Verwaltung sein, aber sie ist bis zu einem gewissen Grade elastisch; sie ist immer äußeren Anregungen zugänglich und bereit, ihre Tarife zu modifizieren, um den einheimischen Kaufmann oder Fabrikanten, den Schiffbauer oder Reeder zu unterstützen. Kein Interesse ist zu klein, um nicht berücksichtigt zu werden, kein Vorteil für das Gesamtwohl zu fernliegend, um nicht Beachtung zu finden.

Ein leitender Grundsatz bei der Aufstellung der Tarife ist der, die Einfuhr höher zu belasten, als die Ausfuhr. Das ist so eine kleine gegen das Ausland gerichtete Maßregel! Die Tarife für die zur Ausfuhr bestimmten Güter sind bei gleicher Beförderungsstrecke häufig geringer, als für Güter, die nicht zur Ausfuhr bestimmt sind. Sendet man ein Klavier nach Hamburg, um es zur See nach London weiterzubefördern, so ist die Fracht geringer, als wenn der Bestimmungsort die Hamburger Privatwohnung des Käufers ist.

Obwohl die Tarife für ausländische Fabrikate hoch sind, werden für Rohstoffe die Tarife niedrig gehalten, um die einheimische Industrie zu fördern. Der Ausdruck ‚Rohstoff' wird gelegentlich verwertet, um eine bunte Menge von Gütern aller Art, von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Brennmaterialien usw. — wie es Handel und Gewerbe gerade erheischen — zu decken. Der Minister braucht sich nicht erst mit konkurrierenden Verwaltungen auseinanderzusetzen. Er ist gewissermaßen ein Selbstherrscher; seine einzige klare und einfache Richtschnur ist die Hebung des deutschen Handels gegenüber dem Auslande. Die Einführung von Ausnahmetarifen, deren ermäßigte Sätze 63 % der Güter genießen, gibt ihm eine bedeutende Macht in die Hand, um zu helfen, wo es am meisten not tut. Er ist in der Lage, neuen Industrien oder einzelnen Industriezweigen Wohltaten zu gewähren oder einzelnen Gebieten den Wettbewerb mit ausländischem Einfuhrgut zu ermöglichen; z. B. werden Kohlen und Koks von Westfalen bis an die See zu Ausnahmetarifsätzen gefahren, damit sie mit der englischen Kohle konkurrieren können. Er kann Ausnahmetarife herstellen, um ‚der deutschen Ausfuhr zu helfen' — ein recht dehnbarer Begriff! Er kann sie einführen, um die Beförderung von Stahl nach den deutschen Schiffswerften zu verbilligen, um ihnen den Wettbewerb mit England zu erleichtern. Ausnahmetarife gibt es für Güter, die von und nach den deutschen Seehäfen gefahren werden, um diesen die Möglichkeit zu geben, Handelsgut an sich zu reißen, das sonst nach russischen Häfen gehen würde. Es kann nicht wundernehmen, daß unter diesem patriarchalischen Regiment (paternal or grandpaternal Government) halbe Frachtsätze gewährt werden für die Beförderung von Nahrungs- und Futtermitteln nach Gebieten, die infolge von Überschwemmungen oder Mißernten notleiden, wie dies erst kürzlich in Schlesien der Fall war, und daß sogar in manchen Fällen völlig freie Beförderung eintritt. Der praktische Erfolg war der, daß das Land sich schnell wieder erholte und daß der dortige Handel rascher wieder auflebte, als es sonst möglich gewesen wäre.

Das eigenartigste Beispiel für diese weitsichtige Eisenbahnpolitik ist vielleicht in dem Entschluß zu erblicken, die Fracht für die Beförderung von Brennmaterial im ganzen Lande (von einem Ende des Landes zum anderen) zu ermäßigen, um die Dampfkraft und damit die Produktionskosten zu verbilligen und hierdurch bestehende Industrien zu fördern und zur Gründung neuer Unternehmungen anzuspornen.

Für den Engländer klingt dies wie der schöne Traum eines Idealisten; für den Deutschen ist dies alles echte, nutzbringende Wirklichkeit! Die preußische Regierung gibt als Grund für die Ausnahmetarife an, ‚die Einfuhr und die Ausfuhr zu erleichtern und den Verkehr des Landes zu heben'. In England werden die Bahnen bei der Herstellung der Tarife von dem Bestreben geleitet, die Dividenden zu erhöhen.

Schlimm genug für uns!

Die Syndikate und die Trusts, die Handelskammern und die sonstigen kaufmännischen Korporationen schätzen den Eisenbahnminister als eine höchst angenehme Persönlichkeit (a most agreable person). Sie machen untereinander aus, wie sie den Handel mit dem Auslande gestalten wollen, zu welchen Preisen sie verkaufen wollen usw. Das Kohlensyndikat und die Eisen- und Stahlsyndikate wollen sich zusammentun, um denjenigen Fabrikanten oder Syndikaten billige Preise für Rohmaterial zu gewähren, die für die Ausfuhr arbeiten. Andere Vereinigungen gewähren ihren Mitgliedern Prämien auf ausgeführte Waren. Das alles kommt auf dasselbe hinaus. Sie gehen zu dem Eisenbahnminister und machen mit ihm einen Ausnahmetarif für ihr Ausfuhrgut aus, und in der Regel ist er gern bereit, ihnen gefällig zu sein. Schutz des einheimischen Marktes, der sie in den Stand setzt, hohe Preise zu fordern, niedrige Löhne, lange Arbeitszeit und niedrige Eisenbahntarife: das alles bedeutet einen großen Vorteil für die deutsche Industrie!

Einige der deutschen Schiffahrtsgesellschaften erhalten Staatsunterstützungen; aber außerdem können ihnen die Eisenbahnen wertvolle mittelbare Zuwendungen machen. Deutschland versucht augenblicklich, den Handel mit Manilahanf an sich zu ziehen, der sich bisher auf London konzentriert. Britische Schiffe bringen den Hanf nach London und von dort geht er auf dem Wasserwege nach Hamburg und über den Rhein und die Weser zu den Fabriken. Die deutschen Industriellen haben das preußische Eisenbahnministerium gebeten, die Tarife für die Beförderung von Hamburg und Bremen nach den Fabriken auf einen Satz herabzusetzen, der geringer sei, als die Wasserfracht von London. Das ist im Interesse des einheimischen Handels sofort bewilligt worden. Der Erfolg wird vermutlich der sein, daß der Handel mit Manila von Hamburger und Bremer Dampfern übernommen werden wird. Es wird für die Einführer vorteilhafter sein, ihnen die Transporte zu geben, weil sie sich auf diese Weise billigere Frachtsätze für den zweiten Teil der Beförderung sichern werden. Obwohl dies keine eigentliche Staatsunterstützung ist, so wirkt es doch wie eine solche: England verliert den Transport von Manila nach London und von London zum Rhein und zur Weser.

Noch einige praktische Beispiele:

Es ist billiger, Ton- und Töpferwaren nach London von Deutschland auf dem Wasserwege zu befördern, als von Staffordshire. Mir sind zwei Fälle bekannt geworden, in denen Fabrikanten aus diesem Grunde Staffordshire verlassen und sich am Rhein niedergelassen haben. Sie entgehen auf diese Weise dem Einfuhrzoll für die Waren, die sie in Deutschland absetzen, und können besser, als vorher, mit dem englischen Markte konkurrieren, da sie in England, wie ein Konsul bemerkte, als Einfuhrgut billigere Frachten erhalten.

Eine andere englische Unternehmung, die vor kurzem nach dem Rheinland übergesiedelt ist, ist eine Tuchfabrik, die nunmehr dem deutschen Einfuhrzoll entgeht und nach wie vor unter günstigen Bedingungen in England konkurrieren kann. Die Beförderungskosten schlagen kaum zu Buche. — Ein anderer englischer Konsul berichtet von einer merkwürdigen Erfahrung, die er im vorigen Sommer in England gemacht hat. Er kaufte einige schöne Decken in einem englischen Warenhause, teils wegen ihres schönen Musters, teils wegen ihrer guten Beschaffenheit, teils auch ihres billigen Preises wegen. Als er sie nach Deutschland brachte, bezahlte er gern den Zoll, bemerkte aber nun eine Woche später zu seinem Ärger, daß die Decken in Crefeld hergestellt waren!

Unzählig sind die Unregelmäßigkeiten, die sich aus der Verschiedenheit der deutschen, von kaufmännischem Geiste getragenen (businesslike) Transportbedingungen und den ganz anderen Beförderungsgrundsätzen der englischen Bahnen ergeben. Kohlen können z. B. aus dem Herzen Westfalens billiger nach London befördert werden, als aus den Kohlenrevieren von Mittelengland.

Wein kann von Hochheim, oberhalb Mainz, auf dem Wasserwege nach London befördert und innerhalb der 4 Meilen-Zone zum Frachtpreise von 1 d für die Flasche (außerhalb dieser Zone von 1½ d) abgeliefert werden, vorausgesetzt, daß 20 Dutzend Flaschen auf einmal zur Beförderung gelangen. Torf kann in Dublin billiger aus Deutschland, als aus Galway bezogen werden.

Muß das so sein? Sind wir schlechtere Kaufleute, als die Deutschen? Sind unsere Eisenbahndirektoren unfähiger, als die preußischen Staatseisenbahnbeamten?

Andrew Caird."

Die dritte Lesung des preußischen Eisenbahnetats

hat am 25. d. M. im Abgeordnetenhause stattgefunden und ist, wie zu erwarten, vollkommen glatt verlaufen. Nur einige wenige Punkte sind hervorzuheben. Gleich zu Anfang beklagte der Abg. Eckert die durch die Führung der Vorortzüge nach und von Potsdam über die Stadtbahngleise der Berliner Stadtbahn eintretende Verzögerung. Auch sei dadurch die direkte Gepäckbeförderung nach den Fernbahnstationen der Berliner Stadtbahn unmöglich gemacht. Staatsminister Budde erwiderte, es sei notwendig gewesen, die Ferngleise der Berliner Stadtbahn zu entlasten. „Es sind sehr erhebliche Mittel aufgewandt worden, um dies durchführen zu können. Es ist im Osten der Stadtbahn ein besonderer Tunnel gebaut worden, und es ist damit ermöglicht worden, eine Gruppe von Vorortzügen, wie der Herr Vorredner es erwähnt hat, auf die Stadtbahngleise zu legen. Die Betriebssicherheit steht für die Eisenbahnverwaltung obenan. Ich erkenne aber die Klagen des Herrn Vorredners gern an und habe, sobald ich von ihnen gehört habe, sofort die Direktion Berlin angewiesen, soweit möglich, Abhilfe zu schaffen. Es soll also in Zukunft ein Umsteigen für die Personen in Charlottenburg ermöglicht werden, und ebenso wird die Umladung des eingeschriebenen Gepäcks dort stattfinden.“ Es sollen ferner auf den Bahnhöfen Zoologischer Garten und Friedrichstraße auf den Stadtbahnsteigen Gepäckträger sich aufhalten, damit, wenn von Potsdam und anderen westlich gelegenen Städten dort Personen mit Handgepäck ankommen, diesen auch Gepäckträger zur Verfügung stehen. Der Minister begründete die angefochtene Maßregel näher durch die Notwendigkeit der gleichmäßigen Betriebsführung auf der Stadtbahn.

Der Abg. Schroeder (Cassel) brachte die bevorstehende Errichtung einer eigenen Genossenschaftsbäckerei durch den Eisenbahnverein in Cassel zur Sprache. In einer dortigen Versammlung des Detaillistenverbandes war hieran scharfe Kritik geübt und behauptet worden, durch das Vorgehen der Eisenbahner werde der Mittelstand zerstört, die Eisenbahnverwaltung sei nicht unparteiisch u. dergl. m. Der Minister berief sich diesen Anklagen gegenüber auf den amtlichen Bericht, wonach der Grund für die Errichtung der Bäckerei darin liege, daß das Brot dort teurer und schlechter sei als anderswo. Das sei als subjektive Meinung von Konsumenten unter den Eisenbahnern in dem amtlichen Bericht niedergelegt und den könne er nicht hinwegräumen. Er habe nicht das Recht, in den Geschmack seiner Eisenbahner bezüglich des Brotes einzugreifen. Der Minister fuhr fort:

„Da aber der Herr Vorredner uns in so beredten Worten nachgewiesen hat, daß das Brot in Cassel billiger und besser ist als anderswo, so nehme ich an, es werden die Bäcker in Cassel auch meine Eisenbahner überzeugen, und das würde meine größte Freude sein; denn dann würde die Bäckerei sicher nicht errichtet. Ich bin nicht für die Errichtung, sondern ich habe hier bereits bei der zweiten Lesung des Etats erklärt, daß so wenig wie möglich Konsumvereine und Anstalten errichtet werden möchten, die den Mittelstand schädigen. (Sehr richtig!) Wenn aber der Brotkrieg in Cassel aufgehoben wird mit einem schönen großen Friedensschluß, so würde sich niemand mehr freuen als ich. Wenn Sie aber bei der demnächst hier stattfindenden Probe von Mosel- und Saarweinen, dem Casseler Antrage entsprechend, eine Brotprobe stattfinden lassen sollten, so bitte ich Sie, davon Abstand nehmen zu wollen, mich in diese zu wählen — lieber in die Moselweinkommission — (Heiterkeit), weil ich kein Sachverständiger für Brot, vielleicht eher für Moselwein bin.“ (Erneute Heiterkeit.)

Auf einige Klagen über die Cölnischen Eisenbahnverhältnisse gab der Minister dahin Auskunft, daß beabsichtigt sei, einige Schnellzüge der rechten Rheinseite über Deutz ohne Berührung des Hauptbahnhofes Cöln zu führen, weil dies den Wünschen aus dem niederrheinischen Industrierevier und den Verkehrsbedürfnissen entspreche. Eine Gepäckablage auf Hochbahnhöfen, wie Cöln, Hannover, Berlin Friedrichstraße usw. einzurichten, habe wegen des Raummangels große Schwierigkeiten. In Cöln habe er selbst vergeblich nach einem Platz dafür gesucht.

Der Abg. Fervers (Zentrum) brachte den Düsseldorfer Bahnarztstreit nochmals zur Sprache. Der Minister bestätigte, daß er sich sehr freuen würde, wenn der Streit beigelegt würde. Daß die Staatseisenbahnverwaltung die Ärztefrage in dem Sinne baldiger Friedensherstellung behandelt habe, daß sie auch nicht ganz ungeschickt darin gewesen sei, dafür möge als Beweis dienen, daß sie überall in der ganzen preußischen Monarchie sehr bald Frieden erreicht habe, und daß die einzigen Gebiete, wo dies noch ausstehe, Düsseldorf und Elberfeld seien. Es sei aber jetzt berichtet, daß die Düsseldorfer Ärzte den Ausgangspunkt des Streites, nämlich die unbeschränkte freie Arztwahl auch gegenüber den staatlichen Krankenkassen zu verlangen, fallen gelassen haben, und hiermit werde auch sehr bald der erwünschte Frieden geschlossen sein.

Auf einen vom Abg. Dr Wiemer ausgesprochenen Wunsch, die bestehenden Genesungsheime in Ostdievenow für Stationsbeamte und in Münden (Hann.) für Lokomotivführer ebenso zu unterstützen, wie die noch zu errichtenden, erwiderte der Minister:

„Es ist nicht erforderlich, daß die Zwecke, für die der erwähnte Etatstitel geschaffen worden ist, erweitert werden, um im Sinne des Herrn Abg. Dr Wiemer den Genesungsheimen eine Unterstützung zukommen zu lassen. Ich habe bereits Untersuchungen darüber angestellt, ob es möglich ist, dem Genesungsheim in Dievenow eine Beihilfe zu geben.“

„Die Eröffnung der Genesungsheime in Melsungen und Schreiberhau hat gezeigt, was durch Einigkeit zwischen den Arbeitgebern und Arbeitnehmern und durch Tatkraft erreicht werden kann. Aus dem Pensionskassenbestande der Arbeiter von über 92 000 000 ℳ sind zwei Genesungsheime für Lungenkranke errichtet worden, die 220 Kranken Aufnahme gewähren können. Es ist das ein Zeichen, wie vortrefflich die Arbeiter selbst ihre Pensionskasse unter Mitwirkung der Verwaltung geführt haben, und ich betrachte es als einen glänzenden Erfolg auf dem Gebiete der Hohenzollernschen sozialen Gesetzgebung, daß diese beiden Genesungsheime durch die Staatseisenbahner unter Mitwirkung des Staates errichtet worden sind.“

„Ich möchte, da ich das Wort in bezug auf Wohlfahrtseinrichtungen ergriffen habe, Ihnen noch eine Mitteilung machen, die für die Staatseisenbahnarbeiter und ihre Familien von der größten Bedeutung ist. Ich habe soeben eine Depesche erhalten, daß Seine Majestät der König den Herrn Finanzminister und mich durch Allerhöchste Order vom gestrigen Tage ermächtigt haben, dem hohen Hause eine Vorlage zu machen, durch die wir bitten, für die Eisenbahnarbeiter 3 000 000 ℳ zu bewilligen, um auf dem Gebiete der Eisenbahnwohlfahrt weiter vorzugehen. Ich habe Ihnen unter dem 7. März d. J. unter dem Beifall des hohen Hauses mitgeteilt, daß sich am 26. Februar in Cassel ein Eisenbahnerverband gegründet hat, der den Zweck hat, durch Selbsthilfe Einrichtungen zu schaffen, durch welche die gesetzlich vorgesehenen Krankengelder durch Zuschüsse erhöht werden. Der Eisenbahnerverband hat die Absicht, bereits im nächsten Monat zusammenzutreten, um sich für diesen Zweck eine Zuschußkrankenkasse zu gründen, aus der auch Sterbegelder gezahlt werden.“

„Meine Herren, diese Kasse kann nur dann sofort in Tätigkeit treten, wenn ihr der Rücken gestärkt wird; vor allem aber können die alten Eisenbahnarbeiter, die seit 25, 30 Jahren und länger der Eisenbahnverwaltung dienen, nur dann darauf rechnen, aus diesen Kassen etwas zu bekommen, sie können sich nur dann der Kasse anschließen, wenn sie sofort wirksam wird. Ich glaube nun, die Staatseisenbahnverwaltung hat bei den hervorragenden Diensten, welche die Eisenbahner ihr leisten, die volle Berechtigung, ihnen auch bei ihren Wohlfahrtseinrichtungen zu helfen. Deshalb, meine Herren, hoffe ich auf Ihre Zustimmung für die Vorlage, die Ihnen bald zugehen wird, wobei ich bemerke, daß der Ihnen vorliegende Etat hierdurch in keiner Weise berührt wird, da wir Ihnen die Einnahmen für die geplanten Ausgaben unmittelbar in dem Gesetzentwurf bringen werden. Ich bitte dringend im Interesse der Eisenbahnarbeiter, mir die erbetenen 3 000 000 ℳ zu bewilligen, damit ich für die soziale Wohlfahrt der Eisenbahnarbeiter sorgen kann, wie ich es schon am 7. März d. J. bei Mitteilung der Begründung des Eisenbahnerverbandes angekündigt habe.“ (Lebhafter, allseitiger Beifall.)

Der konservative Abg. v. Riepenhausen begrüßte dies Vorgehen der Staatsbahnverwaltung mit Freuden und brachte noch einige pommersche Fahrplanschmerzen vor, die der Minister wie manche andere dadurch zu mildern hoffte, daß er beim Reichseisenbahnamt beantragt habe, unter gewissen Umständen auf den Nebenbahnen die Fahrgeschwindigkeit bis auf 50 km in der Stunde zu erhöhen. Dazu fehle nur noch die Zustimmung des Bundesrats. Durch diese Geschwindigkeitserhöhung würden sich die Nebenbahnfahrpläne bedeutend verbessern lassen.

Damit war die dritte Lesung des Eisenbahnetats beendigt; dieser wurde bewilligt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Dreimillionen-Zuschuß zu Wohlfahrtszwecken für Eisenbahnbedienstete.** Zu der Mitteilung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten über die beabsichtigte Vorlage wegen eines solchen Zuschusses (siehe vorstehend in dem Bericht über die dritte Lesung des preußischen Eisenbahnetats im Abgeordnetenhause) ist nach einer Darlegung in der Nordd. Allg. Ztg. noch folgendes zu bemerken:

Es handelt sich um die staatliche Förderung einer von dem Verbande der Bezirksvereine der Staatseisenbahnbediensteten geplanten Krankenzuschußkasse. Der genannte Verband ist zu dem Zwecke gegründet, um auf dem Wege der Selbsthilfe überall da ergänzende Einrichtungen zur besonderen Fürsorge in Krankheits-, Sterbefällen usw. zu schaffen, wo dazu ein Bedürfnis vorliegt, die Kräfte einzelner oder auch engerer örtlicher Vereine aber hierzu nicht ausreichen. Als erste Veranstaltung dieser Art ist eine Krankenzuschußkasse in Aussicht genommen und bereits in der Vorbereitung begriffen. Die Kasse soll in erster Reihe zur Versicherung eines Zuschusses zu dem Krankengelde für die in den verschiedenen Zweigen des Eisenbahndienstes tätigen zahlreichen Hilfsbediensteten, Handwerker und Arbeiter dienen. Bekanntlich gewähren die auf Grund des Krankenversicherungsgesetzes errichteten Betriebskrankenkassen meistens die Hälfte, in seltenen Fällen bis zu zwei Dritteln des Verdienstes, den der Arbeiter in gesunden Tagen erzielt, in Krankheitsfällen als Krankengeld. Gewährt dazu die Betriebskrankenkasse auch noch freie ärztliche Behandlung und freie Medizin und Heilmittel, so ist der Ausfall für den erkrankten Arbeiter und seine Familie doch recht fühlbar. Es kann darum nicht wundernehmen, wenn die erwähnten Hilfsbediensteten, Handwerker und Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung das Bestreben haben, gegen diesen Ausfall sich zu schützen. Das ist aber recht schwierig, vielleicht kaum möglich für alle diejenigen Betriebsarbeiter, die an den Bahnstrecken zerstreut tätig sind. Darum hat der Staat ein großes Interesse daran, das Zustandekommen von Kasseneinrichtungen, die diesem Bedürfnis abhelfen, zu erleichtern und sie lebensfähig zu gestalten.

Die Hilfe des Staats zu der geplanten Verbandseinrichtung ist als einmalige Zuwendung gedacht; der Kasse soll dadurch die Eigenschaft einer auf Selbsthilfe beruhenden Hilfskasse nicht genommen werden. Dagegen soll die Hergabe einer einmaligen unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Zuwendung es der Kasse ermöglichen, von Anfang an nicht nur junge Leute, sondern auch ältere Arbeiter, die schon lange Jahre im Dienste der Staatsbahnen gestanden haben und in ihrem vorgerückten Lebensalter die Kasse stärker belasten, zu denselben mäßigen Beitragszahlungen aufzunehmen.

Für alle Bediensteten, die im Staatsbeamtenverhältnis stehen und die daher während einer Erkrankung ihr volles Diensteinkommen fortbeziehen, liegt eine gleiche Veranlassung nicht vor. Die Zuwendung aus Staatsmitteln ist daher lediglich für die Hilfsbediensteten, Handwerker und Arbeiter in Aussicht genommen.

Nach dem Beifall, den die Ankündigung der Forderung der Staatsregierung durch den Staatsminister Budde auf allen Seiten des Abgeordnetenhauses gefunden hat, wird man die Hoffnung hegen dürfen, daß die Gesetzvorlage die Zustimmung des Landtags finden wird, so daß die geplante Kasseneinrichtung zum Wohle des Arbeiterpersonals der Staatsbahnverwaltung recht bald in Wirksamkeit treten kann.

— **Beschaffung von Lokomotiven.** Die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin ist beauftragt worden, wegen Beschaffung von weiteren 278 Lokomotiven verschiedener Gattung mit den Werken, die bisher für die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen geliefert haben, in Verhandlung zu treten. Die Lokomotiven sind in den Monaten Dezember 1904 bis Ende März 1905 anzuliefern. In der Lieferung enthalten sind 58 $^2/_5$-gek. vierzylind. Schnellzug-Verbundlokomotiven mit Tendern von 20 cbm Wasserinhalt, 4 $^2/_4$-gek. Schnellzug-Verbundlokomotiven mit Tendern von 16 cbm Wasserinhalt, 16 $^2/_4$-gek. Personenzuglokomotiven mit Tendern von 16 cbm Wasserinhalt, 18 $^3/_4$-gek. Heißdampf-Personenzuglokomotiven (mit Kraußschem Drehgestell) mit Tendern von 16 cbm Wasserinhalt, 26 $^3/_4$-gek. Heißdampf-Personenzug-Tenderlokomotiven (mit Kraußschem Drehgestell), 8 $^2/_4$-gek. Tenderlokomotiven mit vorderer und hinterer Laufachse, 20 $^3/_3$-gek. Güterzug-Verbundlokomotiven mit Tendern von 12 cbm Wasserinhalt, 28 $^3/_4$-gek. Güterzug-Verbundlokomotiven (mit Kraußschem Drehgestell) mit Tendern von 12 cbm Wasserinhalt, 8 $^4/_4$-gek. Güterzug-Verbundlokomotiven mit Tendern von 12 cbm Wasserinhalt, 11 $^4/_4$-gek. Güterzuglokomotiven mit Tendern von 16 cbm Wasserinhalt, 52 $^3/_4$-gekuppelte Güterzug-Tenderlokomotiven (mit Kraußschem Drehgestell), 10 $^3/_3$-gek. Nebenbahn-Tenderlokomotiven und 19 $^5/_5$-gek. Hagans-Tenderlokomotiven (darunter 8 Stück Heißdampf-Tenderlokomotiven mit Gölsdorfscher Achsenanordnung).

Je nach ihrer Bestimmung werden die Lokomotiven mit Westinghouse- oder Schleiferbremse, mit Dampfheizeinrichtung, Gasbeleuchtung, Langer-Marcottyscher Rauchverzehrungseinrichtung usw. ausgerüstet. Einzelne der zu beschaffenden $^4/_4$-gek. Güterzuglokomotiven erhalten Schmidtschen Rauchkammerüberhitzer.

— **Über die Ausrüstung der Arztwagen** hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten zu den früheren Vorschriften durch einen Erlaß vom 31. März d. J. ergänzende Bestimmungen getroffen, denen wir das Nachstehende entnehmen: Zum leichteren Ein- und Ausbringen der Tragbahren ist an den vier untersten Trittstufen ein in der Gleisrichtung umklappbarer Fußtritt anzubringen, auch ist die eiserne Handleiste am Geländer der Plattform um soviel zu kürzen, daß sie das Auf- und Absteigen in der Gleisrichtung bei Benutzung der Fußtritte nicht hindert. Um die mit Verletzten belegten Tragbahren bequem durch die Türöffnungen tragen zu können, ist die lichte Weite der Zwischentür von 760 auf 900 mm zu vergrößern. Auch sind die Arztwagen mit doppelter Bettwäsche auszurüsten, damit während der Reinigung Ersatz vorhanden ist. Die vorhandenen Holzfässer sind durch starkwandige Fässer aus Glas von 40 bis 50 l Inhalt zu ersetzen. Die Eisenbahndirektion Berlin wird diese Fässer — namentlich in bezug auf gute Reinigung — alsbald erproben und mit zugehörigen Trichtern den übrigen Eisenbahndirektionen zusenden.

— **Der Erwerb der Breslau-Warschauer Bahn für den preußischen Staat**, der, wie wir in Nr 30 S. 478 d. Ztg. berichteten, durch die dem preußischen Abgeordnetenhause unter dem 14. d. M. zugegangene Nebenbahnvorlage zum Abschluß gelangen soll, ist bekanntlich der Gegenstand langwieriger Vorverhandlungen gewesen. Die der Gesellschaft vom Staate gestellten Ankaufsbedingungen waren anfänglich in der Hauptversammlung der Aktionäre am 12. März 1903 abgelehnt worden. Eine auf den 22. Mai 1903 einberufene neue Hauptversammlung hat jedoch einstimmig den Beschluß gefaßt, dem Staate die Eisenbahn unter den Bedingungen der früheren Staatsofferte zum Kauf anzubieten. Die Königliche Staatsregierung erklärte sich bereit, diesem Beschlusse zuzustimmen, und hat darauf mit der Gesellschaft den dem Gesetzentwurfe beigefügten Vertrag vom 30. Juni/7. Juli 1903 abgeschlossen. Im Gesetz ist über den vereinbarten Kaufpreis von 3 204 000 ℳ festgesetzt, daß der Umtausch 1. von 4 005 000 ℳ Stammaktien der Breslau-Warschauer Eisenbahn gegen Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidierten Anleihe zum Betrage von 445 000 ℳ und 2. von 4 005 000 ℳ Stamm-Prioritätsaktien der Breslau-Warschauer Eisenbahn gegen Staatsschuldverschreibungen der 3 prozentigen konsolidierten Anleihe zum Betrage von 3 604 500 Mark herbeizuführen ist, und daß ferner auf 13 350 Stück Stammaktien eine bare Zuzahlung von zusammen 191 305,50 ℳ, auf 6675 Stück Stamm-Prioritätsaktien eine bare Zuzahlung von zusammen 121 485 ℳ zu erfolgen hat. An vertragsmäßigen Abfindungen sind außerdem zu gewähren an die Mitglieder des Aufsichtsrats 32 000 ℳ und an die Mitglieder der Direktion 105 000 ℳ. Zugleich übernimmt der Staat die Obligationenschuld der angekauften Bahn, die sich Ende 1902 nach Abrechnung der darauf bewirkten Tilgungen noch auf 545 400 ℳ belief. Die Breslau-Warschauer Bahn hat auf ihre Stammaktien niemals eine Dividende gewähren können, ihre Stammprioritäten erhielten jedoch im Jahre 1902 einen Gewinnanteil von 3,5 %. Der von ihr im Jahre 1902 erzielte Reinertrag betrug 145 321 ℳ, während der Staat für die den Aktionären, Aufsichtsratsmitgliedern und Direktoren zu zahlenden Abfindungen fortan an jährlichen Zinsen rund 135 000 ℳ wird aufzuwenden haben. Diese Aufwendungen finden also gut ihre Deckung in dem bisherigen Reinertrage des Unternehmens. Dabei ist aber noch nicht berücksichtigt, daß der Staat als Besitzer großer zusammenhängender Eisenbahnstrecken in der Lage ist, besondere Vorteile bei dem Betriebe dieser kleinen, bisher selbständig verwalteten Eisenbahn zu erzielen. Namentlich bedarf es für die 55 km lange Strecke nicht mehr der Beibehaltung einer eigenen Direktion; auch können die für die Hauptversammlungen und für eine besondere Rechnungslegung aufgewendeten Kosten künftig gespart werden.

— **Der neue Gütertarif für die preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Zu unserer in Nr 31 S. 494 d. Ztg. gebrachten Mitteilung müssen wir ergänzend bemerken, daß die dem neuen Gütertarif beigetretenen oldenburgischen Bahnen ihren eigenen Binnengütertarif daneben beibehalten. Dem „nordwestlichen Gebiet“ gehören nicht sämtliche rechtsrheinischen Stationen des Direktionsbezirks Cöln an, indem die Cölner Vorortstationen

Deutz und Deutzerfeld mit Kalk dem südwestlichen Gebiet zugelegt sind. Die Bildung der vier Tarifgruppen erfolgt nicht sowohl im Interesse einer vereinfachten Abrechnung, die von der Tarifumgestaltung unberührt bleibt, als vielmehr zum Zweck einer durchgreifenden Vereinfachung und Verminderung der Tarifarbeiten, namentlich auch der Geschäftsführungen.

— **Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft.** Der Aufsichtsrat hat beschlossen, der am 30. Mai stattfindenden Generalversammlung für das Geschäftsjahr 1903 die Verteilung einer Dividende von 2,25 % (im Vorjahre 2 %) vorzuschlagen.

— **Bahnprojekt Blankenburg-Quedlinburg.** Auf der Tagesordnung der zum 20. Mai d. J. einberufenen Generalversammlung der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft befindet sich als letzter Verhandlungsgegenstand die Beschlußfassung wegen Ausdehnung des Unternehmens auf den Bau und Betrieb einer Bahn von Blankenburg nach Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale und einer Bahn von Station Wechsel nach Drei Annen-Hohne.

— **Cöln-Bonner Kreisbahnen.** Die voll- und schmalspurige Strecke Vochem-Brühl-Wesseling, welche seither als Kleinbahn betrieben wurde, ist am 1. d. M. in eine Nebenbahn umgewandelt worden. Die Strecke wird mit Dampfkraft für den Personen- und Güterverkehr betrieben. Die Beförderung von Sprengstoffen und Tieren ist ausgeschlossen. In Brühl ist vollspurige Verbindung mit der preußischen Staatsbahn vorhanden.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. M. in 6 Arbeitstagen 115 925 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 19 321 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 109 059 und auf den Arbeitstag 18 177 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. M. auf den Arbeitstag 1144 und im ganzen 6866 Doppelwagen oder 6,3 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 22 364 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 21 sowie von anderen Gütern 1 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 22 947 offene Wagen gegen 20 558 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 2389 oder 11,6 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Motorwagen auf den süddeutschen Bahnen.** Solche werden, wie die Münch. Allg. Ztg. mitteilt, auf der badischen Bahn im Sommer zwischen Radolfzell und Ueberlingen mit einer Fahrgeschwindigkeit von 30 bis 40 km täglich sechsmal verkehren. Auf der anschließenden Bahn Friedrichshafen-Markdorf und zwischen Friedrichshafen und Fischbach läßt die württembergische Staatsbahn vom 1. Mai ab Dampfwagen statt der Lokomotivzüge in Verkehr setzen. Auf den bayerischen Staatsbahnen sind Motorwagen bis jetzt zwischen Augsburg und Haunstetten — diese mit Akkumulatoren — sowie zwischen München Ostbahnhof und Deisenhofen in Verwendung. Im Sommerfahrplan wird der Motorwagen auf dieser Strecke weiter verwendet und auch zwischen München Ostbahnh. und Kirchseeon für einen Vorortzug benutzt; er ist für größeren Verkehr nicht ausreichend. Größere Motorwagen, die etwa 80 Personen fassen, sollen erst bis zum Winterfahrplan in Verwendung kommen; sie werden voraussichtlich von der Ratgeberschen Wagenfabrik gebaut werden.

— **Erwerbung der Zittau-Reichenberger Bahn durch den sächsischen Staat.** Bei der Zweiten sächsischen Kammer ist ein neues Eisenbahndekret eingegangen. Abschnitt A betrifft Erwerbung der Zittau-Reichenberger Eisenbahn. Formell Privatbahn der Zittau-Reichenberger Eisenbahngesellschaft, hat diese Bahn der sächsische Staat in den Jahren 1857/59 erbaut und bis auf einen Rest von 274 200 ℳ bezahlt. Nach dem im Dekrete zum Abdruck gelangten Kaufvertrage soll mit dem 1. Januar 1905 das ganze Eisenbahnunternehmen auf den Staatsfiskus im Königreich Sachsen übergehen; der Reingewinn von 1904 verbleibt noch den Aktionären. Der Vertrag tritt erst in Kraft, wenn die Generalversammlung der Gesellschaft, die beiden Regierungen (Österreich und Sachsen) und die Ständeversammlung die Genehmigung erteilt haben. Näheres hierüber teilen wir unter „Österreich“ mit.

— **Die III. Wagenklasse in den badischen Schnellzügen.** In bezug auf den Schnellzugverkehr hat die Budgetkommission der Großherzoglichen Regierung gegenüber neuerdings wieder den dringenden Wunsch ausgesprochen, daß, wenn irgend tunlich, in alle Schnellzüge Wagen III. Klasse eingestellt werden möchten. Die Kommission konnte sich auf die württembergischen Staatsbahnen berufen, wo sämtliche Schnellzüge, ausgenommen den Orient-Expreß, III. Klasse führen. Die Regierung hat hierauf erklärt:

„Auch die Großherzogliche Regierung wünscht Wagen III. Klasse in alle Schnellzüge einzustellen, in denen dies möglich ist. Deshalb verkehren auf den badischen Staatseisenbahnen nur noch folgende Züge ohne III. Klasse: a) der Orient-Expreßzug und der sich im Sommer daran anschließende Karlsbad-Expreßzug, in denen nach dem Vertrag mit der Schlafwagengesellschaft und den beteiligten Bahnen nur die I. Klasse geführt werden darf; b) die D-Züge I. und II. Klasse (Zug 1 und 2). Diese laufen als direkte Züge von Berlin bezw. Leipzig bis Basel durch und führen auf der preußisch-hessischen Strecke nur I. und II. Klasse. Die Möglichkeit, die III. Klasse auch auf dieser Strecke durchzuführen, erscheint zur Zeit ausgeschlossen. Es könnte daher höchstens in Frage kommen, Wagen III. Klasse nur für den inneren badischen Verkehr beizustellen. Da die Züge aber schon sehr stark belastet sind, so ist die Beistellung von Wagen III. Klasse wegen der durch die Betriebsordnung gegebenen höchsten Achsenzahl nicht möglich; c) die sogenannten Holländer Tagesschnellzüge, D 109 und D 110. Hierbei ist es zur Zeit ebenfalls ausgeschlossen, die III. Klasse auf der preußisch-hessischen Strecke einzuführen. Die Ein- und Ausstellung von Wagen III. Klasse auf der badischen Strecke wäre aber nur mit erheblicher Vermehrung der Aufenthaltszeiten möglich. Da nun aber der Fahrplan dieser Züge schon aufs äußerste gespannt und weder die frühere Ankunft, noch die spätere Abfahrt auf den Übergangsstationen zu erreichen ist, so mußte man auch hiervon absehen; d) die Saisonzüge 13 und 26 dienen im Sommer zur Entlastung der übrigen Schnellzüge für den Verkehr zwischen Frankfurt und der Schweiz. Man hat davon abgesehen, in diesen Zügen die III. Klasse zu führen und deren Weiterführung bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen zu beantragen, weil diese Züge für den inneren badischen Verkehr nur geringe Bedeutung haben und wegen der außerordentlich kurzen Fahrzeit nur eine geringe Belastung führen können.

Die Großherzogliche Regierung wird den Gegenstand im Auge behalten und zur Führung der III. Klasse in den unter Lit. b), c) und d) erwähnten Zügen die Hand bieten, sobald die jetzt noch entgegenstehenden Hindernisse beseitigt sind.“

Soweit die Antwort der Regierung. Der Kommissionsbericht fügt hinzu: „Wir können nur dringend wünschen, daß es gelingen möge, diese Hindernisse zu beseitigen, und sind der Meinung, daß es schon ein erheblicher Fortschritt wäre, wenn wenigstens im inneren badischen Verkehr in den oben erwähnten Schnellzügen die III. Wagenklasse mitgeführt würde. Daß übrigens diese Verhältnisse bei uns im Vergleich zu anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen jetzt schon im allgemeinen nicht ungünstig liegen, geht aus einer Zusammenstellung hervor, wonach sich das Verhältnis bei den badischen Eisenbahnen auf 10,14 %, bei den preußischen Eisenbahnen auf 34,35 % Schnellzüge I. und II. Klasse und auf 89,86 % bezw. 65,65 % Schnellzüge mit allen drei Klassen stellt.“

— **Deutsche Kolonialbahnen im Reichstage.** In der Reichstagssitzung vom 25. d. M. wurden die ersten Lesungen des Gesetzentwurfs betreffend Übernahme einer Garantie des Reiches für eine Eisenbahn Dar-es-Salaam-Mrogoro und des Gesetzentwurfs betreffend die Aufnahme einer 3½ prozentigen Achtmillionen-Anleihe zu Lasten des Schutzgebietes Togo mit Reichsgarantie zum Zwecke des Baues einer Eisenbahn von Lome nach Palime durch Überweisung beider Gesetzentwürfe an die Budgetkommission erledigt. Für beide Vorlagen trat der Kolonialdirektor Dr Stübel warm ein. Bei der ersteren Bahn stand er in der Frage der Spurbreite auf dem auch von uns vertretenen Standpunkte, daß man die Schmalspur wählen müsse, wenn für die wünschenswertere Kapspur eine Mehrheit nicht zu haben sei. Die Stellung des Reichstages zu der Vorlage war diesmal weit freundlicher, als früher, so daß wohl auf Annahme zu hoffen ist. Wir denken auf Einzelheiten der Verhandlung noch zurückzukommen.

— **Deutscher Stahlwerksverband.** Die am 26. d. M. abgehaltene außerordentliche Generalversammlung der Aktiengesellschaft Phönix zu Ruhrort hat mit großer Mehrheit den Beitritt zum Stahlwerksverband auf der von diesem gebotenen Grundlage angenommen; dagegen wurden 8351 Stimmen abgegeben. Enthalten haben sich 2063 Stimmen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind die Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches Wilhelm Konschak aus Oswitz, Kreis

Breslau, und Otto Steinhoff aus Ahse, Kreis Soest, zu Regierungsbaumeistern ernannt. — Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Schlegelmilch, zuletzt Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Angerburg, ist in den Ruhestand getreten.

Österreich.

— **Galizische Eisenbahnbedienstete beim Eisenbahnminister.** Eine Abordnung von Werkmännern und sonstigen Staatsbediensteten aus den galizischen Direktionsbezirken überreichte dieser Tage dem Eisenbahnminister eine Denkschrift, in welcher die Bitten dieser Bediensteten um Verbesserung der Beförderungsverhältnisse und sonstige Anliegen zusammengefaßt sind. Der Minister bemerkte auf die mündlich vorgetragenen Bitten, daß das Eisenbahnministerium sich mit der allmählichen Verbesserung der Beförderungsverhältnisse der Bediensteten angelegentlich beschäftige. Auch die Frage der Ersetzung der Beförderungen durch ein System zeitlicher Vorrückungen bei tadelloser Dienstleistung werde im Ministerium ernstlich erwogen, und er hoffe, ohne allerdings schon eine Zusage machen zu können, daß die Studien baldigst zu einem günstigen Abschluß gelangen werden. Bezüglich der Verbesserung der Wohnungsverhältnisse verwies der Minister auf die Bemühungen der Verwaltung, den Bau von Wohngebäuden durchzuführen, sei es aus staatlichen Mitteln, sei es mit Hilfe der genossenschaftlichen Organisationen.

— **Die weiblichen Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen.** Eine Abordnung von weiblichen Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen sprach dieser Tage bei dem Eisenbahnminister vor und überreichte ihm eine Eingabe, in welcher um Zugestehung von Wohnungsgeldern oder nicht anrechenbaren Aktivitätszulagen und um die Erhöhung des gegenwärtig höchsten Monatsgehalts von 110 Kr. auf 120 Kr. nach 15jähriger Dienstzeit gebeten wird. Der Eisenbahnminister versprach der Abordnung, soweit dies in seinen Kräften liege, für die Erfüllung ihrer vorgebrachten Bitten zu sorgen.

— **Zittau-Reichenberger Bahn.** Nach der dem sächsischen Landtage zugegangenen Regierungsvorlage bezüglich des Erwerbes der Zittau-Reichenberger Bahn für den sächsischen Staat ist der wesentliche Inhalt der im Oktober 1903 zwischen der österreichischen Regierung und dem sächsischen Staatsfiskus getroffenen Vereinbarung der folgende: Die österreichische Regierung erklärt sich damit einverstanden, daß der sächsische Staat die in Österreich gelegene Strecke der Zittau-Reichenberger Bahn in das Eigentum übernimmt. Mit dem Zeitpunkte dieses Erwerbes erlischt die jetzige Konzession der Zittau-Reichenberger Eisenbahngesellschaft. Vom gleichen Zeitpunkte wird dem sächsischen Staat das ausschließliche Betriebsrecht auf 90 Jahre erteilt. Nach 90 Jahren fällt die österreichische Teilstrecke der Bahn samt Zugehör mit Ausnahme der Fahrbetriebsmittel ohne weiteres dem österreichischen Staat zu. Der österreichischen Regierung steht aber auch das Recht zu, diese Teilstrecke der Bahn jederzeit gegen Erstattung des vollen Anlagekapitals sowie der künftig für das Unternehmen aufzuwendenden Investitionskosten einzulösen.

— **Interpellation im österreichischen Abgeordnetenhause über den ungarischen Ausstand.** Durch eine Interpellation haben die sozialdemokratischen Abgeordneten an den Eisenbahnminister die Anfrage gerichtet, welche Maßnahmen der Minister zu treffen gedenke, um die Staats- und Privatbahnen vor den voraussichtlichen Folgen der Entschädigungsprozesse zu schützen, die durch die anläßlich des Ausstands von den österreichischen Bahnen erfolgte Ablehnung der Annahme von Gütern nach Ungarn zweifellos entstehen werden. Da der Schaden nach Ansicht der Interpellanten unabsehbar sei und für die ohnehin so traurige Finanzlage der österreichischen Staatsbahnen die schwerwiegendsten Folgen entstehen könnten, wird weiter gefragt, ob der Minister glaube, daß ihm das Regreßrecht gegen die ungarischen Staatsbahnen genügende Sicherheit biete, ob er ferner der Ansicht sei, daß bei Überschreitungen der Lieferzeit bei solchen Sendungen, welche vor dem Streik zum Transport angenommen wurden und nicht zur Ablieferung gelangen können, das Interesse der österreichischen Aufgeber und Empfänger sowie das der österreichischen Eisenbahnen, insbesondere der Staatsbahnen, genügend gewahrt sei.

— **Die Erhöhung der Ausfuhrholztarife.** Anläßlich der vom Eisenbahnministerium verfügten Erhöhung der Frachtsätze für Stammholz im Verbandsverkehr auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen nach Sachsen, welche bereits am 1. Mai in Kraft treten soll, hat die Landwirtschaftliche Zentralstelle an die Regierung eine Eingabe gerichtet, in der verlangt wird, daß von einer Erhöhung der Ausfuhrtarife für Rundholz überhaupt Abstand genommen werde, und daß die für Stamm- und Schleifholz bis jetzt gewährten Frachtsätze auch fernerhin aufrecht erhalten werden.

— **Der Absatz von Schienen.** Die österreichischen Eisenwerke haben in den ersten drei Monaten dieses Jahres an Schienen 21570 t abgesetzt. Gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres ergibt dies eine Steigerung des Absatzes um 2770 t.

— **Eisenbahnunfall durch Sturm.** Ein gemischter Zug der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg wurde am 23. d. M. zwischen den Stationen Eicht und Bleiswedel von einem schweren Unfall betroffen. Bald nach der Ausfahrt aus der Station Eicht brach ein ungemein heftiges Gewitter herein, der Zug geriet in eine Windhose und drei Personenwagen wurden aus dem Gleis gehoben und über den mehrere Meter hohen Damm geschleudert. Von den Reisenden wurden mehr als 20 (darunter einige schwer) verletzt. Die Windhose nahm ihren Anfang bei Strischowitz. Sie raste mit elementarer Kraft über Wiesen und Wälder, alles mit sich fortreißend. Sie hatte die Richtung von Süd nach Nord und stürmte über die Ortschaft Neuland (Leitmeritzer Bezirk) gegen Eichberg bei Luka. Auf dem Wege, den die Windhose nahm, wurden große Waldbestände vernichtet, mächtige Bäume zum Teil entwurzelt, zum Teil gebrochen. In Neuland wurden von 19 Wohn- und Wirtschaftsgebäuden die teils aus Stroh, teils aus Blech bestehenden Dächer weggerissen und die Fenster zertrümmert, starke Steinsäulen in kleine Stücke zerrissen und fortgeschleudert. Nachdem die Windhose den Eisenbahnzug, der sich in voller Fahrt befand, erreicht, die Wagen emporgehoben und über die Bahnböschung herabgeschleudert hatte, war ihre Kraft und Macht gebrochen. Die Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn sorgte sofort in umfassendster Weise für die Hilfeleistung und die Freimachung des Bahnkörpers.

— **Sympathiekundgebung der österr. Eisenbahnbeamten für die Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen.** Bei der dieser Tage in Wien abgehaltenen Hauptversammlung des Österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins kam es zu einer Sympathiekundgebung für die Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen. Der Präsident des Vereins wies bei Erstattung seines Rechenschaftsberichts auch auf den Eisenbahnerausstand in Ungarn hin und führte folgendes aus: „Der Ausstand der ungarischen Eisenbahner rief nicht nur bei uns Eisenbahnern, sondern in der gesamten Bevölkerung der Monarchie die tiefste Erregung hervor. Leider führte dieser Ausstand zu einem ungünstigen Ergebnis. Den Umstand, daß dieser Ausstand mißglückte, möchte ich von zwei Seiten beleuchten. Die Ursache, daß die ungarischen Kollegen mit ihren Forderungen nicht durchgedrungen sind, liegt vor allem in dem Mangel einer Organisation und in der unter den ungarischen Kollegen herrschenden Uneinigkeit. Die führenden Persönlichkeiten brachten bei der Vertretung der Forderungen stets verschiedene Meinungen zum Ausdruck, so daß die Regierung zum Schlusse nicht mehr wußte, was die Beamtenschaft eigentlich wolle. Auch das Streikkomitee hat einen Fehler begangen; es versäumte den Augenblick, als die Regierung zu den weitestgehenden Zugeständnissen bereit war. Wenn nun den ungarischen Kollegen nicht das zuteil wurde, was sie sich gewünscht hatten, so können wir sie versichern, daß unsere Sympathien auf ihrer Seite stehen. Die Verhältnisse der ungarischen Eisenbahner sind wirklich die traurigsten, und es wäre ihnen eine Verbesserung auf das lebhafteste zu wünschen. (Diese war ja doch von der ungarischen Regierung in umfassender Weise beabsichtigt, die Vorlage bereits bekannt! Anm. d. Schriftl.) Hoffentlich gelingt es ihnen bald, mit ihren Forderungen in einer anderen Form durchzudringen, und hoffentlich wird man sie von den üblen Folgen, von welchen sie durch den Ausstand bedroht sind, bald befreien. Ich möchte diesen traurigen Anlaß dazu benutzen, um namens der österreichischen Eisenbahnbeamten an die österreichischen Eisenbahnverwaltungen einen Appell zu richten. In Österreich können die Eisenbahner infolge ihrer kargen Bezüge nur noch den notwendigsten Lebensunterhalt bestreiten. Wenn eine neuerliche Steigerung der Wohnungs- und Lebensmittelpreise eintreten sollte, dann kann die Beamtenschaft mit diesen Bezügen ihr Auskommen nicht mehr finden, dann wird wohl auch an uns der Zeitpunkt herankommen, in dem es zu einer Lösung unbedingt kommen muß. Darum möchte ich an die Bahnverwaltungen appellieren, einen solchen Moment nicht herankommen zu lassen; wir wünschen uns denselben nicht. Es ist eine Ehrenpflicht der Eisenbahnverwaltungen, es zu einem so traurigen Zustande wie in Ungarn nicht kommen zu lassen.“ (Dies ist doch auch eine Ehrenpflicht der Eisenbahnbeamten! Die Schriftl.)

Ungarn.

— **Der Ausstand der ungarischen Staatsbahnbediensteten** ist beendet. Die in den Ausstand getretenen Bediensteten haben bedingungslos die Arbeit wieder angetreten. Dem kraftvollen Eingreifen der Regierung ist es gelungen, binnen wenigen Tagen den Eisenbahnverkehr mit dem neu aufgenommenen Personal sowie mit den zu den Waffen einberufenen wehrpflichtigen Bediensteten, welche in den Ausstand getreten waren, neu einzurichten. Unter diesen Umständen lehnte die Regierung jede weitere Verhandlung mit den Ausständigen ab und verweigerte jedwede Zusage an diese. Auch die Bemühungen der gegnerischen Parteien des ungarischen Abgeordnetenhauses, von der Regierung wenigstens die Zusage einer allgemeinen Amnestie zu erhalten, blieben völlig erfolglos.

Bereits am 24. d. M. nach Auflösung des Streiklagers und Verhaftung des Streikkomitees meldeten sich zahlreiche Bedienstete zum Wiederantritt des Dienstes in den Stationen und wurden ohne weiteres aufgenommen, nachdem von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen an alle Stationsvorstände mit Ausnahme jener von Czegled und Rakos Rangierbahnhof, welche Stationen den Grund der Bewegung gebildet hatten, der Auftrag ergangen war, jeden Streikenden, der sich zum Dienste meldet, zuzulassen.

Bereits am 24. d. M. standen gegen 600 Lokomotivführer und ebensoviel Heizer zur Verfügung, und konnten an diesem Tage 53 Personenzüge in verschiedenen Richtungen verkehren. Am 25. d. M. wurde mit der Beförderung von Güterzügen begonnen, und es wurde an diesem Tage auf sämtlichen Strecken der Budapest linksseitigen und der Szegediner Betriebsleitung der Gesamtverkehr unbeschränkt wieder aufgenommen. Am 26. d. M. wurde der Gesamtverkehr auch in der Budapester rechtsseitigen Betriebsleitung und in den zur Miskolzer, Debrecziner, Arader und Stuhlweißenburger Betriebsleitungen gehörigen Linien in vollkommen fahrplanmäßiger Weise aufgenommen. In den zur Klausenburger und Agramer Betriebsleitung gehörigen Linien verzögerte sich die Wiederaufnahme des vollen Verkehrs aus dem Grunde, weil sich das Personal dieser Linien nicht in solcher Zahl wie auf den übrigen Linien zum Wiederantritt des Dienstes meldete. Indessen wurde seither auch auf dieser Linie der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Der „Pester Lloyd" berechnet den Schaden, den der ungarische Eisenbahnerstreik dem Staate zugefügt hat, auf rund 1 000 000 Kr. im Personenverkehr und auf 3 500 000 Kr. im Güterverkehr. Der Entgang im Güterverkehr dürfte jedoch durch die Steigerung des Verkehrs in der ersten Zeit nach dessen Wiederaufnahme wieder hereingebracht werden. Nach den statistischen Ausweisen konnten 800 000 Personen ihre Reise nicht antreten oder nicht fortsetzen. 750 000 t Güter konnten nicht rechtzeitig abgefertigt werden.

— **Vizinalbahn Budapest-Vácz-Gödöllö.** Wie verlautet, wird der Bau eines neuen elektrischen Bahnnetzes geplant, welches, von der Station Ujpest-Rákospalota der ungarischen Staatsbahnen auszweigend, einerseits mit Berührung zahlreicher Ortschaften bis Vácz, anderseits über Szada nach Gödöllö führen soll. Der Handelsminister hat bereits die administrative Begehung beider Bahnlinien angeordnet. (Vergl. auch Nr 31 S. 498 d. Ztg.)

— **Die Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1903.** Wir haben die wichtigsten Zahlen in Nr 33 S. 534 d. Ztg. mitgeteilt. Erläuternd ist hierzu zu bemerken: Gegen das Vorjahr gestalteten sich die Gesamteinnahmen um 3,9 % günstiger, während gegenüber dem Voranschlage für das Jahr 1903 eine Mehreinnahme von 3 764 492 Kr., d. i. 1,7 %, zu verzeichnen ist. Dieses bisher erreichte höchste Ergebnis ist um so erfreulicher, als das 8034 km lange Netz der eigentlichen Staatsbahnen sich im Jahre 1903 nicht veränderte und das in Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen betriebene, nahezu 7000 km lange Lokalbahnnetz kaum um 300 km erweitert wurde. Aus den angeführten Zahlen erhellt, daß die wesentlichste Mehreinnahme (rund 10 %) auf den Personen- und Gepäckverkehr entfällt, was — abgesehen von der natürlichen Steigerung — hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben ist, daß die anfangs des Jahres 1903 erfolgte mäßige Erhöhung der im Fernverkehre bestandenen, verhältnismäßig zu niedrigen Sätze des Zonentarifs den gehegten Erwartungen entsprechend auf die Einnahmen günstig einwirkte. Nichtsdestoweniger kann noch immer nicht behauptet werden, daß die Einnahmen des Personen- und Gepäckverkehrs die Unkosten decken; denn die Personenzüge leisteten nahezu ebenso viel Zugkilometer, wie die Lastenzüge, deren Einnahmen aber beinahe dreimal so hoch sind als jene der Personenzüge.

Hinsichtlich der Reineinnahmen des Jahres 1903 kann im allgemeinen erwartet werden, daß diese eine bessere Verzinsung des Kapitals abgeben, wie im Vorjahre; im Jahre 1902 wurde nach dem 1870 Millionen Kronen betragenden tatsächlichen Baukapital eine Verzinsung von 3,63 %, nach dem Nennwerte von 2236 Millionen Kronen hingegen eine solche von 4,34 % erzielt.

Rumänien.

— **Bahnbau in Rumänien.** Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat, wie wir dem österreichischen „Handelsmuseum" entnehmen, dem Distrikte Prahova die Konzession für den Bau einer Privatbahn zwischen Ploesti und Valeni de Minite erteilt. Der Generalrat des Distrikes Prahova hat seine Zustimmung für den Bau dieser Linie gegeben. Es wurde bestimmt, daß die Linie von der Station Ploesti ausgehen und auf der Linie der rumänischen Staatsbahn bis zur ehemaligen Station Corlatesti gehen solle. Von dort wird die Linie in einem Bogen um den Stadtteil jenseits des Dimbul bis zu einem Punkte gehen, wo eine Station „Nordbahnhof" errichtet wird. Von hier geht die Linie nach Bleajoru, wo sie den Telleajennufluß auf einer Brücke übersetzt, die auch von Fußgängern nnd Wagen benutzt werden wird. Jenseits der Brücke wird eine Haltestelle errichtet werden, und dann wird die Linie über Scaeni, Lipanesti, Magurele, Sacoisi, Gura Vitioarei direkt nach Valeni gehen. Mit Rücksicht darauf, daß sich zwischen Bleajoru und Valea-Calugareasca viele Mühlen befinden, denen die neue Bahn auch zu gute kommen könnte, hat der Distriktsrat überdies beschlossen, von der Haltestelle Bleajoru eine Zweigbahn zu erbauen, welche bei diesen Mühlen vorübergehen soll. Für die Deckung der Kosten wird eine Anleihe von zwei Millionen aufgenommen werden.

Übrige europäische Länder.

— **Dänemarks erste elektrische Eisenbahn** soll von Frederikssund nach Nestved gebaut werden. Sie wird einen Teil der Insel Seeland durchqueren. Die Länge beträgt 100 km. Die neue Bahn soll nach dem Vorbilde der elektrischen Bahn am Comersee (Lecco-Colico-Sondrio und Colico-Chiavenna) angelegt werden und 1905 fertig sein.

— **Internationale Schlafwagengesellschaft in Brüssel.** Der Betriebsgewinn im Jahre 1903 stellte sich auf 6 340 751 Fr., wozu noch 1 232 103 Fr. (1 030 000 Fr. im Vorjahre) Ergebnisse der Hotels usw., 308 787 (135 453) Fr. aus Effekten und 381 501 (337 176) Fr. aus Zinsen kommen. Dagegen kommen in Abzug für Obligationenzinsen 1 864 418 (1 760 000) Fr., Bankzinsen 86 488 (189 243) Fr., Materialmiete 208 747 (226 467) Fr. und Abschreibungen 2 408 892 (2 040 000) Fr., so daß ein verfügbarer Reingewinn von 3 686 596 (3 423 676) Fr. bleibt. Einschließlich der aus dem Vorjahr übertragenen 838 084 Fr. sind 4 524 681 Fr. verfügbar. Daraus wird eine Dividende von 6 (5) % verteilt. Zwischen Paris und Vichy, ferner zwischen Paris, Lausanne und Bern und zwischen Paris und Trouville sollen Luxuszüge eingerichtet werden. Solche sind bekanntlich vom 1. Mai d. J. ab auch zwischen Wien-Karlsbad und Berlin in Aussicht genommen. Der ostasiatische Krieg hat die Gesellschaft bekanntlich genötigt, die Inbetriebsetzung der transsibirischen Luxuszüge einstweilen zu verschieben und sich mit dem Dienst ihrer gemischten Züge zwischen Moskau und Baikal zu begnügen. In Berlin, Petersburg und Moskau sollen Reparaturwerkstätten errichtet werden. Über das laufende Geschäftsjahr sagt der Bericht, daß das Anwachsen der Einnahmen für das erste Vierteljahr und der zufriedenstellende Geschäftsgang der Nebenbetriebe die Hoffnung zulassen, daß das Ergebnis des laufenden Jahres dem vorjährigen nicht nachstehen werde.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen** haben sich im Monat März teilweise etwas besser gestaltet, bleiben aber im ersten Vierteljahr ungünstig. Die sechs großen Eisenbahngesellschaften und die Staatsbahn vereinnahmten bis 31. März rund 328 500 000 Fr., d. i. rund 5 500 000 Fr. weniger als in der gleichen Vorjahrszeit. Prozentual zeigen alle Netze auf das Kilometer ein Minderergebnis, das am größten ist bei der Orléansbahn mit 3,42 % und am kleinsten bei der Westbahn mit 0,89 %. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat 2,18, die Nordbahn 2,67, die Ostbahn 1,16, die Südbahn 1,76, die Staatsbahn 1,41 % kilometrische Mindereinnahme.

— **Prämien für Kinderreichtum bei französischen Eisenbahnbediensteten.** Aus Anlaß der jetzigen Etatsdebatten hat der preußische Finanzminister sich für weitere Steuererleichterungen für kinderreiche Familien ausgesprochen, und bei der in Bayern gerade in Vorbereitung befindlichen Beamtenaufbesserung war eine Bevorzugung nach der Stärke des Familienstandes beabsichtigt. In Frankreich hat eine ähnliche soziale Fürsorge noch einen ganz anderen Sinn, da dort Patrioten und

Staatsmänner längst wegen der geringen oder ganz stockenden Bevölkerungszunahme in Sorge sind und eine starke Bewegung auf Hebung der Kinderzahl geht. In diesem Sinne hat jetzt die Verwaltung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, der weitaus größten französischen Bahngesellschaft, den Anfang gemacht mit einem System der Prämiengewährung für ihre Beamten und Bediensteten je nach der Kinderzahl. In drei Klassen werden solche Prämien verteilt: für Angestellte, deren Besoldung 2100 Fr. nicht übersteigt, anfangend von 30 Fr. jährlich für drei Kinder mit Steigerung bis zu 630 Fr. für neun Kinder; für Angestellte bis 2400 Fr. anfangend mit 80 Fr. für sechs Kinder und steigend bis 440 Fr. für neun Kinder; für Angestellte bis 2700 Fr. 100 Fr. für acht Kinder und 250 Fr. für neun Kinder. Senator Piot, einer der Hauptbeteiligten bei der Bewegung gegen die „Entvölkerung" Frankreichs, hat der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn aus diesem Anlaß ein warmes Dankschreiben gewidmet, das die Presse veröffentlicht.

— **James Forbes †.** Der in englischen Fachkreisen vielgenannte Eisenbahn-„Doktor" Mr. James Forbes starb als letzter des Dreigestirns von Eisenbahngewaltigen: Watkin, Lang und Forbes am 5. d. M. im 80. Lebensjahre und wurde im Beisein von Vertretern nahezu aller Eisenbahnen Großbritanniens zu Grabe getragen. Trotz der großen Neigung für die Bühne begann er seine Laufbahn als Schreiber bei Brunel, dem Erbauer der Great Western-Eisenbahn, wendete sich hierauf dem Betriebe zu und wurde Stationsmeister in Cirencester. Er erinnerte sich genau der ersten praktischen Anwendung des von Cook und Wheatstone zwischen Paddington und Slough eingerichteten Telegraphen im Jahre 1842, als ein auf der Flucht begriffener Verbrecher zu seinem größten Erstaunen bei der Ankunft des Zuges in London festgenommen wurde.

Forbes wurde Leiter der Güterabteilung und 1854 zur Reorganisation der unter dem Einfluß englischer Geldmänner stehenden Holländisch-Rheinischen Eisenbahn berufen: eine sechsjährige mühevolle Arbeit brachte den gewünschten Erfolg; sodann „dokterte" er an der in Nöten geratenen Chatham-Dover-Eisenbahn, um, wie er es nannte, „ihr das Leben zu retten", und wurde in den 70er Jahren ihr Vorsitzender, indes er die Stellung als Generaldirektor beibehielt. Diese ungewöhnliche Doppelstellung gereichte der Gesellschaft indes zum Vorteile; als sie sich 1898 mit der South Eastern vereinigte, blieb Forbes Vorsitzender der Chatham-Dover-Eisenbahn und wurde zum Beirat beider ernannt. Der „Doktor" war Direktor von etwa zehn Eisenbahn- und Versicherungsgesellschaften, u. a. auch Vorsitzender der National Telephon Co., der Distrikt Railway (1868 bis 1901), als er „die Zeit für gekommen erachtete, jüngeren Kräften Platz zu machen".

Nebst umfassenden Fachkenntnissen werden ihm trefflicher Humor sowie große Herzensgüte nachgerühmt. So entwaffnete er einst die widerhaarigsten Anteilscheinbesitzer in der Vollversammlung durch die freimütige Erklärung, er habe, als er den Geschäftsbericht vom Sekretär zur Durchsicht erhielt, mit Macbeth ausgerufen: „das ist ein blutiges, bitteres Geschäft". Forbes war auch ein großer Kunstfreund und hinterließ eine sehr wertvolle Gemäldesammlung; er soll durch verständige Auswahl und glückliche Verkäufe sein großes Vermögen noch erheblich vermehrt haben. Als witziger Plauderer war er in der Londoner Gesellschaft sehr gesucht. K—a.

— **Fahrkartenverkauf und Offenhalten der Gepäckabfertigungen auf den Eisenbahnstationen Rußlands.** Hierüber sind amtlich die nachfolgenden Bestimmungen erlassen: 1. Die Fahrkartenkassen werden auf den großen Stationen (I., II. und III. Klasse) 1 Stunde und auf den übrigen Stationen eine halbe Stunde vor dem Abgange eines Personenzuges geöffnet. Im Falle eines großen Andranges von Reisenden erfolgt die Öffnung der Kassen noch früher. 2. Die Fahrkartenkassen werden für Reisende, die mit Gepäck reisen, 10 Minuten und für Reisende, die ohne Gepäck reisen, 2 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges geschlossen. 3. Die Gepäckabfertigungen für den Empfang des Reisegepäcks werden gleichzeitig mit den Fahrkartenkassen geöffnet und 10 Minuten vor Abgang des Zuges geschlossen; ausgenommen sind die Grenzstationen, wo die Gepäckabfertigungen 20 Minuten vor Abgang des Zuges geschlossen werden. 4. Die Ausgabe des Reisegepäcks erfolgt während der ganzen Zeit, zu der die Stationen gemäß den gesetzlichen Bestimmungen für den Empfang und die Ausgabe von Frachten geöffnet sind, außerhalb dieser Zeit auf den besonders namhaft gemachten Stationen mit großem Verkehr im Laufe einer Stunde und auf den übrigen Stationen im Laufe einer halben Stunde nach dem Abgange eines jeden Personenzuges.

— **Beförderung von Mehl in größeren Mengen auf den russischen Bahnen als Massenware.** Der Beirat für Eisenbahnangelegenheiten hat der „Torg. Prom. Gas." zufolge genehmigt, Weizenmehl in Säcken, wenn mehr als 750 Säcke zu je einem Frachtbriefe abgefertigt und diese 750 Säcke in einem Wagen verladen werden, in die Liste derjenigen Frachten aufzunehmen, die als Massenware auf den Eisenbahnen Rußlands befördert werden.

Fremde Weltteile.

— **Eisenbahnraub.** Am 1. d. M. wurde in der Nähe von Redding (Kalifornien) ein frecher Raub verübt. Als der Expreßzug auf ein Seitengleis einfuhr, um Wasser zu nehmen, sprangen drei maskierte Männer aus dem Zuge — das ist das Neuartige an dem sonst alten Rezept —, kuppelten die Dienst- und Gepäckwagen von den Personenwagen ab und nötigten den Lokomotivführer, mit dem ersten Zugteil eine Strecke weiterzufahren. Dort angelangt, versuchten sie vergeblich den im Innern des Dienstwagens sich befindlichen Zugführer zum Öffnen der Tür zu bewegen, worauf sie diese mit Dynamit sprengten und den mit bereitem Revolver entgegentretenden Beamten durch einige Schüsse niederstreckten. Hierauf sprengten sie die eiserne Kasse ebenfalls mit Dynamit, beraubten sie ihres wertvollen Inhalts an Geld und sonstigen Wertsachen, zwangen den Lokomotivführer, sie auf der Lokomotive mehrere Meilen weiter wegzuführen, und nahmen mit ihrer Beute Reißaus.

— **Panamakanal.** Wie aus Newyork berichtet wird, ist der Vertrag, durch den das Eigentum am Panamakanal auf die Vereinigten Staaten übertragen wird, unterzeichnet und den vertragschließenden Parteien zugestellt worden.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 10,43 km lange vollspurige Nebenbahn Metzingen-Urach (Ermstalbahn) — seit 1. April d. J. im Betriebe der Königlich württembergischen Staatseisenbahnen — ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 9,712 km lange Strecke Frensdorf-Burgebrach der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen, die am 1. Mai d. J. eröffnet werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Die an der Bahnstrecke Itzehoe-Heide zwischen den Stationen St. Michaelisdonn und Meldorf neu eingerichtete Haltestelle Windbergen wird am 1. Mai d. J. für den Personen und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen nach den Nachbarstationen betragen: Windbergen-St. Michaelisdonn 6,00 km, Windbergen-Meldorf 5,31 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Am 1. Mai d. J. wird der an der Strecke Dortmund-Witten West zwischen Barop und Annen Nord gelegene Haltepunkt Kruckel und der an der Strecke Dortmund D. G. E.-Lüdinghausen zwischen Dortmund D. G. E. und Derne gelegene Haltepunkt Kirchderne für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen: von Barop-Kruckel 2,6 km, von Annen Nord-Kruckel 2,9 km; von Dortmund D. E. G.-Kirchderne 4,9 und von Derne-Kirchderne 2,6 km.

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Die an der Strecke Simmern-Hermeskeil zwischen den Stationen Dhronecken und Poelert gelegene Haltestelle Rascheid wird am 1. Mai d. J. für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sowie von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist ausgeschlossen. Die Entfernung Rascheid-Dhronecken beträgt 3,74 km, die Entfernung Rascheid-Poelert 5,00 km.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai d. J. wird der an der Linie Zittau-Löbau zwischen Neucunnersdorf und Löbau bezw. der Linie Ebersbach-Löbau zwischen Dürrhennersdorf und Löbau gelegene Haltepunkt Großschweidnitz und am gleichen Tage der an der Linie

Stollberg-St. Egidien zwischen Höhlteich und Oelsnitz i/E. gelegene Haltepunkt Oelsnitz i/E. für den öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft. Die zwischen der Haltestelle Zboněk und der Station Lettowitz der Linie Brünn-Prag gelegene Haltestelle Heinrichstal-Lettowitz wird am 1. Mai d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Die Haltestelle Groß-Köris, die bisher nur der Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken diente, ist am 15. April d. J. für den unbeschränkten Tierverkehr in einbödigen Wagen eröffnet worden.

Außerbetriebsetzung einer Kopframpe.

Großherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen. Auf dem Bahnhof Bramsche ist die Kopframpe wegen Umbaues vom 25. April d. J. ab auf die Dauer von etwa drei Wochen außer Betrieb gesetzt worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Vom 1. Mai d. J. ab erhält die an der Eisenbahnstrecke Bütow-Lauenburg gelegene Station Damerkow, Kreis Stolp i. Pom. die Bezeichnung Schwarz-Damerkow.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Vom 1. Mai d. J. ab erhält der an der Strecke Gera-Probstzella gelegene Bahnhof Pößneck (Thüringer Bahn) die Bezeichnung Pößneck ob. Bf. und der an der Strecke Orlamünde-Oppurg gelegene Bahnhof Pößneck (Saalbahn) die Bezeichnung Pößneck unt. Bf.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Die Bezeichnungen der nachbezeichneten Verkehrsstellen werden am 1. Mai d. J. wie folgt geändert werden:

Beucha b. Brandis (Linie Borsdorf-Coswig) in Beucha, Heinersdorf b. Chemnitz (Linie Wechselburg-Chemnitz) in Heinersdorf-Draisdorf, Hilbersdorf (Linie Dresden-Werdau) in Chemnitz-Hilbersdorf, Limbach b. Chemnitz (Linie Limbach-Wittgensdorf usw.) in Limbach (Sachsen), Niederhermsdorf (Linie Potschappel-Nossen) in Wurgwitz-Niederhermsdorf, Oelsnitz i. E. (Linie Stollberg-St. Egidien) in Oelsnitz i. E. Bahnhof und Weintraube (Linie Leipzig-Dresden) in Serkowitz. Die für die nachgenannten drei an der Dresden-Werdauer Bahnlinie gelegenen Chemnitzer Verkehrsstellen aus Anlaß der Chemnitzer Bahnhofsumbauten vorgesehenen neuen Bezeichnungen Chemnitz Hauptbahnhof (für Bahnhof Chemnitz), Chemnitz Nicolaibahnhof (für Nicolaivorstadt Chemnitz) und Güterbahnhof Chemnitz-Kappel (für Güterbahnhof Kappel i. Sachsen) treten gleichfalls vom 1. Mai d. J. an in Kraft.

An Stelle der bisherigen amtlichen Schreibweise für den Ort Starrbach ist die mit einem r — Starbach — getreten; infolgedessen ist diese von jetzt an auch bei der Stationsbezeichnung der an der Linie Riesa-Nossen gelegenen Haltestelle eingeführt worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Vom 1. Mai d. J. ab wird die Bezeichnung der an der Strecke Jičin-Turnau gelegenen Personenhaltestelle Jiwan in Jiwan-Holenitz und die bisherige Schreibweise des Namens der an der Linie Krakau-Podwołoczyska gelegenen Station Dembica in Dębica abgeändert werden.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Der Name der an der Linie Budapest-Pragerhof gelegenen Haltestelle Erd-Hamzsabég wird vom 1. Mai d. J. ab in Erd déli vasut abgeändert werden.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Die Station Langenbruck führt vom 1. Mai d. J. ab den Namen Langenbruck-Hermannsthal.

Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft. Vom 1. Mai d. J. ab wird die deutsche Bezeichnung der an der Linie Poříčan-Nimburg gelegenen Personenhaltestelle Nimburg-Zalabi in Nimburg-Elbevorstadt abgeändert werden.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Der Namen der Station Nagyfalu der Árvathal-Lokalbahn wird vom 1. Mai d. J. ab in Árvanagyfalu abgeändert.

Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn. Vom 1. Mai d. J. ab werden die Namen folgender Stationen und Haltestellen wie folgt geändert werden: Nagy-Nyárád in Nagynyárád, Német-Bóly in Németbóly, Herczeg-Szent-Márton in Herczegszentmárton, Német-Palkonya in Németpalkonya, Baranya-Udvard in Pécsudvard, Bánya in Pécsbányatelep, Szabolcs in Szabolcsbányatelep.

Firmenänderung.

Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn. Vom 1. Mai d. J. ab lautet die neue deutsche Firmabezeichnung: Eisenbahn Mohács-Pécs.

Alphabetisches Verzeichnis der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen. Zu diesem Verzeichnis ist der I. Nachtrag herausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 42 vom 22. April d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 28. April d. J.).

Nr I 151 vom 20. April d. J. an verschiedene am Vereinsreiseverkehr beteiligte Verwaltungen, betreffend die Übersicht der Fahrscheine, welche vom 1. Juni 1904 ab neu aufgelegt werden oder handschriftlich abzuändern oder nicht mehr auszugeben sind (abgesandt am 23. April d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche die vorbezeichnete Übersicht bestellt haben).

Nr III 359 vom 21. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ergänzung der Bestimmungen im § 1 des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 28. April d. J.).

Nr IX 14 vom 20. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Statistische Nachrichten über die Tätigkeit der Vereins-Abrechnungsstelle (abgesandt am 28. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Aus Anlaß des Umbaues des Bahnhofs in Wiesbaden wird die Strecke von Wiesbaden bis Dotzheim verlegt.

Die Eröffnung dieser 6,15 km langen normalspurigen Neubaustrecke erfolgt am 1. Mai. Neue Stationen kommen hierdurch nicht zur Eröffnung. Die Abfertigungsbefugnisse der beiden genannten Stationen erleiden hierdurch keine Änderung.

Mainz, den 24. April 1904. (1118)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

2. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Am Sonntag den 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Großheringen-Saalfeld in Kilometer-Station 19,42 gelegene Haltepunkt Porstendorf nach Durchführung des Zuges 423 geschlossen und an dessen Stelle ein neuer Haltepunkt Porstendorf in Kilometer-Station 19,95 mit Zug 426 für den Personenverkehr eröffnet.

Erfurt, den 27. April 1904. (1119)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Am 1. Mai d. J. tritt auf der Nebenbahn Rinteln-Stadthagen ein neuer Fahrplan in Kraft. Das Nähere ist auf der Bahnverwaltung zu Rinteln und den Stationen zu erfahren.

Rinteln, im April 1904. (1120H&V)
Rinteln-Stadthagener Eisenbahngesellschaft.
Der Vorstand.

Brohlthal-Eisenbahn.

Mit dem 1. Mai d. J. tritt auf der Brohlthal-Eisenbahn ein neuer Fahrplan in Kraft. Das Nähere ist auf der Bahnverwaltung zu Brohl und den Stationen zu erfahren.

Cöln, im April 1904. (1121H&V)
Brohlthal-Eisenbahngesellschaft.
Der Vorstand.

4. Zuschlagsfristen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Die mit Zahl 19 581/D am 20. April l. J. für jene Güter, die in den an die Linien der Kgl. ung. Staatseisenbahnen anschließenden Grenzstationen Zsolna, Ruttka und Kassa auf die Linien der genannten Bahn und darüber hinaus übergehen, vorbehaltlich der Genehmi

gung der Aufsichtsbehörde, auf Grund der Bestimmungen des § 63 Punkt 3 Alinea 2 des Betriebsreglements und auf Grund der Ausführungsbestimmungen § 6 Punkt 3 Alinea 2 zum Internationalen Übereinkommen mit Gültigkeit vom 20. April l. J. publizierte außerordentliche temporäre Zuschlagsfrist wurde von Seiner Exzellenz dem Herrn Kgl. ung. Handelsminister mit Erlaß Zahl 29 229 vom 26. April im Ausmaße von zehn Tagen genehmigend zur Kenntnis genommen.

Gleichzeitig wird bekannt gemacht, daß diese bewilligte zehntägige temporäre Zuschlagsfrist bis inklusive 28. April l. J. zur Anwendung gelangt und nach Ablauf dieses Tages außer Kraft gesetzt wird.

Budapest, am 26. April 1904. (1122)
Die Generaldirektion.

5. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Klein-Tschirne.

Am 2. Mai d. J. wird die zwischen den Stationen Beuthen (Bezirk Liegnitz) und Fröbel an der Bahnstrecke Reppen-Glogau gelegene Haltestelle Klein-Tschirne, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr diente, auch für die Abfertigung von lebenden Tieren eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Mit demselben Tage wird die Haltestelle in den Staatsbahn- und Privat-Staatsbahn-Tiertarif aufgenommen. Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 21. April 1904. (1123)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Auf der Lokalbahn Nagyvárad-Belényes Vaskóhó war der Eisenbahnverkehr infolge Dammrutschungen zwischen den Stationen Várad-Velencze und Drág-Cséke vom 28. März bis zum 7. April l. J. eingestellt.

Budapest, am 19. April 1904. (1124)
Die Direktion
der Kgl. ungarischen Staatseisenbahnen.

7. Güterverkehr.

Die Kopframpe auf dem Bahnhof Bramsche wird wegen Umbaues vom 25. April d. J. ab auf die Dauer von etwa 3 Wochen außer Betrieb gesetzt.

Oldenburg, den 24. April 1904. (1125)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österr.-ungar. Verband.

Am 1. Mai d. J. treten im Tarifheft 1 nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 9 A (Stamm- und Stangenholz usw. bis 2,5 m Länge) in Kraft:

Von	Haid k. k. St. B.	Tachau k. k. St. B.
Nach	Pfennige für 100 kg	
Schwarza b. Rudolstadt (Thür.) K. E. D. E.	77	74

Breslau, den 27. April 1904. (1126)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Im Binnenverkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen sowie der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und im Wechselverkehr dieser Bahnen untereinander können vom 23. d. M. bis vorläufig 20. Mai d. J. beim Mangel an S. S.-Wagen für Schienen und Träger Sl-Rug- und andere geeignete Wagen unter gebührenfreier Beistellung von Schutzwagen verwendet werden.

Magdeburg, den 26. April 1904. (1127)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Im Verkehre der sächsischen Schmalspurbahnen wird vom 1. Mai 1904 an für Tierbegleiter die Benutzung von Fahrkarten, an Stelle der Zahlung des Begleiterfahrgeldes, allgemein mit der Ausnahme nachgelassen, daß Begleiterfahrgeld im Übergangsverkehre mit Vollspurbahnen bei solchen Tiersendungen zu berechnen ist, welche auch auf den Vollspurbahnen begleitungspflichtig sind.

Dresden, am 26. April 1904. (1128)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Holten der Holländischen Eisenbahn in die Tarifhefte A, B, C und E mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Ryssen und in das Heft D mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Deventer aufgenommen. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 für Eisenerz im Verkehr mit Station Holten bleiben jedoch in Kraft.

Elberfeld, den 23. April 1904. (1129)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai 1904 werden im Magdeburg-Halle-sächsischen Gütertarife einzelne Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Elsterwerda B. D. B., Gera (Reuß), Görlitz i. Schles., Großenhain B. D. B., Großenhain C. G. B., Großzschocher, Kamenz i. Sachs., Leipzig II (Dresd. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida, Weida-Altstadt und Zeitz abgeändert. Hierbei treten in verschiedenen Stationsverbindungen geringe Frachterhöhungen ein, die indessen erst am 15. Juni 1904 in Kraft treten. Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, am 26. April 1904. (1130)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Thüringisch-hessischer-sächsischer Verband.

Die auf Seite 4 unter Ziffer 2 des am 1. April d. J. eingeführten Nachtrages II zum Gütertarif enthaltene, durch Bekanntmachung vom 26. März d. J. vorläufig noch nicht in Geltung gesetzte besondere Bestimmung zu § 63 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, hinsichtlich der Verlängerung der Lieferfrist bei Umladungen im Übergangsverkehr mit den Stationen der schmalspurigen Südharzbahn, ist gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung durch die Landesaufsichtsbehörden der preußischen und sächsischen Staats- sowie der Südharzeisenbahnen genehmigt. Sie tritt demzufolge am 1. Juli d. J. in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 23. April 1904. (1131)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im sächsisch-südwestdeutschen Güterverkehre werden am 1. Mai 1904 zu den Tarifheften 2—4 und zum allgemeinen Tarifheft „Teil II“ die Nachträge V, ferner zum Tarifheft 1 der Nachtrag IV eingeführt. Sie enthalten im wesentlichen Änderungen und Ergänzungen der für die Frachtberechnung maßgebenden Tarifentfernungen sowie der Ausnahmetarife. Neben vielfachen Verkehrserweiterungen und Frachtermäßigungen ergeben sich aus den Nachträgen auch Frachterhöhungen, die jedoch erst am 15. Juni 1904 in Wirksamkeit treten. Die im Nachtrag V zum Tarifheft 4 enthaltenen neuen und geänderten Frachtsätze für die Station Mannheim der badischen Staatsbahn werden — ausgenommen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 23 für Jutegarn und Jutegewebe — gleichzeitig auch für die Station Mannheim des Dir.-Bez. Mainz im rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verbande angewendet. Abdrücke der Nachträge sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, den 28. April 1904. (1132)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 2. Mai 1904 treten im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande, Heft 2, direkte Frachtsätze für die Beförderung von unverpackten Setzlingen von Obst- und Waldbäumen bei Aufgabe von 5000 und 10 000 kg von Kamenz i/S. nach Czalositz (A. T. E.) in Höhe von 88 ₰ und 77 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 28. April 1904. (1133)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

In den im Magdeburg-Halle-sächsischen Verkehre bestehenden Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen usw. wird am 1. Mai d. J. die Station Rückersdorf-Oppelhain des Direktionsbezirks Halle als Versandstation einbezogen.

Dresden, den 28. April 1904. (1134)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 17. Februar 1904 wird veröffentlicht, daß der Tarif für den sächsisch-preußisch-südfranzösischen Güterverkehr vom 1. Juni 1900 nebst Ergänzungsblatt und Nachtrag I nicht schon am 4. Mai 1904, sondern erst am 31. Juli 1904 außer Kraft tritt.

Dresden, am 28. April 1904. (1135)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai 1904 werden im Berlin-Stettin-sächsischen Gütertarife einzelne Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Gera (Reuß), Großzschocher, Plagwitz-Lindenau, Weida, Weida-Altstadt und Zeitz abgeändert. Hierbei treten in verschiedenen Stationsverbindungen geringe Frachterhöhungen ein, die jedoch erst am 15. Juni 1904 in Kraft treten. Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, am 28. April 1904. (1136)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Saarkohlen-Ausnahmetarife Nr 1, 4, 17, 18 und 19.

Bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen sind der Frachtberechnung für

den Verkehr der Saarkohlen-Versandstationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken nach den in die obengenannten Tarife einbezogenen Empfangsstationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen und angeschlossenen Privatbahnen mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. die Entfernungen des neuen Gruppentarifs IV und der Gruppenwechseltarife II/IV und III/IV zugrunde zu legen. (1137)

St. Johann-Saarbrücken, 27. April 1904.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Am 3. Mai 1904 gelangt im obengenannten Tarifhefte für Ton und Schieferton unter den Bedingungen des Ausnahmetarifs Nr 46 von Mittelsteine trans. (für Sendungen, die von der Eulengebirgsbahn in Mittelsteine übergehen) nach Mährisch-Ostrau Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein direkter Frachtsatz von 54 ₰ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 28. April 1904. (1138)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 1 vom 1. März 1899.

Die am 12. d. M. von Nestersitz-Pömmerle St. E. G. nach Merzdorf und Saarau eingeführten Frachtsätze für Schwefelkiesabbrände, zum Entzinken bestimmt, gelten auch für die gleichen Sendungen ab der Station Schönpriesen St. E. G.

Breslau, den 27. April 1904. (1139)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Vom 1. Mai d. J. an wird bei der Beförderung von Vieh (ausgenommen Pferde) in einbödigen Wagen zwischen Rehau und Adorf ein Ladungsfrachtsatz von 199 ₰ für 1 qm Ladefläche des verwendeten Wagens angewendet.

Dresden, am 28. April 1904. (1140)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Binnen-Güterverkehre der sächsischen Staatseisenbahnen, ferner im Berlin-Stettin-sächsischen, Magdeburg-Halle-sächsischen, norddeutsch-sächsischen, nordostdeutsch-sächsischen, rheinisch- und Frankfurt-sächsischen, schlesisch-sächsischen, thüringisch-hessisch-sächsischen, bayerisch-sächsischen, sächsisch-südwestdeutschen und sächsisch-württembergischen Güterverkehre wird für Rohzuckersendungen zur Ausfuhr, die bis 31. August 1904 auf der Station eingehen, von der die Ausfuhr erfolgen soll, die bisher gewährte Frist von 18 Monaten für die Einbringung des Frachterstattungsantrages mit Gültigkeit vom 1. Mai 1904 auf 24 Monate verlängert. Für die nach dem 31. August 1904 auf den Ausfuhrstationen ankommenden Sendungen gilt für den Nachweis der Ausfuhr wieder die Frist von 12 Monaten.

Dresden, den 28. April 1904. (1141)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden für den gesamten Übergangsverkehr in Wagenladungen zwischen den Stationen der Schrodaer Kreisbahn einerseits und den preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen anderseits die Frachtsätze der Staatsbahnstationen Glowno, Louisenhain und Schroda um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Der gegenwärtig bestehende Ausnahmetarif für den Übergangsverkehr mit der Schrodaer Kreisbahn, welcher auf bestimmte Güter beschränkt ist, wird hierdurch aufgehoben.

Posen, den 23. April 1904. (1142)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Vom 10. Mai d. J. ab werden Sendungen nach Gotha ohne Bahnhofsvorschrift ausschließlich nach Gotha Hauptbahnhof abgefertigt.

Erfurt, den 26. April 1904. (1143)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. treten die im Tarif für die Stationen Berzdorf, Brühl Zuckerfabrik, Godorf, Sürth, Wesseling, Wesseling Rheinwerft der Cöln-Bonner Kreisbahnen vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Vom gleichen Tage ab erhalten die Stationen des Direktionsbezirks Breslau Neurode im Verkehre mit der Brohlthalbahn und Reichenbach i/Schl. im Verkehre mit der Bentheimer Kreis-, Crefelder, Holländischen, Meppen-Haselünner und Westfälischen Landes-Eisenbahn direkte Tarifsätze.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Münster i/W., den 25. April 1904. (1144)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Ergänzung der Reexpeditionsbestimmungen.

Auf den Seiten 11 der Tarife Teil II, Heft 1 und 2 des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901 ist in der ersten Rubrik (Reexpeditionsstelle) nach „Brüx (Station der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft)“ zuzusetzen: „und in Brüx (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)“; neben diesen beiden Reexpeditionsstellen sind dann in der zweiten Rubrik die Artikel „Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte, Malz und Ölsaaten sowie Zucker, bei Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen“ einzustellen.

Als Stationsverbindungen, in welchen die Reexpedition hinsichtlich des hinzugetretenen „Lagerhauses der landwirtschaftlichen Spar- und Vorschußkasse in Brüx (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)“ zulässig ist, sind dann auf den Seiten 15 der vorgenannten Tarife Teil II, Heft 1 und 2 die folgenden Verkehrsrelationen entsprechend anzufügen, und zwar:

Von		Nach		Anmerkung
oder umgekehrt				
Auf Seite 15 des Tarifes Teil II, Heft 1. Swolenowes	k. k. St. B.	Tetschen/Bodenbach = Landungsplatz; dann Stationen der Strecken Bensen bis Böhm.-Leipa (exkl.) und bis Tannenberg, Böhm.-Leipa (exkl.) bis Tannenberg (exkl.) sowie Stationen nördlich von Tannenberg	B. N. B.	
Stationen der Strecken Obernitz bis Hlubocep, Lochowitz bis Protiwin (exkl.), Beraun bis Holoubkau	k. k. St. B.	Tetschen	B. N. B.	
Althütten, Horelitz-Nucitz und Lodenic				
Auf Seite 15 des Tarifes Teil II, Heft 2. Aussig	A. T. E.	Eichwald, Klostergrab, Moldau und Ossegg-Riesenberg	k. k. St. B.	
Böhm.-Leipa	B. N. B.	Stationen der Strecke Obernitz bis Swolenowes		
Komotau	A. T. E.	Stationen der Strecke Obernitz bis Hlubocep, dann Horelitz-Nucitz		
Preschen	A. T. E.	Stationen der Strecke Moldau-Wiesa-Oberleutensdorf		
Rakonitz	B. E. B.			
Maria-Ratschitz, Preschen u. Triebschitz	A. T. E.	Stationen der Strecke Althütten-Stadtl		*) Soweit via Brüx-Obernitz-Saaz-Luzna-Lischan-Rakonitz instradiert wird.
Maria-Ratschitz und Preschen	A. T. E.	Saaz		

Prag, am 20. April 1904. (1144a)
Die Generaldirektion der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-belgischer Tierverkehr.

Unter Aufhebung

1. des Teiles II, Abteilungen A, B und C I des rheinisch-westfälisch-belgischen Tarifs für die Beförderung von lebenden Tieren und Eisenbahnfahrzeugen vom 1. Mai 1894;
2. des Teiles II, Abteilungen A, B und C I des deutsch-belgischen Tarifs für die Beförderung von lebenden Tieren und Eisenbahnfahrzeugen vom 1. Mai 1894;
3. der besonderen Bestimmungen und der Abteilung A des Teiles II, Hefte 2, 6 und 7 des belgisch-südwestdeutschen Tarifs für die Beförderung von lebenden Tieren und Eisenbahnfahrzeugen vom 1. Mai 1894

und der hierzu erschienenen Nachträge tritt am 1. Mai d. J. ein neuer deutsch-belgischer Tiertarif, Teil II, in Kraft.

Er enthält Frachtsätze für Pferde und Ponies, Großvieh (Rindvieh, Maultiere, Esel und Fohlen) und Kleinvieh (Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen und Ferkel).

Einige deutsche Stationen sind mit direkten Frachtsätzen nicht mehr versehen. Die Frachtsätze des neuen Tarifs sind teils höher, teils niedriger als die bisherigen.

Soweit direkte Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden oder Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juni 1904 in Kraft.

Cöln, den 26. April 1904. (1145)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

In dem obbezeichneten Tarifhefte ist auf Seite 241 in der Schnittafel A, Schnittnummer II des Ausnahmetarifes 4 für Kartoffeln, bei der Station Sandau K. K. St. B. der Schnittsatz von 0,48 ℳ auf 0,28 ℳ richtig zu stellen.

Wien, am 25. April 1904. (1146)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Cöln-Bonner Kreisbahnen.

Für Wagenladungen im Verkehr zwischen den Stationen an den schmalspurigen Strecken und Stationen anderer Bahnen, welche mangels direkter Tarifsätze auf der Station Brühl Zuckerfabrik umkartiert werden, kommt am 1. Mai d. J. ein Umkartierungstarif zur Einführung. Dieser Tarif ist auf den Stationen und bei den Bahnagenten zur Einsichtnahme ausgelegt.

Cöln, den 25. April 1904. (1147)
Die Direktion.

---

8. Personen- und Gepäckverkehr.

Der neue rheinische Personen- und Gepäcktarif tritt nicht, wie in den Bekanntmachungen vom 14. und 16. v. M. angegeben, am 1. Mai, sondern am 2. Mai d. J. in Kraft.

Durch ihn werden der rheinische Personen- und Gepäcktarif vom 1. August 1900, der rheinische Verbandstarif für den Verkehr mit Basel S. B. B. vom 1. August 1900 und die im Tarif Main-Neckarbahn-Schweiz vom 1. April 1898 und dessen Nachtrag enthaltenen Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für Basel S. B. B. aufgehoben.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

Mainz, den 24. April 1904. (1148)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Zum Personentarif für unseren Binnenverkehr tritt am 1. Mai d. J. der Nachtrag V in Kraft, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, des Kilometerzeigers, der Preistafeln usw.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Näheres ist auf den Stationen, von welchen der Nachtrag auch käuflich zu beziehen ist, zu erfahren.

Oldenburg, den 24. April 1904. (1149)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

---

9. Verdingungen.

Die Erd- und Maurerarbeiten zur Befestigung des Mittelbahnsteigs auf Bahnhof Langensalza (rd 1050 qm Tonfliesenbelag einschließl. Materiallieferung, ausschl. Zement) sollen in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Das Verdingnisheft ist gegen portofreie Bareinsendung von 0,6 ℳ von hier zu beziehen.

Die Öffnung der Offerten, welche verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot, Befestigung Mittelbahnsteig Langensalza“ versehen sein müssen, findet am

Sonnabend, den 14. Mai d. J., mittags 12 Uhr, statt.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Gotha, den 27. April 1904. (1150)
Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

Gruppe I.

Holz- und Seilerwaren, als: Rechen, Stiele, Reisigbesen; Werg, Hanf, Nahtleinen, Schnüre, Bindfaden und Spitzstränge.

Gruppe II.

Gewebe und Posamentierwaren, als: Vorhangstoffe, wollene, halbleinene, Wagenteppichzeug, Teppichborden, Futterzeug, Segeltuch, Packleinwand, Apparatdecken von Ledertuch; Dochte, Wollschnüre, Naht- und Plattschnur, Samtbördchen, Nähfaden, Schmierpolster und Wiechengarn.

Gruppe III.

Glas und Tonwaren, als: Ölbehälter, Milchglasglocken, Wagenlaternengläser, Glastafeln, Steingutkrüge, Steinguthäfen, Nachtgeschirre und Normalisolatoren.

Gruppe IV.

Chemikalien und Farben, als: Bittersalz, Kupfervitriol, Soda, Sublimat, Karbolsäure, Salzsäure, Salmiak; Bleiweiß, Goldocker, Mennige, Parisergelb, Englischrot, Kienruß, Goldbronze und Gold, feines.

Gruppe V.

Lederwaren, Mineralien, Pech, Teer und Harze, als: Zaumleder, Maschinenriemenleder, Vachetteleder, Schaffelle, Putzleder, Fensterzugriemen, Nähriemen; Bimsstein, gewöhnlicher und Wiener, Kreide, geschlemmte und geschnittene, Graphit; Pechfackeln, Pechkränze, Kolophonium, Burgunderharz.

Gruppe VI.

Papiere und Verschiedenes, als: Fließpapier, Packpapier, Pappendeckel; Baumwollfadenreste, alte Leinwand, Schmirgelleinen, Glaspapier, Salband, Roßhaar, Gummi arabicum, Zimmermannsbleie, Filze, Korkstopfen mit Glasröhrchen und Drahtbürsten.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verdingung 16. Mai 1904“

versehen spätestens

Montag, den 16. Mai 1904, vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf.

Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 27. April 1904. (1151)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

---

10. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altpapieren.

Die ausgesonderten Altpapiere, und zwar:

Akten, Bücher, Kassen- und Rechnungsbelege, Depeschen, Depeschenstreifen, Depeschenbücher, Gepäck- und Hinterlegungsscheine, Avise, Frachtkarten, veraltete Dienstvorschriften usw., Korbpapier zum Einstampfen,
Rechnungen, Nachweisungen, beschriebene und unbeschriebene Vordrucke zur freien Verwendung

sollen verkauft werden.

Angebote sind bis Montag, den 9. Mai d. J., vormittags 10 Uhr, an unser Rechnungsbureau hier, Bahnhofsstraße 23, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Altpapiere“ einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen können bei unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstande unseres Zentralbureaus gegen Einsendung von 30 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Wegen der Eigenartigkeit der Bereithaltung und Verladungsweise der Altpapiere wird noch besonders auf die Bedingungen §§ 3—5 hingewiesen. Ferner wird besonders hervorgehoben, daß der Käufer ungefähr 24 000 kg Korbpapier vor der Abfuhr auf eigene Kosten zu sacken hat, und daß er während der ungefähr 3 Wochen währenden Abnahme jederzeit hier anwesend sein muß.

Die Öffnung der Angebote findet am 9. Mai d. J., vormittags 10 Uhr, statt.

Erfurt, den 20. April 1904. (1152)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 35. 4. Mai 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die neuen Bahnanlagen bei Mainz mit den neuen Brücken über den Rhein und Main.

Motorwagen im Eisenbahnbetriebe.

Reiseverbindungen von u. nach St. Louis.

Nachrichten:

Deutschland: Feierliche Eröffnung der Umgehungsbahn bei Mainz. — Abänderung des Vereinszollgesetzes. — Die Förderung des Kleinbahnbaues. — Herstellung einer zweiten Hauptbahn von Lehrte nach Wunstorf. — Steilrampe bei Ronheide. — Eisenbahnprojekt Senftenberg-Zschipkau. — Spandauer Bahnhofsumbauten. — Trajektverkehr über den Bodensee. — Pfälzische E. — Sächs. Eisenbahnrat. — Badische Lokal-Eisenbahnen A.-G. — Verbesserungen im Eisenbahnverkehr zwischen Berlin und Belgien. — Ermäßigung der Abfertigungsgebühr für Kleinbahnen. — Über die Berliner Verkehrsverhältnisse der Gegenwart u. Zukunft. — Die Nordseelinie in Hamburg. — Der Bahnbau in den deutschen Kolonien in englischer Beleuchtung. — Streikbewegungen und Eisenbahnvereine. — Sterbekassenverein pragmatischer Beamten der bayer. Verkehrsanstalten.

Österreich: Die neue Eisenbahninvestitionsanleihe. — Lokalbahngesetz. — Vintschgaubahn. — Zentralbahnhof Brünn. — Mährisch-schlesische Lokalbahnen. — Lokalbahn Roßbach Adorf — Lokalbahn Ober-Laibach Idria. — Die Tariferhöhungen für die Holzausfuhr. — Verein für die Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens.

Ungarn: Über die Ursachen und Wirkungen des Ausstands des Eisenbahnpersonals. — Ausstand der ungarischen Eisenbahnbediensteten. — Gegenseitiger Schadenversicherungsverband der ungar. Eisenbahnen.

Übrige europäische Länder: Das französ. „nationale Syndikat für die Verbesserung der Transporte". — Selbsttätige Stellwerke in England. — Betriebsergebnisse der Mersey-Tunnelbahn. — Getreideverkehr von der sibirischen Eisenbahn über Archangelsk.

Fremde Weltteile: Unfall auf der Hauran-E. — Leistungsfähigkeit der mittelasiatischen Eisenbahn. — Eisenbahnbau in China. — Überbrückung des Zambesi. — Französ Kolonialbahnen in Westafrika. — Kanadische Pacific-E. — Versuche mit einer elektr. Gepäckbeförderung in Chicago.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die neuen Bahnanlagen bei Mainz mit den neuen Brücken über den Rhein und Main.

Das große Werk der Umgehungsbahn bei Mainz mit den beiden Brücken, das seiner nationalen Bedeutung entsprechend am 1. d. M. unter Teilnahme des Kaisers, der Kaiserin und des Großherzogs von Hessen eingeweiht und dem öffentlichen Verkehr übergeben ist, bildet den Abschluß eines schon seit Jahrzehnten bestehenden Planes. die rechts- und linksrheinischen Eisenbahnlinien zwischen Frankfurt und Coblenz durch eine zweite Rheinbrücke bei Mainz miteinander in Verbindung zu setzen.

Die Vollendung des Werkes ist ein neuer glänzender Erfolg der zwischen Preußen und Hessen bestehenden Eisenbahngemeinschaft, ein schönes Wahrzeichen deutscher Schaffenskraft. Eine neue Brücke über den Rhein, der uns Deutschen nun doch einmal von allen Strömen am meisten ans Herz gewachsen ist, bleibt stets ein Werk, an dem das ganze deutsche Volk innigsten Anteil nimmt. Bei dieser Brücke ist das in erhöhtem Maße der Fall, weil sie den Rhein an einer seiner landschaftlich schönsten und zugleich verkehrsreichsten Stellen überschreitet. Mit vollem Recht ist daher auf ein künstlerisch vollendetes Gesamtbild der Brücke, auf ihre architektonische Ausgestaltung ein besonderer Wert gelegt worden, so daß durch sie dem Landschaftsbild ein neuer herrlicher Schmuck hinzugefügt ist. Unsere Leser werden das aus der hier folgenden Gesamtansicht erkennen, die nach einer Radierung des Prof. C. Suttner gefertigt und der trefflichen Denkschrift des bauleitenden Beamten der Umgehungsbahn, Eisenbahn-Bauinspektor Merkel, entnommen ist. Die Ansicht läßt namentlich den mächtigen Turmbau des Brückeneingangstores auf der linken Rheinseite erkennen. Der Entwurf zu diesem wie zu allen anderen architektonischen Hauptteilen rührt von einem Altmeister der romanischen Baukunst, dem Geh. Baurat Franz Schwechten, her.

Wir lassen zunächst einen kurzen, dem Zentralblatt der Bauverwaltung entnommenen Abriß der Geschichte der Umgehungsbahn folgen, der zugleich die für die Erbauung der Bahn leitend gewesenen Gesichtspunkte darlegt.

„Nachdem bis zum Jahre 1863 der Eisenbahnverkehr der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft über den Rhein für die Richtung Mainz-Frankfurt-Darmstadt und umgekehrt durch eine Fähranstalt vermittelt war, ließ die Gesellschaft im Jahre 1863 durch Gerber in München eine eingleisige Eisenbahnbrücke über den Rhein oberhalb Mainz erbauen, die dann im Jahre 1871 mit Überbauten für ein zweites Gleis versehen wurde. Wenn hiermit auch dem dringendsten Verkehrsbedürfnisse genügt wurde, so erkannte man doch frühzeitig die Notwendigkeit der Herstellung einer zweiten Rheinbrücke, um eine unmittelbare Verbindung zwischen den Bahnlinien auf dem linken Rheinufer und auf dem rechten Rheinufer westlich von Mainz zu schaffen. Der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft wurde dann auch bald die Genehmigung zum Bau einer Bahn von Mainz mit Überbrückung des Rheins nach ihren rechtsrheinischen, im Taunusgebiet belegenen Linien erteilt, doch kam es noch nicht zum Bau. Auch die im Jahre 1884 wieder aufgenommenen Verhandlungen wegen des Baues einer zweiten Rheinbrücke blieben ohne Erfolg, da mittlerweile der Gedanke der Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn greifbare Gestalt angenommen hatte und damit das Interesse der Gesellschaft an der Ausführung des Planes schwand.

Nach dem Zustandekommen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1896 wurde dann der Herstellung der zweiten Rheinbrücke ernstlich näher getreten. Wenn die bisherige Verzögerung den Verkehr und Betrieb auch ungünstig beeinflußt hatte, so war aus ihr doch der Vorteil entstanden, daß jetzt ein einheitlicher Gesamtplan nach den Bedürfnissen des inzwischen außerordentlich angewachsenen Verkehrs für sämtliche jetzt unter einer Verwaltung vereinigten Bahnlinien aufgestellt und zur Ausführung gebracht werden konnte.

Für die Aufstellung des Gesamtplanes maßgebend waren die ungünstigen Betriebsverhältnisse auf dem Bahnhofe Mainz,

die dadurch hervorgerufen wurden, daß unmittelbar vor der östlichen Einfahrt in den Bahnhof ein Tunnel liegt, der nur zweigleisig ausgebaut ist und den sämtliche Personen- und Güterzüge der Strecken Bingerbrück - Frankfurt a/M., Bingerbrück - Darmstadt - Aschaffenburg, Bingerbrück - Mannheim und Bingerbrück in der Richtung nach Worms und umgekehrt durchfahren mußten. Da die Herstellung eines zweiten Tunnels neben dem vorhandenen mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse ausgeschlossen war, mußte dahin gestrebt werden, eine Entlastung des Bahnhofes Mainz durch teilweise Umleitung des Verkehrs herbeizuführen. Eine derartige Entlastung ließ sich in wirksamer Weise nur durch den Bau einer neuen zweigleisigen Bahnlinie von Mombach nach Bischofsheim erreichen, die, im Bahnhofe Mombach westlich von Mainz aus der Strecke Bingerbrück-Mainz-Frankfurt abzweigend, unter Überschreitung des Rheins die Stadt Mainz auf der Nordseite umgeht und östlich von Mainz unter Überschreitung des Maines im Bahnhofe Bischofsheim in die Strecke Bingerbrück - Mainz - Frankfurt wieder einmündet.

Im Zusammenhange mit dem Bau dieser neuen Linie konnte dann in einfacher Weise die erstrebte Verbindung der verschiedenen Bahnen auf dem rechten und linken Rhein- und Mainufer hergestellt werden, wofür Anschlüsse der neuen Bahn an die Bahnhöfe Mainz und Curve und eine Verbindung der neuen Linie mit der Taunusbahn bei Kostheim in den Plan aufzunehmen waren. Durch die erstgenannten Anschlüsse wird die Verbindung der linken Rheinseite mit dem auf der rechten Rheinseite westlich von Mainz belegenen Verkehrsgebiete, mit Wiesbaden und den im Taunusgebiete liegenden Bahnen hergestellt, während die Linie Kostheim - Bischofsheim in Verbindung mit der Kreuzungsstation Kostheim die Möglichkeit schafft, einen großen Teil des Verkehrs zwischen dem Mittel- und Niederrhein einerseits und dem süddeutschen Verkehrsgebiet rechts des Rheins anderseits auf dem naturgemäßen Wege ohne Berührung von Mainz durchzuführen. Auf die hiermit zu erreichende große Bewegungsfreiheit in der Verkehrsleitung muß besonderer Wert gelegt werden. Zu den Verkehrsrücksichten treten noch die hochbedeutenden Interessen der Landesverteidigung, die in gleicher Weise auf eine Verbindung der rechtsrheinischen und linksrheinischen Bahnstrecken und auf die Entlastung des Bahnhofes Mainz hindrängten und den Anlaß gaben, daß das Reich sich in erheblichem Maße — mit 60 % — an den Baukosten beteiligte.

Nachdem durch das Deutsche Reich sowie durch Preußen und Hessen die Mittel zum Bau der neuen Bahn im Betrage von 15 657 000 ℳ im Jahre 1900 bereitgestellt waren, wurde mit größter Beschleunigung an die Bearbeitung der ausführlichen Entwürfe herangegangen und bald darauf mit dem Bau begonnen, um den mit dem Reiche vereinbarten Zeitpunkt der Fertigstellung, den 1. April 1904, mit Sicherheit innehalten zu können."

Die Linienführung der Bahn ist aus dem von uns in Nr 32 S. 511 d. Ztg. mitgeteilten Übersichtskärtchen ersichtlich.

Kreuzungen in Schienenhöhe sind überall in geschickter Weise vermieden.

Über die Lage und den Bau der Rheinbrücke entnehmen wir dem angeführten Aufsatz mit einigen Weglassungen weiter folgendes:

„Durch die örtlichen Verhältnisse, insbesondere durch die Anschlüsse der Bahnhöfe Mainz und Curve an die Rheinbrücke war deren Lage unterhalb Mainz, etwa 2,5 km unterhalb der Straßenbrücke über den Rhein bestimmt, wo der Strom durch die Insel Petersaue in einen breiteren südlichen und einen schmaleren nördlichen Arm geteilt wird. Der südliche, etwa 300 m breite Arm mit lebhaftem Schiffahrts- und Flößereibetriebe wird durch drei Bogenfachwerkträger von 93,8 m, 107,2 m und 107,2 m Stützweite, der schmälere nördliche Arm durch zwei Bogenfachwerkträger von je 116,8 m Stützweite überspannt, während zur Überbrückung der Insel sechs Gitterträger mit parallelen Gurtungen und oben liegender Fahrbahn von je 39,2 m Stützweite gewählt wurden. Für die Höhenlage der Brücke war die Forderung einer lichten Höhe von 9,4 m zwischen der Brückenunterkante und dem höchsten schiffbaren Wasserstande bestimmend. Die Uferanschlüsse auf beiden Rheinseiten werden durch je zwei gewölbte Öffnungen hergestellt, die teils als Flutbrücken, teils als Straßen- und Bahnunterführungen dienen. Die Gesamtlänge der Brücke einschl. der Endwiderlager beträgt 915 m. Die Brücke ruht auf 16 Pfeilern, von denen die Strompfeiler mit Druckluftgründung ausgeführt wurden, vornehmlich deshalb, um die Bauausführung von Frost, Eisgang und Hochwasser möglichst unabhängig zu machen. Abgesehen von der rechtsrheinischen Landpfeilergruppe, die ohne künstliche Gründung ausgeführt werden konnte, sind die übrigen Pfeiler auf Beton zwischen Spundwänden gegründet.

Die Hauptträger der Strombrücken sind nach dem Vorbilde der Wormser Eisenbahnbrücke als Bogenfachwerkträger mit Zugband zur Aufnahme des wagerechten Schubes ausgebildet. Die Fahrbahn ist freischwebend hergestellt, indem nur der mittelste Querträger an die Zugbänder angeschlossen ist. Die zu beiden Seiten der Brücke vorgesehenen Fußwege sind für den öffentlichen Verkehr bestimmt. Der Fahrbahnbelag ist nach dem Muster der Roppenheimer Brücke so eingerichtet, daß Militärfahrzeuge jeder Art die Brücke benutzen können, ohne daß besondere Vorbereitungen hierfür getroffen werden müssen.

Die bevorzugte Lage der Brücke vor den Toren der altehrwürdigen Aurea Moguntia am Fuße des Rheingaues und des Taunusgebirges haben dazu geführt, die Brücke mit einem architektonischen und bildnerischen Schmuck von hoher Vollkommenheit und Schönheit auszustatten, nachdem die Königliche Akademie des Bauwesens über einen ihr vorgelegten, in neuzeitlichen Formen gehaltenen Vorentwurf ihr Gutachten dahin abgegeben hatte, daß in Hinblick auf die geschichtlichen Erinnerungen, die sich an die Örtlichkeit knüpfen, die Brückenarchitektur in einer ernsten und großen Auffassung der romanischen Bauweise durchzubilden und die Brücke selbst in ihrer Bedeutung als erstes großes Werk der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft mit entsprechendem künstlerischen Schmuck auszustatten sei. Im Sinne dieses Gutachtens wurde die baukünstlerische Aufgabe durch den Geheimen Baurat Schwechten in Berlin vortrefflich gelöst. Die Gruppen der Bogenträger werden an den Stromufern und auf der Insel durch massige, mit Toraufbauten versehene Landpfeiler begrenzt, während die Strompfeiler niedrig gehalten sind, so daß sich eine wirkungsvolle Gliederung des Bauwerkes ergibt. Einen besonderen Schmuck hat die Brücke durch die beiden in Kupfer getriebenen Kolossalbüsten Sr Majestät des Deutschen Kaisers und Sr Königlichen Hoheit des Großherzogs von Hessen erhalten, diese an der Oberstromseite, jene an der Unterstromseite des hoch emporragenden, mit dem Reichsadler gekrönten Hauptturmes. Beide Büsten sind Werke des Bildhauers Professor Walter Schott in Berlin.

Die Ausführung der Rheinbrücke wurde im engeren Wettbewerbe der Firma Ph. Holzmann & Cie in Frankfurt a/M. übertragen, die sich für die Antertigung und Aufstellung der eisernen Überbauten mit der Brückenbauanstalt Gustavsburg und der Union in Dortmund vereinigte. Die Ausführung der Arbeiten ist unter günstigen Witterungs-, Wasser- und Eisverhältnissen den Vorschriften entsprechend in vollkommenster Weise erfolgt. Die Kosten der Brücke haben 5 200 000 ℳ betragen."

Über die Mainbrücke heißt es dort u. a.:

„Weniger großartig, doch immerhin recht stattlich in der äußeren Erscheinung ist die neue Mainbrücke bei Hochheim. Sie überschreitet den Strom und den oberen Schleusenvorhafen angesichts des durch seine edlen Weine bekannten Städtchens Hochheim etwa 200 m oberhalb der Kostheimer Schleuse. Der eigentliche Strom ist hier nur 150 m, der Schleusenvorhafen 30 m breit; trotzdem mußte mit Rücksicht auf die Hochwasser- und Deichverhältnisse eine Überbrückung von 575 m Länge zur Ausführung gelangen.

Die Einteilung der Brückenöffnungen und die Lage der Pfeiler ergab sich ohne weiteres aus den bestehenden Schiffahrtsanlagen. Zur Überbrückung des eigentlichen Strombettes wurden zwei je 80 m weite Mittelöffnungen und daran anschließend auf jedem Ufer eine Öffnung von je 57 m Weite angeordnet. Auf dem rechten Ufer sind an die Öffnungen mit eisernem Überbau neun gewölbte, in drei Gruppen geteilte Öffnungen von je 23,48 m Weite und auf dem linken Ufer eine solche von 11,5 m Weite angeschlossen. Für die Höhenlage der Brücke war die Forderung einer lichten Höhe von 6,5 m zwischen Brückenunterkante und dem höchsten schiffbaren Wasserstande bestimmend.

Der Strom- und der rechtsmainische Übergangspfeiler sind auf einer durch Pfahlrost verstärkten Betonsohle, die anderen eiserne Überbauten tragende Pfeiler auf Beton zwischen Spundwänden und alle übrigen Pfeiler auf Beton zwischen Stülpwänden gegründet. Die Gewölbe und Gewölbepfeiler sind in Stampfbeton mit Verblendung zur Ausführung gelangt, wie überhaupt mit Rücksicht auf schnelle und auch billige Ausführung Beton in ausgedehntem Maße verwendet wurde.

Die Herstellung der eisernen Überbauten ist durch die Gesellschaft Harkort in Duisburg erfolgt. Die Kosten dieser Brücke belaufen sich auf 1 120 000 ℳ."

Über den Gesamtumfang der Bauleistungen und die Bauleitung des Ganzen wird a. a. O. folgendes gesagt:

„An Erdarbeiten waren auf der linksrheinischen Teilstrecke etwa 1 000 000 cbm, auf der rechtsrheinischen Teilstrecke 700 000 cbm zu leisten. Zu den Kunstbauten waren 84 000 cbm Fundamentaushub, 18 000 cbm Mauerwerk, 83 000 cbm Beton und 11 000 cbm Werksteine erforderlich. Die gesamte Bauausführung unterstand der Eisenbahndirektion Mainz, der hierfür neben dem Regierungs- und Baurat Everken der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Merkel zur Verfügung stand. Als Streckenbaumeister waren tätig die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Barth und Horn sowie die Regierungs-Baumeister Voegler und Martin. Die architektonische Bearbeitung der Entwürfe für die Mainbrücke, für die Über- und Unterführungen und das Empfangsgebäude in Mombach erfolgte durch den Regierungs-Baumeister Herrmann. Der bildnerische Schmuck der Rheinbrücke mit Ausnahme der schon erwähnten Fürstenbüsten ist das Werk des Professors Riegelmann.

Außer den schon erwähnten Unternehmern sind noch folgende Firmen besonders namhaft zu machen, die zum Gelingen des Ganzen hervorragend beigetragen haben. Die schwierige Ausführung der Erd- und Maurerarbeiten für die linksrheinischen Teilstrecken lag in den Händen der Firma R. Schneider in Berlin, für die rechtsrheinischen Teilstrecken in den Händen der schon genannten Firma Ph. Holzmann & Cie in Frankfurt a/M. Die Lieferung der eisernen Überbauten für die zahlreichen Über- und Unterführungen war auf die Brückenbauanstalt Gustavsburg und auf das Eisenwerk Kaiserslautern verteilt. Die Firma C. Stahmer in Georgsmarienhütte hat die bemerkenswerten Stellwerkanlagen in den Turmaufbauten der

Rheinbrücke ausgeführt, die durch Druckluft betrieben und elektrisch gesteuert werden."

Wir verzichten darauf, die verkehrspolitische und militärische Bedeutung der neuen Bahn hier eingehender zu schildern, da der Festbericht, den wir gleichzeitig an anderer Stelle bringen, hierüber das Wichtigste enthält. In wie hohem Grade die neue Rheinbrücke dem Verkehr zwischen den beiden Städten Mainz und Wiesbaden zugute kommen wird, darüber nur noch eine kurze Mitteilung auf Grund des neuen Sommerfahrplans: Während eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen beiden Städten bisher überhaupt nicht bestand, sondern der Weg zwischen Bahnhof Kastel und der Stadt Mainz über die Rheinbrücke zu Fuß, zu Wagen, mit Omnibus oder mit der elektrischen Straßenbahn zurückzulegen war, was bis zu dem 2,2 km entfernten Hauptbahnhof Mainz immerhin mindestens 15 Minuten erforderte, verkehren vom 2. d. M. ab zwischen Mainz und Wiesbaden über die neue Rheinbrücke und Station Curve nicht weniger als 24 Züge in jeder Richtung, welche 15—18 Minuten bedürfen, nur wenige Minuten mehr, als bisher für die Fahrt Wiesbaden-Kastel erforderlich war (11 bis 15 Minuten). Noch fühlbarer als für den Verkehr zwischen Mainz selbst und Wiesbaden ist die Erleichterung für das ganze Verkehrsgebiet hinter Mainz, das von Wiesbaden aus nur mit Unterbrechung der Bahnfahrt zu erreichen war, während jetzt eine Anzahl von Zügen und Wagen über Mainz hinaus durchgehen, und soweit dies nicht der Fall, nur ein einfaches Umsteigen auf Bahnhof Mainz erforderlich ist. Obgleich die großartigen neuen Bahnhofsanlagen in Wiesbaden noch nicht fertig sind, so sind doch sogleich direkte Zugverbindungen zwischen Wiesbaden einerseits und Aschaffenburg und Ludwigshafen anderseits über Mainz in umfassender Weise geschaffen worden. Es verkehren nach dem Sommerfahrplan zwischen Wiesbaden und Aschaffenburg über Mainz-Darmstadt vier Züge mit Wagen I.—IV. Klasse, 11 Züge mit Wagen I.—III. Klasse, zwischen Wiesbaden und Ludwigshafen acht Züge mit Wagen I.—III. Klasse; Wagen I.—III. Klasse außerdem in zwei Zügen zwischen Wiesbaden und Basel, Wagen I. und II. Klasse in zwei Zügen zwischen Wiesbaden und München, ebenso zwischen Wiesbaden und Passau, zwischen Wiesbaden und Kissingen. Vnn den 48 über die neue Rheinbrücke laufenden Personenzügen sind 15 Schnellzüge. Man sieht aus diesen Angaben, einem wie lebhaften Verkehrsbedürfnis durch die neue Bahn entsprochen wird.

Motorwagen im Eisenbahnbetriebe.

Über diesen Gegenstand hielt Direktor Andreas Sármezey im Ungarischen Ingenieur- und Architektenverein in Budapest einen interessanten Vortrag, der in der Zeitschrift des genannten Vereins veröffentlicht ist. Wir entnehmen ihm insbesondere die Mitteilungen über den Motorwagenbetrieb auf der Alföldер ersten Wirtschaftsbahn und den Arader und Csanáder Lokalbahnen: Auf der Linie Békéscsaba-Kovácsháza der erstgenannten Bahn wurden im ersten Jahre nach deren Eröffnung täglich nur 35 Reisende, d. h. mit jedem Zuge durchschnittlich 17,5 Reisende mit einer Einnahme von 11,72 Kr. befördert. Diesen Durchschnitt konnte man aber nur dem wöchentlich zweimal an Markttagen verkehrenden besonderen Zugpaare verdanken, denn die gewöhnlichen Anschlußzüge haben kaum 10—12 Personen benutzt; es kam sogar öfter vor, daß der gemischte Zug von Kovácsháza ohne Reisenden abging und mit 3—4 Personen auf der Endstation Csaba-Allgemeine Lagerhäuser ankam. Diese traurige Erfahrung führte zur ernsten Erwägung der Frage, wie es möglich wäre, den Personenverkehr zu heben und seine Kosten zu vermindern. Der Vortragende hat sich mit der Frage eingehend befaßt und für die vorzunehmenden Versuche s. Z. folgendes Programm aufgestellt:

1. Der Personenverkehr ist vom Frachtenverkehr vollständig zu trennen. 2. Die Fahrordnung der Personenzüge ist mit schnelleren Fahrten derart einzurichten, daß nicht die Erreichung der Anschlüsse das Hauptziel ist, sondern es sollen die Interessen der örtlichen Mittelpunkte und deren Markt- und sonstigen Verhältnisse vorherrschen, die richtige Bedienung der dorthin verkehrenden Landbevölkerung vor Augen gehalten werden. 3. Die Fahrpreise sollen soweit herabgesetzt werden, daß auch der arme Bauer die Eisenbahn benutzen könne. Der Vortragende hat in erster Reihe den Motorwagenbetrieb im Auslande studiert, insbesondere in Württemberg sich mit ihm beschäftigt, wo die Zugförderungskosten für 1 km (ohne das Personal) bei Benzinmotorwagen 12,4 ₰, bei Dampfmotorwagen 8,04 ₰, die Unterhaltungskosten aber für 1 Wagenkm 3,12 bezw. 3 ₰ betragen haben. Da jedoch die in Württemberg verwendeten Motorwagen für die gegebenen Verhältnisse in Ungarn nicht passen, so hat er sich nach einer neueren Studienreise in Frankreich dazu entschlossen, dem Motorwagen von de Dion & Bouton den Vorrang zu geben und die Versuche mit einem solchen Wagen zu beginnen. Der Benzinmotor ist zufolge seines Systems in seiner Leistungsfähigkeit beschränkt, während mit dem Umstande zu rechnen war, daß er in Ungarn außer dem Motorwagen noch 2—3 Beiwagen befördern müsse; die Dampfmotoren hingegen (System Serpollet, Rovan) zeigten den Nachteil, daß ihre Hebel-, Schieber- und Steuerungsbestandteile frei zugänglich sind, bei dem in Sand gebetteten Oberbau der Alföldер ersten Wirtschaftsbahn sind aber alle freiliegenden geölten Dreh- und Schieberbestandteile zu vermeiden.

Es wurde daher bei der Fabrik De Dion & Bouton ein Motor bestellt, dessen Wagen die bekannte Firma Ganz & Cie baute. Die mit diesem Motorwagen im November 1901 begonnenen Versuche zeigten jedoch mehrere Unzukömmlichkeiten, weshalb der Motor entsprechend verbessert und umgestaltet werden mußte. Mit dem verbesserten und umgestalteten Motorwagen wurden die Versuche im Mai 1902 fortgesetzt und gefunden, daß der neue Wagen: 1. allein 40 km in der Stunde leicht zurücklegt; 2. leicht abfährt und leicht zu bremsen ist; 3. 6 kleine, 3 t schwere Wagen leicht mitnimmt und sie bei genügendem Dampf mit 30 km Geschwindigkeit befördert; 4. außer dem Eigengewichte 12 Stück leere vierachsige offene Güterwagen = zusammen 48 Achsen (26,4 t) in Bewegung setzt und mit 15—16 km Geschwindigkeit ohne besondere Anstrengung fortzieht; 5. bei 25 km stündlicher Geschwindigkeit für jedes Wagenkilometer 1 kg Holzkohlen, ungefähr 6 l Wasser und 2 g Schmieröl verbraucht; 6. zur Förderung von 6 kleineren oder 3 größeren Personenwagen (18 t brutto) 1,5 kg Holzkohlen, ungefähr 10 l Wasser und 2 g Schmieröl erfordert.

Solche überraschenden Ergebnisse hatte niemand erwartet!

Bei diesen Zugförderungskosten und einem derartigen Motorwagen stand nichts entgegen, daß: 1. täglich 2 Zugpaare in Verkehr gesetzt werden; 2. der Motorwagen bezw. der Zug vor jeder Meierei und bei jeder Straßenkreuzung erforderlichenfalls stehen bleibe; 3. an Markttagen, wöchentlich zweimal, außer den regelmäßigen 2 Zugpaaren noch je 1 Zugpaar verkehre und endlich 4. die Fahrpreise entsprechend vermindert werden.

Nach viermonatlicher Probezeit wurde sodann im Oktober 1902 der regelmäßige Motorwagenverkehr eingeführt, dessen Erfolg alle Erwartungen überstieg. Wer hätte es erwartet, daß, während im November 1899 die Anzahl der Reisenden nur 845 betrug, sie im November 1903 auf 8641 anwachsen werde, daß den im Dezember 1899 beförderten 1222 Reisenden im Dezember 1903 etwa 12 637 gegenüberstehen würden.

Über die Entwicklung des Personenverkehrs der Alföldер ersten Wirtschaftsbahn gibt folgende Zusammenstellung Aufklärung:

Jahr	1899	1900	1901	1902	1903
Zugpaare wöchentlich	7	9	9	10	16
Anzahl der Reisenden täglich	53	113	127	170	272
Einnahmen aus dem Personenverkehr täglich in Hellern	2346	4859	5334	6575	9710
Anzahl der Reisenden für je 1 Zugkm	0,37	1,10	1,28	1,16	1,28
Einnahme für 1 Zugkm in Hellern	25	44	51	43	46
Einnahme für 1 Person in Hellern	67	43	42	38,7	35,7
Preis einer Fahrkarte III. Klasse zwischen den zwei Endstationen in Hellern	140	120	120	96	50
Zugförderungskosten für je 1 Zugkm in Hellern	30,2	30,2	30,2	30,2	12

Im Jahre 1899 wurden somit für je 1 Reisenden im Durchschnitt 67 h eingenommen und die tägliche Anzahl der Reisenden war 53; dem entsprechen im Jahre 1903: 35,7 h bezw. 272; im Jahre 1899 entfielen auf 1 Zugkm 0,37 Personen mit 24,7 h Einnahme, im Jahre 1903 aber 1,28 und 45,7 h; im Jahre 1899 waren die Zugförderungskosten auf je 1 Zugkm 30,2 h, im Jahre 1903 hingegen 12 h.

Bei den Arader und Csanáder vereinigten Lokalbahnen sind 3 Motorwagen im Verkehre, von welchen einer mit Daimlerschem Benzinmotor, die anderen zwei aber mit De Dion-Boutonschem Dampfmotor versehen sind. Von den Dampfmotorwagen ist der eine mit französischem Generator und Motor, der andere aber mit ungarischem Generator und Motor eingerichtet.

Im Jahre 1903 leisteten diese 3 Motorwagen (vom 1. April bezw. vom 1. Juli und 1. September an) zusammen 93 189 Zugkilometer und beförderten insgesamt 140 350 Reisende, für die 71 695 Kr. vereinnahmt wurden, d. h. es wurde für je 1 Reisenden eine Einnahme von 51 h und für je 1 Zugkm eine solche von 66,5 h erreicht, während die Ausgaben für 1 Zugkm 40,6 h ausmachten, so daß ein Überschuß von 25,9 h für 1 Zugkm erübrigte.

Die Betriebsausgaben betrugen für 1 km

a) bei den Dampfmotorwagen:

Bezüge des Personals (Motorführer, Heizer und Kondukteur)	7,2 h
Heizmaterial (2,5 kg Holzkohlen)	7,0 „
Putz- und Schmiermaterial	0,9 „
Beleuchtung	0,35 „
Wasserbeschaffung in Arad	0,14 „
Unterhaltungskosten des Motorwagens und des Beiwagens (4,4 + 1,3 h)	5,70 „
zusammen	21,29 h

b) bei dem Benzinmotorwagen:

Bezüge des Personals (Motorführer und Zugbegleiter)	5,1 h
Benzin (0,533 kg)	9,8 „
Putz- und Schmiermaterial	2,3 „
Beleuchtung	0,35 „
Unterhaltungskosten	4,5 „
zusammen	22,05 h

Zu diesen Kosten kommen noch in beiden Fällen zu rechnen:

Kosten für die Mitbenutzung der Pferdebahnlinien	6,5 h
Steuern und Abgaben	12,6 „
zusammen je	19,1 h

Die reinen Zugförderungskosten (ohne die Bezüge der Zugbegleiter und die Kosten der Unterhaltung der Wagen) betragen für 1 km:

bei den Dampfmotorwagen	12,7 h
„ „ Benzinmotorwagen	14,8 „

es steht jedoch zu erwarten, daß letzterer Einheitssatz in der Zukunft auf 10,7 h sinken wird, wenn nämlich der Benzinverbrauch normaler wird.

Ein Vergleich der Zugförderungskosten für 1 Zugkm der verschiedenen Zugförderungssysteme zeigt folgendes Bild:

Ungarische Staatsbahnen, Lokomotivbetrieb	40.5 h
Arader und Csanáder vereinigte Lokalbahnen, Lokomotivbetrieb	38,0 „
Alfölder erste Wirtschaftsbahn, Lokomotivbetrieb	30,2 „
Arader und Csanáder vereinigte Lokalbahnen: Dampfmotorenbetrieb	12,7 „
Benzinmotorenbetrieb	14,8 „
Alfölder erste Wirtschaftsbahn, Dampfmotorenbetrieb	12,0 „

Hieraus erhellt, daß der Lokomotivbetrieb im günstigsten Falle noch immer zweimal so hohe Zugförderungskosten verursacht als der Motorwagenbetrieb, wobei nicht außer Beachtung gelassen werden darf, daß bei einem Lokomotivzuge wenigstens zwei Zugbegleiter Dienst tun, bei den Motorwagenzügen jedoch nur einer erforderlich ist; ferner, daß gegenüber den kilometrischen Unterhaltungskosten einer Lokomotive mit 7,1 h jene der Motorwagen nur 4,4 h beträgt; schließlich, daß, während die Lokomotive jährlich durchschnittlich 30 000 km leistet, die Motorwagen eine Leistung von 60 000 km nachweisen.

Hinsichtlich der Bahnunterhaltungskosten stehen noch keine Erfahrungen zur Verfügung, jedoch kann schon jetzt behauptet werden, daß, während die Lokomotiven die 60—80 m-Krümmungen der schmalspurigen Linien bei 20 km Geschwindigkeit stark angreifen, dies bei den mit 30 km Geschwindigkeit verkehrenden Motorwagen nicht der Fall ist; auf den vollspurigen Linien aber scheint es wahrscheinlich, daß die mit 6—7 t belasteten freien Achsen der Motorwagen den Oberbau weniger schädigen werden, als die 10 tonnigen gekuppelten Achsen der Lokomotive. Wenn man noch die günstigen Erfahrungen in Betracht zieht, welche mit dem billigen Motorwagenbetrieb und den herabgesetzten Fahrpreisen auch auf den einen gleichmäßigeren, beständigen Verkehr aufweisenden Linien der Arader und Csanáder vereinigten Lokalbahnen gemacht worden sind, so scheint es erwiesen zu sein, daß das Programm, welches für den Motorwagenbetrieb der Altölder ersten Wirtschaftsbahn s. Z. aufgestellt wurde, grundsätzlich richtig war und nunmehr die Verwendbarkeit der Motorwagen ohne Einwendung dasteht.

Über den Personenverkehr einiger durch den Motorwagenverkehr berührten Stationen im IV. Vierteljahr 1903 gegen die gleichen Ergebnisse des Vorjahres geben folgende Angaben ein Bild:

Stationen	Steigerung gegen 1902 der Anzahl der Reisenden	der Einnahmen
	in Prozenten	
Arad (Motorwagenbetrieb seit 15 März 1903)	28,5	31,9
Pécska (Motorwagenbetrieb seit 15. März 1903)	79,8	44,3
Battonya (Motorwagenbetrieb seit 15. März 1903)	67,3	34,3
Mezöhegyes	14,5	14,5
Zimánd-Újfalu	33,8	18,3
Uj-Szt. Anna	13,0	7,2
Simánd	49,0	8,6
Kisjenö	57,4	12,4
Székudvar	47,9	30,1
Elek	52,1	50,6
Kétegyháza	13.6	12,3
Durchschnitt	32,7	24,9

M.

Reiseverbindungen nach und von St. Louis.

Die Weltausstellung in St. Louis verspricht einen bedeutenden Fremdenbesuch aus Europa anzuziehen. Der hauptsächlichste Verkehr zwischen Europa und Amerika wird durch die bestehenden regelmäßigen Dampfschiffverbindungen von den europäischen Hafenorten Hamburg, Bremen, Southampton, Queenstown, Havre und Genua nach Newyork sowie in geringerem Maße nach den transatlantischen Hafenstädten Philadelphia und Baltimore vermittelt. Die kürzesten und schnellsten Eisenbahnverbindungen in Amerika zwischen den Städten Newyork, Philadelphia und Baltimore einer- und der Weltausstellungsstadt St. Louis anderseits werden im Zusammenhang auf den nachbezeichneten Linien unterhalten:

I. der Newyork Central & Hudson River Railroad von Newyork über Rochester bis Buffalo, der Lake Shore & Michigan Railroad von Buffalo bis Cleveland und der Big Four Route von Cleveland bis St. Louis, Gesamtlänge 1171 engl. Meilen = 1885 km,

II. der Pennsylvania Railroad von Newyork bis Indianapolis und der Vandalia Line von Indianapolis bis St. Louis, Gesamtlänge 1068 engl. Meilen = 1720 km,

III. der Baltimore & Ohio Railroad von Baltimore bis St. Louis, Länge 934 engl. Meilen = 1504 km,

IV. der Delaware, Lackawanna & Western Railroad von Newyork über Binghamton bis Buffalo und der Wabash Railroad von Buffalo über Detroit bis St. Louis, Gesamtlänge 1152 engl. Meilen = 1855 km, und

V. der Newyork Central & West Shore Railroad von Newyork über Ravenna bis Buffalo und der Wabash Railroad von Buffalo über Detroit bis St. Louis, Gesamtlänge 1171 engl. Meilen = 1885 km.

Die Fahrpläne der besten Züge dieser Linien gestalten sich gegenwärtig wie folgt:

I.

1.00	5.30	8.00	ab	Newyork	an	2.55	6.00	7.55
4.15	8.40	11.35	an	Albany	ab	11.25	2.35	4.15
4.20	8.45	11.40	ab	„	an	11.15	2.30	4.10
9.40	2.02	5.28	an	Rochester	ab	5.44	9.05	10.45
9.45	2.05	5.31	ab	„	an	5.40	9 00	10.40
11.30	3.50	7.25	an	Buffalo (Eastern Time)	ab	4.00	7.24	9.00

11.00	2.55	6.55	ab	Buffalo (Central Time)	an	2.55	6.13	7.45
3.25	7.05	11.10	an	Cleveland	ab	10.35	1.50	3.10
3.35	7.25	11.30	ab	„	an	10.20	1.40	3.00
11.30	3.10	6.45	an	Indianapolis	ab	2.55	6.25	8.00
11.45	3.25	7.05	ab	„	an	2.50	6.10	7.40
6.45	9.45	2.30	an	St. Louis	ab	8.30	12.00	11.30
$30^3/_4$	$29^1/_4$	$31^1/_2$				$29^1/_2$	29	$31^1/_2$
Stunden				Reisedauer		Stunden		

II.

10.00	2.00	6.00	ab	Newyork	an	2.53	5.53	7.23
10.14	2.14	6.13	ab	Jersey City	an	2.38	5.40	7.10
12.13	4.20	8.10	an	Philadelphia	ab	12.28	3.54	5.00
12.20	4.30	8.25	ab	„	an	12.17	3.47	4.45
8.55	1.50	5.30	an	Pittsburg (Eastern Time)	ab	3.00	7.15	7.10
8.10	1.10	4.50	ab	Pittsburg (Central Time)	an	1.45	6 00	5.50
1.25	6.35	9.55	an	Columbus	ab	8.20	12.30	12.50
1.40	7.00	10.05	ab	„	an	7.55	12.05	12.45
6.35	12.10	3.20	an	Indianapolis	ab	3.05	6.50	8.10
7.00	12.15	3.30	ab	„	an	2.50	6 30	6.50
1.42	7.00	9.40	an	St. Louis	ab	8.44	12.30	11.35
$28^2/_3$	30	$28^2/_3$				$29^1/_6$	$28^1/_3$	$30^3/_4$
Stunden				Reisedauer		Stunden		

III.

10.00	3.10	ab	Baltimore	an	1.47	7.50
10.47	4.00	an	Washington	ab	1.00	7.00
11.00	4.15	ab	„	an	12.40	6.41
2.55	8.22	an	Cumberland	ab	8.24	2.38
3.05	8.28	ab	„	an	8.18	2.30
10.07	3.33	an	Parkersburg (Eastern Time)	ab	1.15	7.05
9.12	2.38	ab	Parkersburg (Central Time)	an	12.10	6.00
2.35	8.05	an	Cincinnati	ab	6.35	12.15
2.55	9.00	ab	„	an	6.00	11.45
1.40	5.25	an	St. Louis	ab	9.30	2.05
$28^2/_3$	$27^1/_4$				$27^1/_4$	$28^3/_4$
Stunden			Reisedauer		Stunden	

IV.	V.			IV.	V.
10.00	2.45	ab	Newyork	an	7.50	3.30
10.15		ab	Hoboken	an	7.30	
	3.00	ab	Weehawken	an		3.20
3.20		an	Binghamton	ab	1.35	
3.25		ab	„	an	1.25	
	6.20	an	Ravenna	ab		11.55
	6.25	ab	„	an		11.50
7.55	1.50	an	Buffalo (Eastern Time)	ab	8.45	4.15
7.30	1.40	ab	Buffalo (Central Time)	an	6.50	3.05
1.55	7.30	an	Detroit	ab	12 15	8.25
2.10	7.40	ab	„	an	12.01	8.10
2.00	7.15	an	St. Louis	ab	11.32	9.00
29	$29^1/_2$				$31^1/_3$	$29^1/_2$
Stunden			Reisedauer		Stunden	

Die Reisegeschwindigkeit, mit der die schnellsten Züge dieser 5 Linien in der Richtung nach St. Louis gefahren werden, beträgt auf der Linie I 64,4 km, auf der Linie II 60 km, auf der Linie III 55,2 km, auf der Linie IV 64 km und auf der Linie V 63,9 km in der Stunde. Werden von den Gesamtfahrzeiten dieser Züge die Aufenthalte unterwegs abgerechnet, so ergeben sich als Durchschnittsgeschwindigkeiten:

a) beim Zuge, ab Newyork 5.30 an St. Louis 9.45 mit 37 maligem Aufenthalt unterwegs von zusammen 95 Minuten, bei einer wirklichen Gesamtfahrzeit von 27 Std. 40 Min., 68,1 km/Std.,

b) beim Zuge, ab Newyork 6.00 an St. Louis 9.40 mit 28 maligem Aufenthalt unterwegs von zusammen 106 Minuten, bei einer Gesamtfahrzeit von 26 Std. 54 Min., 63,9 km/Std.,

c) beim Zuge, ab Baltimore 3.10 an St. Louis 5.25 mit 35 maligem Aufenthalt von 121 Minuten und mit 25 Std. 14 Min. Fahrzeit, 59,6 km/Std.,

d) beim Zuge, ab Newyork 10.00 an St. Louis 2.00 mit 38 maligem Aufenthalt von 104 Minuten und mit 27 Std. 16 Min. Fahrzeit, 68 km/Std. und

e) beim Zuge, ab Newyork 2.45 an St. Louis 7.15 mit 28 maligem Aufenthalt von 107 Minuten und mit 27 Std. 43 Min. Fahrzeit, 68 km/Std.

W. A. Schulze.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die feierliche Eröffnung der Umgehungsbahn bei Mainz und der neuen Rheinbrücke** fand am Sonntag, den 1. d. M. bei schönstem Wetter statt. Als Festplatz diente das Gelände vor dem linksrheinischen Torturm der neuen Brücke, wo das Kaiserzelt errichtet war, geschmückt mit deutschen und hessischen Fahnen. Hier versammelte sich die große Zahl der geladenen Festteilnehmer. Erschienen waren die Spitzen der Behörden, der Kriegsminister v. Einem, der Minister der öffentlichen Arbeiten Budde, der Chef des Generalstabes Graf v. Schlieffen, der Präsident des Reichseisenbahnamts Dr Schulz, der hessische Staatsminister Rothe, der hessische Gesandte in Berlin Dr Neidhardt, der frühere Minister v. Thielen, der Provinzialdirektor Freiherr v. Gagern, der Oberpräsident v. Windheim, die Ministerialdirektoren Schröder und Stieger, die Eisenbahndirektionspräsidenten v. Rabenau und Breitenbach, Bischof Dr Kirstein, der Oberbürgermeister von Mainz Dr Gaßner und viele andere. Gegenüber dem Kaiserzelt hatte eine Ehrenkompanie des Infanterieregiments Nr 88 Aufstellung genommen. Kanonensalut von dem Fort „Großherzog von Hessen“ verkündete das Herannahen des Kaiserzuges. Langsam fuhr er über die neue Brücke, während die am Ufer Spalier bildenden Truppen präsentierten, die Musikkorps die Nationalhymne spielten und die Soldaten Hurra riefen, was von dem zahlreichen Publikum am Ufer aufgenommen wurde. Während die Ehrenkompanie präsentierte, hielt der Sonderzug auf dem Festplatze an. Dem Zuge entstiegen die Kaiserlichen Majestäten, der Großherzog von Hessen und das Gefolge. Ferner trafen mit den Majestäten ein der Reichskanzler Graf Bülow und der kommandierende General v. Lindequist. Die hohen Herrschaften schritten die Front der Ehrenkompanie ab. Nachdem sie dann im Kaiserzelt Aufstellung genommen hatten, trat Staatsminister **Budde** vor und hielt an den Kaiser und den Großherzog folgende Ansprache:

„Eure Kaiserliche und Königliche Majestät und Eure Königliche Hoheit haben soeben die Gnade gehabt, eine neue Bahnlinie zu eröffnen, die im Frieden wie im Kriege von höchster Bedeutung sein wird. Denn die Verbindung von Bischofsheim nach Kostheim mit der neuen Mainbrücke bildet das bis heute fehlende Schlußstück der rechten Rheinuferbahn von der Schweiz bis zu den Niederlanden, und der Schienenweg über die stolze Rheinbrücke mit seiner Fortsetzung über Münster a. St. und durch die bayerische Pfalz gibt eine neue Verbindung vom Main und Rhein bis zur Saar und nach Lothringen. Diese Verkehrsader wird in weiten Landesteilen befruchtend auf das Erwerbsleben einwirken. Ganz besonders gilt dies für die blühenden Gefilde am unteren Main und Mittelrhein mit den industriereichen Handelsplätzen Frankfurt, Wiesbaden, Darmstadt, Mainz und ihren Nachbarorten, deren Verkehrsbeziehungen untereinander ganz wesentlich verbessert werden. Wenn aber Eure Majestät das deutsche Volk zu den Waffen rufen sollten, dann wird die neue Bahnlinie ein gewaltiges Kriegswerkzeug sein, auf dessen hohe Bedeutung Moltke zuerst hingewiesen hat. Er war es, der bereits im Jahre 1869 die jetzt vollendete Rheinüberbrückung als notwendig bezeichnete; aber ein Menschenalter sollte darüber hingehen, bis der Gedanke durch einheitliches Zusammenwirken des Deutschen Reiches und der beiden durch die Eisenbahngemeinschaft eng verbundenen Staaten Preußen und Hessen verwirklicht werden konnte. Nun ist die stattliche Rheinbrücke vollendet, ein stolzes Denkmal deutschen Gewerbefleißes und deutscher Kunst, geschmückt mit den ehernen Bildwerken Eurer Kaiserlichen und Königlichen Majestät und Eurer Königlichen Hoheit des Großherzogs, der erhabenen Schirmherren der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Eure Kaiserliche und Königliche Majestät haben die Gnade gehabt, der neuen Brücke den Namen ‚**Kaiserbrücke**‘ zu verleihen. Möge das Bauwerk unter diesem stolzen Namen im Frieden wie im Kriege dem Wohle unseres geliebten deutschen Vaterlandes dienen. Se Majestät der Kaiser und Se Königliche Hoheit der Großherzog, die Allerhöchsten Schirmherren der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft: hurra, hurra, hurra!“

Auf diese Ansprache antwortete Se Majestät der **Kaiser** mit einer Rede, die folgendermaßen lautete: „Ich spreche Ihnen Meinen herzlichen Glückwunsch aus, daß es Ihnen gelungen ist, ein Werk, welches schon von unserem großen Strategen im Einverständnis mit Meinem Großvater in seiner Bedeutung erkannt wurde, zu erfüllen. Ich freue Mich, daß diese neue schöne Blüte der Leistungsfähigkeit deutscher Ingenieur- und Baukunst zu Nutz und Frommen unseres Volkes vollendet und im Verein errichtet wurde mit Seiner Königlichen Hoheit dem Herrn Großherzog. Ich wünsche, daß diese neue Brücke in jeder Beziehung den gehegten Er-

wartungen entspreche. Ich wünsche von Herzen, daß der Friede, der notwendig ist, damit Industrie und Handel sich fortentwickeln, auch fernerhin erhalten bleiben möge. Ich bin aber der Überzeugung, daß diese Brücke, wenn sie zu ernsteren Transporten benutzt werden sollte, sich dann vollkommen bewähren wird. Insbesondere aber freue Ich Mich, daß die Brücke auch in ihrem Äußeren eine neue Zierde der großen Stadt wurde, in deren Nähe sie errichtet worden ist, und daß sie in ihrem Äußeren den Traditionen der alten deutschen Herrlichkeit Rechnung trägt, mit denen die Geschichte der schönen Stadt verknüpft ist. Möge auch der Stadt Mainz diese Brücke in jeder Beziehung zur Zierde und zum Segen gereichen."

Hierauf trat Oberbürgermeister Dr Gaßner vor, stattete im Namen der Stadt den Dank ab für die Ehre des Besuches und lud Se Majestät den Kaiser zur Fahrt auf dem Rhein ein, um die Huldigung der Stadt Mainz entgegenzunehmen. Se Majestät nahm aus der Hand des Oberbürgermeisters eine Schrift über die Festung Mainz entgegen und dankte durch Händedruck. Alsdann besichtigten die hohen Herrschaften die Brücke mit ihrem Gefolge und begaben sich sodann auf den unmittelbar an der Brücke liegenden Rheindampfer „Elsa" der Cöln-Düsseldorfer Gesellschaft, während die anderen Festteilnehmer den Dampfer „Barbarossa" bestiegen. Auf dem ersten Dampfer wurden die Standarten des Kaisers und des Großherzogs gehißt, und nun begann die Rheinfahrt der beiden Dampfer, welche sich zu einer glänzenden Huldigung gestaltete. Die gesamte Garnison, Vereine, Schulen bildeten am Ufer Spalier. Eine vieltausendköpfige Menschenmenge besetzte dahinter die Ufer, die Balkons und Fenster der Häuser, ja sogar die Dächer. Sämtliche Schiffe auf dem Rhein hatten Paradeaufstellung genommen und reichen Flaggenschmuck angelegt. Die Fahrt erstreckte sich von der neuen Brücke am linken Ufer aufwärts die ganze Stadt entlang bis zur alten Eisenbahnbrücke. Die Truppen präsentierten, die Musiken spielten die Nationalhymne. Das Grüßen und Tücherschwenken nahm kein Ende. Die Schulkinder schwenkten kleine Fähnchen und sangen die Nationalhymne. Die Majestäten, auf dem Oberdeck des Dampfers „Elsa" stehend, dankten unaufhörlich. Bei der alten Rheinbrücke wurde unter dem Donner des Saluts einer Haubitzbatterie gewendet und die Fahrt am rechten Ufer zurück begonnen. Unter Böllerschüssen ging die Fahrt wieder an der Stadt Mainz vorbei nach Biebrich. Während der Fahrt läuteten sämtliche Glocken der Stadt. Kurz nach 1½ Uhr langte das Kaiserschiff in Biebrich an. An der Landungsbrücke war dort eine Ehrenkompanie aufgestellt. Hier verließen die Majestäten den Dampfer und fuhren nach herzlicher Verabschiedung vom Großherzog von Hessen unter Eskorte einer Schwadron Husaren nach Wiesbaden.

Aus der Zahl der bei dem Fest verliehenen Auszeichnungen erwähnen wir für heute nur die Verleihung des erblichen Adels an den Staatsminister Budde. Aus Anlaß der erfolgten Einweihung der neuen Rheinbrücke fand am Nachmittag ein Festessen in der prächtig geschmückten Stadthalle zu Mainz statt, woran etwa 160 Ehrengäste teilnahmen. Bei ihm hielt der hessische Staatsminister Rothe eine Rede, in welcher er auf die Bedeutung der neuen Rheinbrücke für die Interessen der Landesverteidigung und des Verkehrs und die Entlastung der Eisenbahnanlagen bei Mainz hinwies. Sodann gab der Redner dem Gedanken Ausdruck, daß das ganze Werk nur durch die Wirkung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft zustande gekommen sei. Hessen habe allen Grund, das Wirken derselben dankbar anzuerkennen. In den 6 Jahren, in welchen er an der Spitze des hessischen Staatswesens stehe, sei ihm niemals ein Zweifel gekommen, daß der darüber abgeschlossene Staatsvertrag Hessen zum Glück und Segen gereiche. Sodann erwähnte der Staatsminister den Kaiserlichen Erlaß vom 18. März d. J., wodurch der Kaiser bestimmte, daß die Stadtumwallung an der Nordwestfront aufgelassen werden soll. Die Verbindung dieser beiden Ereignisse lasse den heutigen Tag zu einem Wendepunkte in der Geschichte der Stadt Mainz und seiner Umgebung werden. Redner schloß mit einem Hoch auf den Kaiser und den Großherzog von Hessen.

Auf die Rede des hessischen Ministers folgte eine Ansprache des Staatsministers v. Budde. Der Redner schilderte gleichfalls die Bedeutung der Umgehungsbahn. Dieser Name drücke die Entstehungsgeschichte der Bahn wohl richtig aus, doch werde durch sie Mainz weniger umgangen als vielmehr verbunden. Als alten Generalstäbler freue es ihn, daß die neue Bahn zustande gekommen sei; habe doch vor 35 Jahren der große Moltke an den preußischen Handelsminister, dem damals das Eisenbahnwesen unterstand, geschrieben, daß es erforderlich sei, zwischen Lahn und Main, den rechtsrheinischen und linksrheinischen hessischen Bahnen eine Brücke über den Rhein herzustellen. Bereits im 1. Jahrhundert der christlichen Zeitrechnung sei hier bei Mainz eine militärische Brücke entstanden. Seit 1900 sei eine große Arbeit geleistet worden. Der Minister fuhr fort: „Ich meine an erster Stelle den Chef des Generalstabs der Armee, der nicht locker gelassen hat und der vom Kriegsminister unterstützt wurde. Ich nenne weiter meinen hochverehrten Amtsvorgänger, der mir gegenüber sitzt, Herrn Staatsminister v. Thielen, den Präsidenten des Reichseisenbahnamts, der auch hier anwesend ist, den Vertreter des Reichsschatzamts und nicht zuletzt den Präsidenten der Eisenbahndirektion in Mainz. Dann erwähne ich die Baubeamten, die Bauführer und Arbeiter, die das Werk in kurzer Zeit vollendet haben. Ihnen allen danke ich. Heute steht die neue Brücke da mit den schön geschwungenen Bogen, geschmückt mit den ehernen Büsten Sr Majestät des Kaiser und Sr Kgl. H. des Großherzogs. Die gewaltigen Türme deuten an, daß es auch ein Kriegswerkzeug ist. Auch dem Architekten und den mit ihm verbündeten Künstlern sage ich meinen Dank, ebenso den staatlichen und städtischen Behörden, dem Präsidenten der Eisenbahndirektion mit seinen sämtlichen Beamten und Mitarbeitern, die ihre ganze Tatkraft eingesetzt haben. Heute habe ich die Brücke übernommen und morgen wird sie dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Ich bin mir der Pflicht bewußt, daß ich sie hüten und pflegen muß und sie auch dienstbar zu machen habe den Zwecken des Friedens. Die Brücke ist ein neuer Sprößling der schönen Ehe, der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft." Der Minister sprach sodann die Hoffnung aus, daß die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft bald einen weiteren Sprößling erhalten werde in dem Umbau des Bahnhofes in Darmstadt. Er erinnerte sodann daran, daß das Deutsche Reich als mächtiger Gevatter für den heute begrüßten Sprößling ein ansehnliches Patengeschenk gegeben habe; durch dies Zusammenwirken sei ein Denkmal der deutschen Einheit und Stärke geschaffen worden. Der Minister schloß mit den Worten: „Trinken wir auf das Wohl des deutschen Vaterlandes; das ganze Deutschland soll es sein, Deutschland lebe hoch!"

Einen ergänzenden Bericht der Feier werden wir in nächster Nummer bringen.

— **Abänderung des Vereinszollgesetzes.** Wie die „Berl. N. Nachr." erfahren, ist eine solche Abänderung vom Reichsschatzamt bereits vor geraumer Zeit in Aussicht genommen. Es handelt sich bei diesen Plänen darum, das aus dem Jahre 1869 vom damaligen preußischen Generalsteuerdirektor Hasselbach stammende und seinerzeit als sehr zweckentsprechend beurteilte Vereinszollgesetz in Übereinstimmung zu bringen mit den Anforderungen der Zeit, die sich denn doch inzwischen stark gewandelt haben. Es kommt insbesondere in Betracht, daß die damals noch vorwiegend in Privathänden befindlichen Eisenbahnen fast sämtlich in Staatsbesitz übergegangen sind. Dadurch mußten sich die Verhältnisse im Zollabfertigungsverkehr wesentlich verändern. Die alten Bestimmungen führen leicht zu Unzuträglichkeiten, die als unbequem und lästig empfunden werden. Es ist nötig, in den neu abzufassenden Bestimmungen den Beamten eine größere Entscheidungsfreiheit zuzubilligen. In welcher Richtung die Wünsche der Interessenten sich hauptsächlich bewegen, soll zunächst der Ermittlung unterliegen. Zwecks dieser Ermittlung hat die Reichsverwaltung sich an die Einzelregierungen gewandt, damit letztere sich mit den Handels- und sonstigen Interessenvertretungen ins Benehmen setzen. Das eingehende Erhebungsmaterial wird demnächst einer gründlichen Prüfung durch die federführende Instanz unterzogen und dann kann vielleicht im nächsten Jahre ein entsprechender Gesetzentwurf an die gesetzgebenden Faktoren des Reiches gelangen.

Unsere Leser werden sich erinnern, daß wir in wiederholten Aufsätzen die Notwendigkeit einer Abänderung der jetzigen für das Verhältnis der Staatseisenbahnbeamten zu den Zollbehörden maßgebenden Bestimmungen betont haben.

— **Maßnahmen zur Beschleunigung des Kleinbahnbaues.** Ein im neuesten „Eisenb.-Verordn.-Bl." veröffentlichter Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten besagt folgendes: „Nach § 17 (vorletzter Absatz) des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 bedarf es der Feststellung des Bauplanes einer Kleinbahn nicht, wenn eine Planfestsetzung zum Zwecke der Enteignung stattfindet. Diese Vorschrift scheint in den Kreisen der Kleinbahnunternehmer nicht genügend bekannt zu sein. Es ist bei mir zur Sprache gebracht worden, daß von Unternehmern, auch wenn ihnen das Enteignungsrecht verliehen worden ist, häufig zunächst die Planfeststellung nach dem Kleinbahngesetze und erst nach teilweiser oder gänzlicher Durchführung dieses Verfahrens die Einleitung der Enteignung beantragt wird, so daß die Planfeststellung demnächst nach Maßgabe des § 18 ff. des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 wiederholt werden muß. Bei sorgsamer und umsichtiger Vorbereitung des Unternehmens wird es sich ermöglichen lassen, daß diese dem § 17 des Kleinbahngesetzes nicht entsprechende und zu erheblichen Verzögerungen führende doppelte Planfeststellung unterbleibt. Jedenfalls ist von der Planfeststellung nach § 17 des Kleinbahngesetzes dann abzusehen und alsbald von dem verliehenen Enteignungsrecht eventuell nur für bestimmte Gemarkungen Gebrauch zu machen, wenn der Grunderwerb im Wege der gütlichen Einigung von vornherein ausgeschlossen ist.

Ich ersuche die Herren Regierungspräsidenten und den Herrn Polizeipräsidenten von Berlin. die Unternehmer von Kleinbahnen bei Aushändigung der Genehmigungsurkunde oder spätestens bei der Eröffnung über die erfolgte Erteilung des Enteignungsrechts im Sinne der vorstehenden Ausführungen zu verständigen.

Ferner habe ich Anlaß, darauf hinzuweisen, daß die Stellung der Reichstelegraphenverwaltung zu dem Projekt einer elektrischen Kleinbahn kein Hindernis bildet, von der im Interesse der Beschleunigung des Verfahrens erteilten Ermächtigung in der Ausführungsanweisung zum Kleinbahngesetz zu § 17 Abs. 2, betreffend die Planfeststellung vor der Genehmigung, in möglichst zahlreichen, geeigneten Fällen Gebrauch zu machen. Ich verweise hierbei auf die Regelung des Schutzes der Telegraphen- und Fernsprechanlagen gegenüber elektrischen Kleinbahnen im Runderlasse vom 9. Februar d. J."

— **Die Herstellung einer zweiten Hauptbahn von Lehrte nach Wunstorf** wird in einer dem Gesetzentwurf betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des preußischen Staatsbahnnetzes beigefügten Denkschrift damit begründet, daß auf jener Strecke infolge der Entwicklung der Städte Hannover und Linden und des Fabrikorts Misburg bereits jetzt eine Vermehrung der täglich regelmäßig verkehrenden Züge bis zu 170 hat stattfinden müssen. Auf eine fortgesetzte Steigerung dieser Zahl muß gerechnet werden. Diese starke Belastung würde schon die Durchführung des Betriebes sehr erschweren, wenn die Züge gleichmäßig über den ganzen Tag verteilt wären. Dies ist aber naturgemäß nicht der Fall. Zu bestimmten Tageszeiten drängt sich eine größere Anzahl von Zügen zusammen, die dann in kürzesten Zeiträumen hintereinander durchgebracht werden müssen. Eine wirksame Entlastung der Hauptbahn Lehrte-Wunstorf kann aber nur durch ein neues Gleispaar geschaffen werden, und der Herstellung eines solchen unmittelbar neben der bestehenden Bahn stellen sich auf der Strecke Lehrte-Hannover im Weichbilde der Orte Misburg und Hannover sehr erhebliche Schwierigkeiten entgegen. Es mußte daher in Aussicht genommen werden, die neuen Gleise von Lehrte ab südlich um Misburg und Hannover herumzuführen, während sie westlich von Hannover, wo die Verhältnisse in dieser Beziehung günstiger sind, unmittelbar neben der bestehenden Bahn angelegt werden sollen.

Ferner ist, um den jetzigen Verkehrsbedürfnissen zu genügen, eine umfassende Umgestaltung der bestehenden Anlagen in Hannover vorzunehmen. Da der vorhandene Ortsgüterbahnhof für den Verkehr nicht mehr ausreicht, ohne sehr teueren Erwerb von städtischen Grundstücken aber nicht mehr erweitert werden kann, hat der Umbau des bestehenden, auch unzureichend gewordenen Rangierbahnhofs Hainholz zu einem Güterbahnhof in Aussicht genommen werden müssen, wofür Ersatz durch Herstellung eines den Bedürfnissen des Betriebes Rechnung tragenden Rangierbahnhofes im Westen von Hannover zu schaffen ist. Behufs Beseitigung der Störungen durch die Straßenübergänge in Schienenhöhe sind ferner die im städtischen Gelände liegenden (vorhandenen) Bahnstrecken, soweit es nicht bereits früher geschehen ist, zu verlegen und so hoch zu legen, daß die Straßen unterführt werden können. Mit Rücksicht auf die Vorteile, die hierdurch der Stadt Hannover erwachsen, hat sich die Stadtverwaltung bereit erklärt, zu den Kosten der Umgestaltung einen baren Beitrag von 5 800 000 ℳ zu leisten, und sich ferner zur unentgeltlichen Abtretung städtischen Geländes sowie zu verschiedenen Nebenleistungen verstanden, die einen Gesamtwert von 2 260 000 ℳ darstellen. Dagegen werden ihr aus dem durch die jetzige Umgestaltung entbehrlich werdenden Bahnkörper der Altenbekener Bahn bahneigene Grundstücke im Werte von 1 030 000 ℳ überwiesen werden.

Die für die Umgestaltung der Bahnanlagen zwischen Lehrte und Wunstorf staatsseitig aufzuwendenden Gesamtkosten abzüglich der zu erwartenden Rückeinnahmen und sonstigen Einnahmen beziffern sich nach den Kostenüberschlägen auf 44 155 000 ℳ. Darauf sind zur Durchführung des dringlichsten Grunderwerbs aus Dispositionsfonds bereits 4 547 000 ℳ zur Verfügung gestellt worden, so daß noch 39 608 000 ℳ zu bewilligen bleiben. Hiervon entfallen auf die Herstellung der neuen zweigleisigen Hauptbahn von Lehrte nach Wunstorf 26 267 000 ℳ. Die Stadt Hannover hat sich jedoch bis zum 1. April 1908 das Recht vorbehalten, auf die unter den Gesamtkosten mitveranschlagte Hochlegung der Lehrter Hauptgleise zu verzichten. In diesem Falle soll sich der von der Stadt zu leistende bare Kostenbeitrag um 1 869 000 ℳ ermäßigen.

— **Steilrampe bei Ronheide (Strecke Aachen-Welkenraedt).** Die auf dieser Linie befindliche Steilrampe hat dem Betriebe von jeher große Schwierigkeiten in den Weg gelegt. Um den Verkehr auf dieser Strecke, die auf 2,25 km durchweg im Verhältnis von 1 : 37,6 ansteigt, durchführen zu können, müssen in Aachen Druck- und Vorspannlokomotiven für die Bergfahrt und in Ronheide besondere Fahrzeuge für die Talfahrt zur Verstärkung der Bremskraft bereitgehalten werden. Durch diese Betriebsweise werden viele Leerfahrten notwendig, die nach Lage des Fahrplans der regelmäßigen Züge nicht eingeschränkt werden können, und es wird für die Teilstrecke Aachen-Ronheide eine Gesamtbelastung von täglich etwa 100 Fahrten in beiden Fahrrichtungen herbeigeführt. Da nun infolge des von Belgien in Angriff genommenen Ausbaues der Linie Löwen-Welkenraedt eine nicht unerhebliche Verkehrssteigerung auf der erstgedachten Strecke in Aussicht steht, so ist eine Verbesserung der Betriebsverhältnisse auf ihr dringend geboten. Eine solche ist aber nur dadurch zu erreichen, daß die alte Linie zwischen Aachen Rh. und Ronheide aufgegeben und als Ersatz hierfür eine neue Linie mit günstigeren Steigungsverhältnissen ausgebaut wird. Zu diesem Zwecke ist jetzt in dem Gesetzentwurf betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des preußischen Staatseisenbahnnetzes eine neue Linie von 8,2 km Länge in Vorschlag gebracht, die vom Bahnhof Aachen Rh. nach Aachen-Marschiertor und von dort in einem 2 km langen Tunnel durch den Höhenrücken des Aachener Waldes geführt werden soll, um dann bei Hergenrath wieder in die bestehende Strecke einzumünden. Die Steigung wird anfangs 1 : 100, im Tunnel aber 1 : 125 betragen. Die Baukosten sind einschließlich der erforderlichen Umgestaltung der Aachener Bahnanlagen auf 5 405 000 ℳ oder 659 150 ℳ für 1 km veranschlagt.

— **Das Projekt einer Eisenbahn von Senftenberg nach Zschipkau** nimmt unter den durch die preußische Nebenbahnvorlage der Beschlußfassung des Landtags unterbreiteten Eisenbahnplänen insofern eine eigenartige Stellung ein, als es sich hierbei nicht um den Neubau einer Strecke, sondern um den Ankauf zweier Privatanschlußgleise handelt, durch welche die bisherige Stichbahn Finsterwalde-Zschipkau in östlicher Richtung bis zur Cottbus-Großenhainer Bahn bei Senftenberg fortgeführt werden soll. Um eine leistungsfähige Schienenverbindung für den öffentlichen Verkehr zwischen den Städten und Industriegebieten von Finsterwalde und Senftenberg herzustellen, ist beabsichtigt, die der Aktiengesellschaft der Niederlausitzer Kohlenwerke gehörige Teilstrecke Zschipkau-Meuroweiche, welch letztere etwa in der Mitte zwischen Zschipkau und Senftenberg liegt, sowie die anschließende Teilstrecke Meuroweiche-Senftenberg von der Gesellschaft Neurostolln für den Staat zu erwerben, die Strecken nach den für Nebenbahnen gültigen Bestimmungen auszubauen und in Zschipkau an die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn anzuschließen. Die Baukosten der Bahn sind einschließlich der Kosten des Ankaufs der Grubenbahnen auf 280 000 ℳ oder auf rund 37 800 ℳ für das Kilometer veranschlagt.

Schon dieser für eine Vollspurbahn überraschend billige Preis deutet darauf hin, daß es sich hier um ein für den Staat recht günstiges Geschäft handelt, während zugleich die verkaufenden Privatgesellschaften einen wesentlichen Vorteil dadurch erzielen, daß ihnen die von ihnen aufgewendeten Herstellungskosten großenteils erstattet werden.

— **Spandauer Bahnhofsumbauten.** Der Vertrag über den Umbau der Spandauer Bahnhofsanlagen und den Neubau eines besonderen Vorortbahnhofes ist, nachdem die Stadtverordnetenversammlung am 29. April d. J. den ihr vorgelegten Entwurf genehmigt hat, zwischen der Staatsbahnverwaltung und den städtischen Behörden endgültig abgeschlossen worden. Wie die B. B.-Ztg. mitteilt, besagt er in der Hauptsache folgendes: Die Hamburger Bahn sowie die Havelbrücke im Zuge der Bahn werden hochgelegt und die vorhandenen Planübergänge in vier Straßen durch Überführung der Schienengleise beseitigt. Die Lehrter Bahnstrecke, die von Berlin aus bis Spandau nur dem Güterverkehr dient, geht von Ruhleben ab ein. Die zu ihr gehörigen Brücken über den Schlangengraben und über die Havel werden mit dem Bahngelände der Stadt Spandau übereignet, die damit eine neue Straße für den öffentlichen Verkehr gewinnt. Sämtliche Züge der Lehrter Bahn fahren dann auf der Strecke zwischen Berlin und Spandau auf den Gleisen der Hamburger Eisenbahn. Der bisherige Personenbahnhof wird umgebaut und erweitert. Er dient auch fernerhin dem Vorort- und Fernverkehr. Ein eigener Vorortbahnhof wird am rechten Havelufer westlich der künftigen Unterführung der Militäranschlußbahn gebaut. Zu den rund 13 000 000 ℳ betragenden Kosten der Um- und Neubauten leistet die Stadt einen Beitrag von 200 000 ℳ, die ratenweise nach dem Fortschreiten des Baues zu zahlen sind. Mit den Arbeiten soll, die gesetzliche Bewilligung der Mittel vorausgesetzt, im Sommer 1905 begonnen werden.

— **Trajektverkehr über den Bodensee.** Die bayerische Staatsbahnverwaltung beabsichtigt, wie der „Schwäbische Merkur" mitteilt, gemeinsam mit den schweizerischen Bundesbahnen einen Trajektverkehr für Personenwagen auf dem Bodensee einzuführen, um den Umweg von

Lindau durch österreichisches Gebiet über Bregenz und St. Margrethen zu vermeiden. Eine Kommission der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen ist kürzlich nach Warnemünde und Kopenhagen gereist, um dort und in Malmö die Einrichtung einer Dampffähre in Augenschein zu nehmen.

— **Pfälzische Eisenbahnen.** Die am 29. April d. J. abgehaltene Generalversammlung der Aktionäre hat das Verstaatlichungsangebot der bayerischen Regierung abgelehnt. Aus Ludwigshafen wird darüber unterm 29. April folgendes gemeldet: In der heutigen Generalversammlung der Pfalzbahnen waren im ganzen 258 Aktionäre mit 11 608 Aktien vertreten. Neben der Rechnungslegung stand die Verstaatlichungsfrage auf der Tagesordnung. Der Vorsitzende gab zunächst Kenntnis von einer (schon bekannten) Mitteilung der Staatsregierung, daß diese von ihrem Rechte, die Pfalzbahnen anzukaufen, keinen Gebrauch machen werde, da ihr die Forderung der Aktionäre, die Bahnen zu Fusionspreisen zu übernehmen, unannehmbar erscheine. Die Regierung sei bereit, die Aktien zum Kurse vom 14. März 1904 zu übernehmen, was einem Abzuge von 9 bis 10 Millionen von der Forderung der Aktionäre gleichkommen würde. Von den Herren Dr Clemm und Geheimerat v. Lavale wurde einer Einigung das Wort geredet. Von seiten der Aktionäre wurden verschiedene Anträge gestellt, die sich sämtlich ablehnend zum Vorschlage der Regierung verhielten; er wurde als gar nicht erörterungswert bezeichnet. Die endgültige Beschlußfassung soll einer späteren Generalversammlung vorbehalten sein; es gelangte der Regierungsvorschlag zur Abstimmung, der einstimmig abgelehnt wurde.

— **Der sächsische Eisenbahnrat** hielt am 30. April d. J. eine außerordentliche Sitzung ab. Den einzigen Gegenstand der Tagesordnung bildete die Frage der Tarifierung von Verbrauchszucker, Rohzucker und von Melasse zu Entzuckerungszwecken. Nach Erstattung eines sehr eingehenden Berichts durch die Generaldirektion empfahl der Eisenbahnrat einstimmig, von jeder Änderung der Tarifierung des Verbrauchszuckers, des Rohzuckers und der Melasse zur Entzuckerung zur Zeit abzusehen.

— **Badische Lokal-Eisenbahnen Akt.-Ges.** Nach dem Geschäftsbericht für 1903 stehen 7 Bahnlinien in Baden und Württemberg mit einer Länge von 212 km (wie im Vorjahre) im Betrieb. Für 6 dieser Linien hat die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft in Cöln Zinsgewährleistungen von 4 und 4,5 % übernommen, von denen eine (Albtalbahn) am 31. Dezember 1903 abgelaufen ist. Außerdem liegt die Oberleitung des Betriebs der Linien Aalen-Ballmertshofen und Reutlingen-Gönningen in den Händen der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft für die Dauer ihrer Zinsgewährleistung. Sie erhält dafür 5 % der Roheinnahmen beider Bahnen, jedoch höchstens im ganzen 5000 ℳ. Die Roheinnahmen sämtlicher Bahnen betrugen 1 121 424 ℳ (1. V. 960 583 ℳ) und die nach Abzug der vorgeschriebenen Rückstellungen verbleibenden Betriebsüberschüsse 314 329 (257 867) ℳ; hierzu treten 32 239 (40 881) ℳ Vortrag und 42 036 (161 764) ℳ Zinseneinnahme. Davon erfordern jedoch Geschäftsunkosten 20 084 (22 068) ℳ und Anleihezinsen 360 000 ℳ (wie im Vorjahre). Unter Heranziehung der Zuschüsse der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft ergibt sich ein Gewinn von 351 255 (379 153) ℳ, der wie folgt verwendet werden soll: Rücklage 15 950 (16 913) ℳ, wieder 4 % Dividende 320 000 ℳ, für den Aufsichtsrat wieder 10 000 ℳ und Vortrag 5304 (32 239) ℳ.

— **Verbesserungen im Eisenbahnverkehr zwischen Berlin und Belgien.** Infolge Einlegung eines neuen Zuges seit 1. d. M. ist die Fahrtdauer von Berlin nach Brüssel über Cöln-Herbesthal bedeutend gekürzt worden. Der Fahrplan ist folgender:

Berlin P. . . .	ab	9^{25}	Berlin Fr. .	ab 8.55	$9.^{50}$
Cöln	an	7.09	Cöln . . .	an 5.46	7.42
Cöln	ab	7.56	Cöln . . .	ab $6.^{01}$	7.56
Brüssel Nordbahnhof . .	an	11.21*)	Brüssel Nordbhf.	an $9.^{38}$†)	11.21*)

*) Anstatt 1.38. — †) Anstatt 10.06.

Seit 1. d. M. verkehrt auch ein direkter Wagen I. und II. Klasse zwischen Berlin und Antwerpen über M.-Gladbach-Dalheim-Hamont. Berlin Fr. ab 8.55, Antwerpen an $8.^{37}$; Antwerpen ab 8.03, Berlin Fr. an $9.^{48}$.

— **Ermäßigung der Abfertigungsgebühr für Kleinbahnen.** Wir erhalten folgende Zuschrift, der wir im Interesse der Förderung des Kleinbahnwesens gern Raum geben: „Seit langer Zeit sind Bestrebungen der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Gange, welche darauf hinzielen, die Teilung der Abfertigungsgebühr für die im Übergangsverkehr zwischen diesen und der Staatsbahn abzufertigenden Güter zu erlangen. Wenn diese Bestrebungen bisher auch ohne Ergebnis geblieben sind, so ist doch in neuerer Zeit insofern den Kleinbahnen ein Entgegenkommen bewiesen, als die Staatsbahnverwaltung im Übergangsverkehr mit Kleinbahnen für Wagenladungsgüter ermäßigte Frachtsätze zugesteht. Dieses Zugeständnis ist aber zur Zeit noch an die Erfüllung besonderer Bedingungen geknüpft. Die Forderung des Nachweises, daß diese Bedingungen erfüllt sind, macht nun für jeden einzelnen Fall die Stellung besonderer begründeter Anträge notwendig, die wieder eine nicht unerhebliche, namentlich kleine Verwaltungen stark belastende Schreibarbeit zur Folge hat, ohne daß sich meist, wie es in der Natur der Sache liegt, viel tatsächliches Material als Begründung beibringen läßt.

Die Bestrebungen der Kleinbahnen gehen nun zunächst dahin, die ermäßigten Staatsbahnfrachtsätze im Übergangsverkehr für alle Wagenladungsgüter und unter Entbindung von der Einreichung besonderer Anträge und Begründungen für alle Kleinbahnen zu erhalten. Zu der Ersparung umfangreicher Schreibarbeiten dürfte eine solche Maßnahme wohl auch im Interesse der Staatsbahnverwaltung liegen; sie würde auch noch den Vorteil haben, daß die vielen tarifarischen Sonderbestimmungen sich erübrigten.

Der Verein Deutscher Straßen- und Kleinbahnverwaltungen beabsichtigt, eine Eingabe in obigem Sinne dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu unterbreiten, der wir aus oben ausgeführten Erwägungen Erfolg wünschen möchten."

— **Über die Berliner Verkehrsverhältnisse der Gegenwart und Zukunft** hielt der Ingenieur und Stadtverordnete Dinse vor einigen Tagen in Berlin einen ausführlichen Vortrag. Der Redner begann seine Ausführungen mit einem Rückblick auf die Beförderungsmittel des alten Berlin. Es stimmt unwillkürlich heiter, wenn man daran erinnert wird, daß im Anfang der 60 er Jahre drei Omnibusse für eine Stadt von 500 000 Einwohnern genügten. Nach dem großen Kriege änderten sich die Verhältnisse. Nachdem schon im Jahre 1868 die erste Pferdebahn als Verbindung zwischen Berlin und Charlottenburg entstanden war, wurden im Jahre 1873 die ersten Gleise durch die Brunnenstraße gelegt zur großen Entrüstung der Hausbesitzer jener Straße, die in der stattlichen Zahl von 95 Mann gegen die Entwertung ihrer Grundstücke durch einen solchen Unfug protestierten, ein Vorgehen, das — allerdings mit demselben ungünstigen Erfolg — die Hausbesitzer unserer Zeit gegen die Hochbahn eingeschlagen haben. Nach der Beleuchtung der Streitfrage Stadt gegen Straßenbahn bemerkte der Redner, 1919 würde der merkwürdige Zustand eintreten, daß die Stadt Berlin Besitzer der Gleise ist, die Gesellschaft aber ausschließlich die Berechtigung hat, diese Gleise zu benutzen. Er wies nach, daß die geplante „Untertunnelung" des Opernplatzes dem großen Verkehr nicht genügen werde, und kam dann auf die Hochbahn zu sprechen, deren großer Nutzen schon durch die jährlich steigende Verkehrsziffer bewiesen sei. Im weiteren Verlauf seines Vortrages behandelte Redner die grundsätzliche Gegnerschaft, die die große Straßenbahngesellschaft den Plänen der Stadt Berlin, die Verkehrsmöglichkeiten zu erweitern, mache, und die zu einem Prozeß geführt habe, in dem die Stadt Berlin die Berechtigung, 22 neue Linien auszuschreiben, erstreiten will. Die Stadt habe Aussicht, in diesem Rechtsstreit obzusiegen, seine Dauer aber dürfte mindestens drei Jahre betragen, und während dieser langen Zeit sind natürlich die Bestrebungen der Stadt lahm gelegt. Nachdem Redner die umfangreichen Untergrundbahnprojekte einer sehr scharfen Kritik unterzogen und beispielsweise deren Unmöglichkeit für die Markgrafen- und Charlottenstraße wegen der dort lagernden Kanalisationsröhren nachgewiesen hatte, unter energischer Betonung der Unzuträglichkeiten, die ein mehrere Jahre währender Bau für einen großen Teil der Stadt erzeugen würde, trat er mit warmen Worten für das Projekt der Anlage einer Schwebebahn ein, die namentlich für die zahlreiche Arbeiterbevölkerung der Stadtteile SO., N. und NW. eine dringende Notwendigkeit sei, und die sich bereits in Elberfeld im ganzen ausgezeichnet bewährt. Die Herstellungskosten betragen auf das Kilometer nur 1 500 000 ℳ, während für die gleiche Strecke der Hochbahn 3 500 000 ℳ und für die Stadtbahn sogar 6 000 000 ℳ bezahlt sind. Der Fahrpreis für die Schwebebahn würde nur 10 ₰ betragen, der der Untergrundbahn 15 ₰. Man könnte eine Fahrgeschwindigkeit von 30 bis 50 km in der Stunde erzielen. Der Eisenbahnminister habe sich für die Schwebebahn ausgesprochen. Mit einer Würdigung der Verdienste der Stadt Berlin um die Reformierung der Wasserstraßen und um die Hebung der Schiffahrt schloß Herr Dinse seine beifällig aufgenommene Rede.

— **Die Nordseelinie in Hamburg** hat soeben ihre diesjährigen Fahrpläne für die bekannten Schnelldampferfahrten nach den Nordseebädern herausgegeben. Die Fahrpläne der Gesellschaft weisen gegenüber den früheren Jahren mancherlei Verbesserungen und Erweiterungen auf. Besonders hervorzuheben sind die Vermehrungen der Fahrten in der Vorsommerzeit nach Cuxhaven, Helgoland und Sylt, welche jetzt dreimal

wöchentlich stattfinden, und die Vermehrungen der Verbindungen nach Norderney, welche in der Hauptbesuchszeit (1. Juli bis 15. September) fast täglich durchgeführt werden. Als neue Verbindung ist diejenige nach Langeoog zu erwähnen. Auch bessere Anschlüsse von Berlin und Hamburg über Cuxhaven durch Schnellzüge sind für den Reiseverkehr nach den Nordseebädern geschaffen. Die Fahrplanbücher werden auf Verlangen kostenfrei durch die Gesellschaft versandt und vom 7. d. M. ab von allen bedeutenden Eisenbahnstationen kostenfrei abgegeben. Auch die Pfingst-Sonderfahrten der Dampfer im Anschluß an die Sonderzüge von Berlin, Sachsen und Mitteldeutschland finden wieder in diesem Jahre zu ermäßigten Preisen statt.

Für den Reiseverkehr von Berlin und über Berlin verdient noch besonders die Neuerung erwähnt zu werden, daß vom 1. Mai ab eine Tages-Schnellzugverbindung Berlin-Hamburg - Cuxhaven - Nordseebäder durchgeführt wird. Dieser Schnellzug verläßt Berlin Lehrter Bahnhof 6.20 morgens und trifft 12.20 in Cuxhaven ein; die Reisenden finden dort unmittelbaren Anschluß an die Hamburger Schnelldampfer nach den Nordseebädern.

— **Der Bahnbau in den deutschen Kolonien in englischer Beleuchtung.** Die „Berl. N. Nachr." schreiben: Wie man in England über das bisherige Schicksal der Vorlage betreffend den Bau der Bahn Dar-es-Salaam-Mrogoro und überhaupt über den kolonialen Bahnbau des Deutschen Reiches urteilt, beweist folgende Auslassung des Londoner „Globe":

„Der Reichstag zeigt sich zwar nicht abgeneigt, an den Ausgaben, die den Ausbau des Reiches betreffen, mitzuarbeiten, aber er will, wo immer in der Welt das Reich sich betätigen soll, alles aufs allerbilligste haben. Jetzt handelt es sich um Deutsch-Ostafrika, ein Land, zweimal so groß als das Deutsche Reich. Der Kolonialdirektor Dr Stuebel ist mit seiner bescheidenen Bitte um Staatsbeihilfe, um der Kolonie die dringend nötige Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro zu verschaffen, an die Budgetkommission verwiesen worden. . . . Nach der Aufteilung des schwarzen Kontinents hat England es sofort unternommen, den ihm zugefallenen Anteil zu erschließen und nutzbar zu machen; es hat zahlreiche Millionen für den Bau der Mombassa-Ugandabahn verausgabt, nicht zu gedenken anderer, sehr bedeutenderer Ausgaben zu ähnlichen Zwecken. Wo aber ist die deutsche Eisenbahn, die doch, wie es hieß, das Seegebiet zuerst erreichen sollte? Sie besteht einfach nicht, und deutsche Kaufleute benutzen tatsächlich die britische Linie, um ihre Güter von und nach der Küste zu befördern. . . Dr Stuebel und der Deutsche Kaiser haben die Anschauung des Durchschnittsdeutschen zu überwinden, daß Reichsvorteile ohne jedes Kapitalrisiko in den Anfangsstadien der kolonialen Entwicklung errungen werden könnten. Alles, was Dr Stuebel fordert, ist die staatliche Garantie einer kümmerlichen Summe von 32 862 £ für die Verzinsung des Anlagekapitals. Man mag sich vorstellen, mit welcher Verachtung Cecil Rhodes es zurückgewiesen hätte, wenn ihm etwa jemand hätte zumuten wollen, daß der Bahnbau nördlich vom Limpopo wegen solcher Kleinigkeit eingestellt werden müßte."

Dabei ist jetzt noch unsicher, ob endlich diesmal der Reichstag den seit zehn Jahren verschleppten kleinen Anfang der Ostafrikabahn bewilligt!

— **Streikbewegungen und Eisenbahnvereine.** Unter dieser Überschrift bringen die „Bayerischen Verkehrsblätter" einen beachtenswerten Aufsatz, welcher die im Laufe der letzten Jahre im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung in so erfolgreicher Weise betriebene Gründung von Eisenbahnvereinen schildert. Nach eingehender Würdigung des Zwecks und der Ziele dieser Bestrebungen werden deren Ergebnisse in folgenden Schlußworten zusammengefaßt: „Der Wert solcher Vereinigungen darf in unserer Zeit der gesellschaftlichen Gärungen nicht unterschätzt werden. Diese gegenseitige Annäherung beseitigt manches Vorurteil und hilft auch manche Kluft überbrücken. Ein Wort der Ermunterung oder der Anerkennung trägt viel zur Arbeitsfreudigkeit bei und ist unter Umständen höher zu werten, als ein schriftlicher Befehl. Wer von diesem Gesichtspunkte die preußischen Gründungen und den dieselben beherrschenden Geist betrachtet, der muß sich sagen, daß für Eisenbahnerstreiks in Preußen kein Boden ist, daß die preußischen Staatsbahnen und die Steinsche Beamtenschule auch hier die Zeit richtig erfaßt haben."

— **Sterbekassenverein pragmatischer Beamten der bayerischen Verkehrsanstalten.** Am 23. d. M. fand die Generalversammlung dieses Vereins in München statt. Dem Rechenschaftsbericht über das abgelaufene Jahr — dem 44. seines Bestehens — entnehmen wir, daß die Zahl seiner Mitglieder zur Zeit 990 beträgt, daß der Verein im Berichtsjahre 34 Mitglieder durch den Tod verloren hat, während ihm 7 neue beigetreten sind. Die Steigerung des Vereinsvermögens betrug am Ende des Berichtsjahres 9700 ℳ und das Gesamtvermögen hat nunmehr die beträchtliche Höhe von 529 708 ℳ erreicht. An die Hinterbliebenen von 33 im letzten Jahre Verstorbenen gelangte nach dem Sterbegeld von je 1400 ℳ der Betrag von 46 200 ℳ und für das 34. Mitglied 1043 ℳ, somit im ganzen die ansehnliche Summe von 47 243 ℳ zur Auszahlung. Da der derzeitige Stand des Vereinsvermögens nach Abzug der zur Deckung der Sterbefallsummen erforderlichen Prämienreserve bereits einen reinen Überschuß von rund 61 000 ℳ ausweist, stellt die Vereinsleitung — unter Voraussetzung günstiger Sterblichkeitsverhältnisse — in Aussicht, daß die Erhöhung der Sterbefallsumme wahrscheinlich schon im nächsten, sicherlich aber im übernächsten Jahre von 1400 auf 1500 ℳ möglich sein wird.

Österreich.

— **Die neue Eisenbahn-Investitionsanleihe.** Wie in parlamentarischen Kreisen verlautet, wird der Gesetzentwurf betreffend die weitere Sicherstellung der Eisenbahninvestitionen voraussichtlich in der allernächsten Zeit im Reichsrate eingebracht werden. Es dürfte sich dabei um einen Gesamtbetrag von etwa 160 000 000 Kr. handeln, der anleihemäßig gedeckt und allmählich bis zum Jahre 1908 verausgabt werden soll. Die neue Eisenbahn-Investitionsanleihe ist notwendig nicht nur wegen der Kostenüberschreitungen und Trassenänderungen sowie der beträchtlichen Hochwasserschäden beim bisherigen Bau der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest, sondern auch deshalb notwendig geworden, weil bekanntlich im ursprünglichen Investitionsgesetz der Fahrparkbedarf nur bis Ende 1904 und der Bedarf für den Eisenbahnbau nur bis Ende 1905 sichergestellt worden ist.

— **Lokalbahngesetz.** Mit Jahresschluß erlischt die Gültigkeit des gegenwärtigen Lokalbahngesetzes und es ergibt sich für das Eisenbahnministerium die Erwägung einer Neuregelung der gesetzlichen Bestimmungen. Hierbei ist es für das Eisenbahnministerium selbstredend von großem Interesse, Kenntnis von den Wünschen und Anregungen zu erhalten, welche in den beteiligten Kreisen aus den Erfahrungen hervorgegangen sind. Vom Eisenbahnministerium ist daher an die Landesausschüsse, an den Verband der österreichischen Lokalbahnen, an den Verein zur Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens sowie an eine Anzahl von Fachmännern, die durch ihren Beruf sich mit dem Lokalbahnwesen eingehend zu befassen in der Lage sind, die Einladung ergangen, ihre Meinung, Anregungen und Wünsche dem Eisenbahnministerium bis 15. Juni bekannt zu geben. In der Zuschrift des Eisenbahnministeriums wird festgestellt, daß sich das gegenwärtige Lokalbahngesetz im allgemeinen bewährt habe und daß infolgedessen einschneidende Änderungen des derzeit geltenden Gesetzes sich nicht als notwendig erweisen dürften, wobei der Minister betont, daß besonders solche Änderungen, durch welche das Ausmaß der finanziellen Belastung des Staates eine Vergrößerung erfahren würde, ausgeschlossen erscheinen. Ebenso erscheint die gesetzliche Festsetzung der vielfachen technischen, administrativen und finanziellen Bestimmungen und Anordnungen, welche bisher von Fall zu Fall bei der Behandlung der bezüglichen Bahnentwürfe getroffen worden sind, umsoweniger geboten und zulässig, als durch derartige Normierungen die auf die jeweiligen Erfahrungen gegründete Entwicklung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung nachteilig beschränkt und beeinflußt werden könnte.

— **Vintschgaubahn.** Die Ausschreibung behufs Vergebung des Baues der offenen Strecke der Vintschgaubahn steht im Laufe des Mai bevor. Die Vergebung des im Zuge der Vintschgaubahn herzustellenden Marlingertunnels ist bereits erfolgt. Die Herstellung dieses Tunnels wurde derselben Unternehmung übertragen, welche auch den zweiten Tunnel, den Tölltunnel, herzustellen und mit den bezüglichen Arbeiten bereits im Februar begonnen hat.

— **Zentralbahnhof Brünn.** Der Bau des Zentralbahnhofs in Brünn, welcher im Einvernehmen zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Staatseisenbahngesellschaft in Angriff genommen wurde, ist im wesentlichen der Vollendung zugeführt, und wurden die neuen Anlagen am 28. April der öffentlichen Benutzung übergeben. Außer den Bahnhofbauten wurde eine Verbindungskurve zwischen der Linie Wien-Brünn der Staatseisenbahngesellschaft und dem oberen Personenbahnhofe in Brünn behufs unmittelbarer Einführung der Personenzüge in diesen Bahnhof hergestellt.

— **Mährisch-schlesische Lokalbahnen.** Im Schoße der Troppauer Gemeindeverwaltung ist der Gedanke aufgetaucht, durch die Führung und Herstellung neuer Bahnlinien der durch

den Bau der Lokalbahnen Zauchtl-Bautsch und Zauchtl-Fulnek herbeigeführten Ablenkung des Verkehrs von der Landeshauptstadt in der Richtung nach Mähren entgegenzuwirken. Neben der Lokalbahn Troppau-Grätz, welche bekanntlich bereits gesetzlich sichergestellt ist, wird eine Fortsetzung von Grätz nach Fulnek geplant, welche Linie durch Flügelbahnen einerseits mit Wegstädtl, anderseits mit Wagstadt zu verbinden wäre.

— **Lokalbahn Roßbach-Adorf.** Sowohl rücksichtlich der sächsischen Strecke der Lokalbahn Roßbach-Adorf, als auch der österreichischen Strecke dieser Bahn ist die politische Begehung bereits durchgeführt. Die Bauvergebung bezw. die Inangriffnahme des Baues selbst wird noch im Laufe des Frühjahres erfolgen.

— **Lokalbahn Ober-Laibach-Idria.** Aus dem Kreise Beteiligter ist dem Eisenbahnministerium das Vorprojekt für eine Lokalbahn von Ober-Laibach nach Idria vorgelegt. Diese ungefähr 40 km lange Lokalbahn bietet bedeutende technische Schwierigkeiten und würde infolgedessen einen sehr hohen Kapitalaufwand — rund 11 500 000 Kr — erfordern, dessen Bedeckung wohl großen Schwierigkeiten begegnen dürfte.

— **Die Tariferhöhungen für die Holzausfuhr.** Am 14. April wurde eine Verfügung der Eisenbahnverwaltungen veröffentlicht, wonach bereits mit 1. d. M eine Erhöhung des Frachttarifs für Rundholz und Stammholz bei der Ausfuhr nach dem Deutschen Reiche einzutreten hat. Die beteiligten forstlichen und landwirtschaftlichen Körperschaften haben in ausführlich begründeten Eingaben an das Handels-, Eisenbahn- und Ackerbauministerium gegen diese Tariferhöhung Stellung genommen.

— **Verein für die Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens.** Der vom Vorsitzenden Zivilingenieur E. A. Ziffer in der am 25. April abgehaltenen Generalversammlung erstattete Geschäftsbericht gab ein erschöpfendes Bild über die im abgelaufenen Jahre vom Verein auf dem Gebiete des Lokal- und Straßenbahnwesens entwickelte Tätigkeit. In der hierauf folgenden Sitzung des Ausschusses wurde Zivilingenieur E. A. Ziffer zum Präsidenten, Regierungsrat Wilhelm Hallama zum Präsidenten-Stellvertreter, Regierungsrat Dr J. Bing zum Schriftführer wiedergewählt. Zum Rechnungsführer wurde Kaiserlicher Rat Artur Mayer berufen.

Ungarn.

— **Über die Ursachen und Wirkungen des Ausstands der Eisenbahnbeamten** schreibt man der Köln. Ztg. aus Budapest: „Die Ursachen des jetzt beendeten Ausstands lagen in den auf die Gehaltsregelung bei den Staatsbahnen bezüglichen Vorschlägen der Regierung, die bei der nicht eben rosigen finanziellen Lage des Staates hinter den Hoffnungen der Beamten bedeutend zurückblieben. Die Regierung bewilligte statt der erhofften 11 bis 12 000 000 nur 6 500 000 Kr. für diesen Zweck. Während das Anfangsgehalt eines Beamten der Staatsbahn bisher 1200 Kr. betrug, hätte es nach den Vorschlägen der Regierung 1400 Kr. ausgemacht, und auch in den höheren Gehaltsstufen wurde das Gehalt um je 200 bis 400 Kr. erhöht. Kein billig denkender Mensch wird behaupten, daß das hohe Zahlungen sind, doch stehen sie im allgemeinen im Einklang mit den Zahlungen der anderen Beamtenklassen, was auch daraus hervorgeht, daß der Andrang zum Eisenbahnerberuf in Ungarn immer ganz außerordentlich groß war. Wenn aber die Forderungen der Beamten auch noch so gerechtfertigt gewesen wären, so mußte die plötzliche Einstellung des Dienstes, die bei öffentlichen Beamten eine strafbare Handlung ist und mit Kerkerstrafen bedroht wird, jedes Anrecht auf das Mitgefühl des Publikums verscherzen. Der Ausstand bedeutete für weite Volksschichten geradezu ein Unglück. Die Fahrgäste, darunter viele arme Leute, waren durch das plötzliche Halten aller Züge gezwungen, in kleinen Dörfern auszusteigen und tagelang hier auszuharren, da sie die Kosten für kostspielige Wagenfahrten nicht aufbringen konnten. Von dem Vieh, das sich auf den Zügen befand, ist viel zugrunde gegangen, die Lebensmittel, die mit der Eisenbahn befördert wurden, sind verdorben. In einzelnen Provinzstädten mußten Fabrikunternehmungen, die nicht genügend Kohle hatten, den Betrieb einstellen. Das flache Land war von jedem Verkehr völlig abgeschnitten, in den weitaus größten Teil der Ortschaften konnte kein Brief und keine Zeitung gelangen. Der Wandel stockte fast ganz, die Lebensmittelpreise schnellten in Pest stark in die Höhe; einzelne Nahrungsmittel, wie Milch und Butter, waren auch um den doppelten Preis kaum aufzutreiben. Die Regierung hat das Versäumnis, das sie beging, als sie sich durch den Ausstand überraschen ließ, gut zu machen gesucht, indem sie schleunigst die Wiederaufnahme des Verkehres vorbereitete. Was sie in dieser Hinsicht tat, war durchaus zweckentsprechend. Sie ließ den Beamten drei Tage Zeit, um gegen Zusicherung der Straflosigkeit für den Ausstand wieder in Dienst zu treten, und nahm während dieser Zeit den Betrieb mit militärischer Hilfe in beschränktem Umfange auf. Dies stieß auf nicht geringe Schwierigkeiten, da die Ausständigen an vielen Orten das Gleis zerstört und die Telegraphendrähte vernichtet hatten. Jetzt ist die Bewegung zu Ende, und das ganze Land atmet wieder auf und freut sich besonders, daß der Staat Herr im Hause geblieben ist, ohne daß er sein Recht und die Interessen des Gemeinwohls mit Hilfe der äußersten Gewalt sichern mußte. Die ganze Bewegung ist ohne Zweifel ein Folgeübel der geradezu anarchischen Zustände, welche die anderthalbjährige Obstruktion im Lande hervorgerufen hat. Das Volk hat sich während dieser Zeit gewöhnt, daß die Gesetzgeber selbst sich über die gesetzlichen Schranken hinwegsetzen und daß sie erzwangen, was sie mit gesetzlichen Mitteln nicht hätten erreichen können, wobei sie sich noch mit dem Glorienschein der nationalen Helden umgaben. Diese Vorgänge haben in den weitesten Schichten den Glauben an den Wert der Gesetze erschüttert. Was die Eisenbahnbeamten taten, war nichts anderes, als eine Anwendung des obstruktionistischen Grundsatzes auf Privatforderungen gegenüber dem Staat. Es ist zweifellos, daß dieser Weg zur allgemeinen Anarchie führt, und deshalb fand die Krisis schließlich alle ernsten, vom Parteihaß nicht verblendeten Leute im Lager der Regierung."

— **Ausstand der ungarischen Eisenbahnbediensteten.** Die Staatsanwälte wurden angewiesen, Vorerhebungen bezüglich jener Eisenbahnbediensteten durchzuführen, welche sich durch Aufreizung zum Streik strafrechtlich vergangen haben oder der Schädigung des Bahnkörpers und sonstiger Vergehen bezichtigt werden. Gegen die Betreffenden ist das volle strafrechtliche Verfahren einzuleiten und durchzuführen. Den Irregeführten und Betörten sowie solchen, die freiwillig in den Dienst zurückkehrten, soll nach Möglichkeit weitestgehende Rücksicht und Amnestie zuteil werden.

Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat an die Betriebsleitungen einen Erlaß gerichtet, in welchem sie verfügt, daß die Gehälter der in Haft befindlichen und suspendierten Beamten am 1. d. M. nicht auszufolgen sind. Ein zweiter Erlaß der Direktion verfügt, daß die Beamten, welche den Dienst bisher nicht angetreten haben, als entlassen zu betrachten sind.

— **Gegenseitiger Schadenversicherungsverband der ungarischen Eisenbahnen.** An diesem Versicherungsverbande nahmen Ende des Jahres 1903 folgende 17 Eisenbahnverwaltungen mit den in Klammern beigefügten Betriebslängen teil: Ungarische Staatsbahnen (14 705 km), Südbahn (844), Kaschau-Oderberger Eisenbahn (579), Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn (235), Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen (405), Pécs-Barcser Eisenbahn (68), Mohács-Pécser Eisenbahn (68), Szamostalbahn (209), Banjaluka-Doberliner Eisenbahn (105), Holics-Gödinger Lokalbahn (4), Eperjes-Bártfaer Lokalbahn (45), Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahnen (414), Ungtaler Lokalbahn (43), Brassó-Háromszéker Lokalbahn (16), Szatmár-Erdöder Lokalbahn (28), Nagykároly-Somkuter Lokalbahn (87) und die Máramaroser Salzbahnen (39 km). Die Gesamtlänge der beteiligten Eisenbahnen bezifferte sich auf 17 891 km.

Vorstand des Verwaltungsausschusses ist die Direktion der ungarischen Staatsbahnen, Mitglieder desselben sind: die Betriebsdirektion der Südbahn und die Generaldirektion der Kaschau-Oderberger Bahn, Ersatzmitglied die Verwaltung der Mohács-Pécser Eisenbahn. Die Südbahn, die Kaschau-Oderberger und die Mohács-Pécser Eisenbahn sind nur bei der Feuer- und Unfall-Schadenversicherung, die Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen, die Szamostalbahn und die Máramaroser Salzbahnen nur bei der Unfall-Schadenversicherung beteiligt. Die Holics-Gödinger Lokalbahn nimmt an der Versicherung der Fahrbetriebsmittel und der Materialien nicht teil, während die Nagykároly-Somkuter Lokalbahn mit Ausnahme der Transport-Schadenversicherung an allen Versicherungszweigen beteiligt ist.

Nach der Schlußrechnung des Verbandes wurden im Jahre 1903 folgende Schadenersätze und Unkosten festgestellt: a) für Feuerschäden (nach Abzug der die betreffenden Bahnen vorweg belastenden Beträge) 196 796 Kr., b) für nicht durch Feuer verursachte Transportschäden 278 618 Kr., c) für Unfallschäden (nach Abzug der die betreffenden Bahnen vorweg belastenden Beträge) 181 897 Kr., Verwaltungsunkosten (mit 5% Verzugszinsen) 7677 Kr., Abgaben 246 Kr., zusammen 665 234 Kr., welcher Betrag nach den in der Vereinbarung bestimmten Verteilungsschlüsseln den Verbandsmitgliedern angelastet wurde.

Übrige europäische Länder.

— Das französische „nationale Syndikat für die Verbesserung der Transporte", eine große Vereinigung von Kaufleuten und Industriellen, welche 65 Sektionen in allen Teilen Frankreichs umfaßt, hielt unter dem Vorsitz des Präsidenten Baube seine Generalversammlung ab. Der Präsident stellte fest, daß der Einfluß des Syndikats bei den öffentlichen Gewalten wie bei den Eisenbahngesellschaften gestiegen sei. Es wurden hauptsächlich folgende Wünsche vorgebracht und beschlossen: Vereinheitlichung der Tarife auf den Eisenbahnen; Verbesserung der Ausfuhrtarife; Feststellung von Beförderungsfristen, Verantwortlichkeit der Transportführer; Verpflichtung für die Eisenbahngesellschaften, die Empfänger zu benachrichtigen, daß ihre Waren im Bahnhof angekommen sind; Rückvergütung der von den Gesellschaften zuviel erhobenen Gebühren: die Postpakete dem gemeinen Recht zu unterwerfen usw. Mitglieder der Vereinigung brachten ganz unglaubliche Beispiele von Verkehrsunregelmäßigkeiten vor, z. B. daß 100 5 kg-Pakete, die von Grasse nach Lissabon befördert waren, drei Monate bis zu ihrem Bestimmungsort brauchten, weil die spanischen Eisenbahnen keine Güter von diesem Gewicht annehmen und man sie deshalb über Südamerika leiten mußte! Natürlich hätten die Kunden die Annahme der Waren verweigert und erklärt, daß sie sich künftig an deutsche Häuser wenden würden, welche durch die Dampferlinie über Bremen in sehr kurzer Zeit lieferten. Bei dem auf die Versammlung folgenden Bankett, auf welchem der Verkehrsminister, der Handelsminister usw. vertreten waren, erkannte Herr Georges Villain an, daß gewisse von den verschiedenen Rednern mitgeteilte Tatsachen eine Reform erheischten.

— **Selbsttätige Stellwerke in England.** Viele amerikanische Eisenbahnen haben seit Jahren sowohl aus Rücksicht auf die größtmögliche Sicherheit und Vereinfachung des Betriebes, als auch zur Schonung der Kräfte des Wächterpersonals den Handbetrieb der Wechsel und Signale durch Druckluft, Wasserdruck und elektrische Kraft ersetzt. Der Bedienstete schaltet mittels kleiner Hebel die Stromwege aus, wodurch die Triebkraft (Druckluft, Wasserdruck oder Elektrizität) die Weichen und Signale betätigt; damit ist gleichzeitig auch die Kontrolle über die erfolgte Umstellung gegeben, weil eine Freifahrtstellung der Signale nur dann eintritt, wenn auch die Weichen in der erforderlichen Stellung sich befinden.

Obgleich diese Einrichtungen heute schon weitgehende Vollendung aufweisen, wurden deren Vorzüge in dem von Col. Yorke über amerikanische Eisenbahnen erstatteten Berichte nicht anerkannt.

Trotzdem fanden solche Stellwerke in England für Strecken mit starkem Verkehr Eingang und Ausbreitung. Die London & South Western- gleichwie die District- und die Lancashire & Yorkshire-Eisenbahn führten auf Teilstrecken ihrer Linien das Druckluftsystem, die North Eastern-Eisenbahn das Blocksignalsystem der Hall Signal Company in Newyork ein, wobei die Signale und Nebelsignalapparate durch kohlensaures Gas, das sich in einem Zylinder am Fuße des Mastes befindet, betätigt werden. Es wird behauptet, daß dieses System besser und billiger als die anderen sei.

— **Die Betriebsergebnisse der Mersey-Tunnelbahn**, die Liverpool mit Birkenhead verbindet und deren Umwandlung in elektrischen Betrieb durch die Westinghouse-Gesellschaft erfolgte, liegen für die ersten 6 Monate vor. Nach der Elektrotechnischen Zeitschrift ist der Personenverkehr in dieser Zeit gegen das Vorjahr von 2 844 770 auf 4 153 800, d. i. um rund 46 % gestiegen, was einen Einnahmezuwachs von 27 % zur Folge hatte. Die Betriebsleistung stieg aber von 232 500 auf 601 500 Zugkm, d. i. um rund 162 %. Der Betriebskoeffizient ermäßigte sich von 95,29 auf 86,84 %. Wenn der Betriebsüberschuß auch zur Zeit die Verteilung einer Dividende an die Aktionäre noch nicht gestattet, so beweist doch die Einführung des elektrischen Betriebs, daß das Unternehmen besseren Zeiten entgegengeht.

— **Der Getreideverkehr von der sibirischen Bahn über Archangelsk.** Es gab eine Zeit, und ganz ist sie noch immer nicht verschwunden, da glaubte man in Rußland gar nicht genug Anschlußlinien an die große sibirische Bahn planen und bauen zu können, um den reichen Erntesegen, namentlich an Getreide, den Hafenplätzen des europäischen Rußlands zuführen zu können, damit sich Sibirien auf diese Weise auch an der Getreideversorgung der westeuropäischen Weltmärkte beteiligen könne. Aber es gab auch früher schon Zweifler, und deren Zahl ist nach den Ergebnissen der letzten Jahre nicht kleiner geworden, die die Meinung vertraten, daß die Beteiligung Sibiriens an der Getreideversorgung kaum sehr groß werden wird, wenigstens zunächst und vielleicht auf Jahrzehnte hinaus nicht. Die so die Verhältnisse auffaßten, verfolgten auch die Bemühungen, Archangelsk zum Ausgangspunkt für das sibirische Getreide zu machen, mit einigem Zweifel wegen des Gelingens dieser Leitung des Verkehrs, obgleich das Getreide schon bei Kotlas den Wasserweg erreicht und daher offenbar verhältnismäßig billig dem Ausfuhrhafen Archangelsk zugeführt werden kann. Hierzu kommen noch die offenbaren Bemühungen der Regierung, das sibirische Getreide über die Linie Tscheljäbinsk-Perm-Kotlas nach Archangelsk zu leiten, und dennoch sind alle Anstrengungen ziemlich vergeblich gewesen, denn die Handelsumsätze und namentlich der Verkehr über Kotlas hat einen recht geringen Umfang gehabt. So entnehmen wir z. B. einem Berichte der St. Petersburger Zeitung über die V. internationale Verbandskonferenz, die sich mit dem Verkehr über das Weiße Meer beschäftigte, daß in den Jahren 1902 und 1903 infolge der Mißernte keine Getreideausfuhr über Archangelsk stattgefunden hat. In diesem Jahre ist dagegen der Güterverkehr von den sibirischen Stationen durch den Krieg fast ganz eingestellt. Dagegen ist die Dampfschiffahrtsgesellschaft, die auf der Dwina von Kotlas-Archangelsk und im Anschluß hieran von Archangelsk nach westeuropäischen Häfen den Verkehr unterhält, im Interesse der Entwicklung der Ausfuhr von sibirischem Getreide, nachdem in den Jahren 1900 und 1901 die Ausfuhr im Wachsen begriffen war, gezwungen worden, ihre Transportmittel durch Erbauung von Spezialbarken für die Beförderung von Getreide von Kotlas zu vergrößern. Diese riesigen Barken mit einer Ladefähigkeit von 125 000—150 000 Pud (= 2047—2457 t) konnten indessen infolge Mangels an Gütern im Verkehr von Kotlas nicht verwandt werden, wodurch der Gesellschaft ein erheblicher Verlust verursacht worden ist. Diese mißliche Lage und sonstige ungünstige Handelsverhältnisse in Kotlas veranlassen die oben erwähnte Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Fracht für die Beförderung der Güter von Kotlas nach Archangelsk von 3 Kopeken auf 3 ½ Kopeken für ein Pud zu erhöhen, um einigermaßen auf die Kosten zu kommen. Was die Güterbewegung im Verkehr über das Weiße Meer und Archangelsk anbetrifft, so hat die Dampfschiffahrtsgesellschaft infolge der Mißernte in Sibirien nur einen geringen Teil des Jahres 1903 für die Ausfuhr von Getreide über Archangelsk benutzen können und nur drei Dampfer während der ganzen Schiffahrtsperiode 1903 nach Archangelsk abgefertigt, welchen die Verladung einer Ausfuhrmenge von 161 000 Pud zugefallen ist.

Auch der direkte Einfuhrverkehr nach Rußland über Archangelsk ist im Vorjahre unbedeutend gewesen; er hat nur 10 000 Pud aufzuweisen.

Nach dem Bericht der Reichseisenbahnverwaltung sollen z. Z. etwa 600 Wagenladungen Getreide für die Ausfuhr über Archangelsk angemeldet sein, und konnten infolge der guten Ernte in Sibirien im Jahre 1903 auch noch weitere Transporte erwartet werden, was nun aber alles aus Anlaß des Krieges hinfällig geworden ist.

Man sieht aus diesem Bericht, daß offenbar die Hoffnungen, die auf den sibirischen Verkehr gesetzt worden sind, bisher sehr wenig in Erfüllung gegangen sind. Wie sich diese Verhältnisse in Zukunft entwickeln werden, muß natürlich abgewartet werden, aber wie sich der sibirische Getreideverkehr überhaupt entwickelt hat, so darf man wohl, ohne auf sehr erheblichen Widerspruch zu stoßen, aussprechen, daß bisher diejenigen recht behalten haben, die dem sibirischen Getreide keine große Zukunft, wenigstens für absehbare Zeit, zugesprochen haben. Der geringe Wert des Getreides und der weite Weg sind zwei Faktoren, die sich nicht recht zu einem guten, d. h. vorteilhaften Geschäfte vereinigen lassen. Die Kosten der weiten Beförderung, der Zinsverlust, der mit der langen Beförderungsdauer unvermeidlich verbunden ist, und manche andere nicht eben günstige Verhältnisse wirken zusammen, um der schnellen Entwicklung dieses Handelsweges und dieses Handelsartikels hindernd in den Weg zu treten.

Daß das eben Gesagte nicht für alle Handelsartikel zutrifft, beweist der außerordentlich schnelle Aufschwung, den der Handel und Verkehr mit sibirischer Butter genommen hat. Anderseits bestätigt aber gerade der Butterhandel die Richtigkeit des Vorangeführten, denn ein ganz wesentlicher Faktor, nämlich der Wert des Handelsartikels, ist viel höher und läßt daher auch eine Belastung mit hohen Beförderungskosten, ohne die Absatzfähigkeit zu hindern, zu.

Fremde Weltteile.

— **Unfall auf der Hauranbahn.** Der Köln. Ztg. wird unterm 12. April aus Beirut geschrieben: Wir haben leider ein Eisenbahnunglück zu verzeichnen, dessen Ursache auf völlige Dienstunkenntnis und Pflichtvergessenheit zurückzuführen ist. Bekanntlich ist die sogen. Hauranbahn, die Beirut mit Damaskus verbindet, eine Zahnradbahn, die zuerst den Libanon überschreitet, dann die Bekaa durchschneidet, um schließlich,

dem Tale des Baradaflusses im Antilibanon folgend, nach Damaskus zu gelangen. Der unlängst morgens 7 Uhr von Beirut abgelassene Zug gelangte ohne Zwischenfall bis Aley und setzte, nachdem die Maschine an die Spitze des Zuges gesetzt war, seinen Weg in einer Steigung von 7 : 100 fort. Kaum 1 km von Aley entfernt, platzte das Einströmungsrohr der Dampfbremse und warf den Führer zurück, ihn mit Dampf überströmend. Sei es nun, daß er sich im Schrecken vergriff oder durch den Dampf geblendet wurde, kurz, er schloß den Regulator, so daß der Zug, der an und für sich mit der größten Mühe die Steigung erklomm, zuerst zum Stehen kam, und, da trotz Dampfbremse, zweier Handbremsen und zweier Zahnradbremsen niemand an das Bremsen dachte, anfing, zurückzurollen. Beim Eintritt in die Station hatte der Zug eine ungeheure Geschwindigkeit. Die 400 m lange Station war im Fluge durcheilt und der Zug prallte am Ende der Station auf die dort befindlichen Felsen auf, wobei zwei Wagen vollständig in Trümmer gingen. Man zog 8 Tote und 21 mehr oder weniger Schwerverwundete aus den Trümmern hervor. Das Bemerkenswerteste an dem Unglücksfalle ist, daß sich außer dem Maschinisten noch ein Heizer und ein Bahnmeister auf der Maschine, im darauffolgenden Dienstwagen ein Zugführer und zwei Schaffner befanden. Keiner dieser Bediensteten dachte daran, eine Bremse zu schließen; sie sprangen, als der Zug begann zurückzugehen, ab, liefen ihm nach und trafen auch in der Station ein, als das Unglück natürlich schon geschehen war. Man darf sich nicht wundern, daß in Beirut und Umgebung eine ungeheure Aufregung herrschte, und daß die französische Gesellschaft, die diese Bahn betreibt, bittere Worte hören muß. Und in der Tat, die Art des Betriebes ist eine solche, daß man sich wundern muß, wenn ähnliche, in kleinem Maßstabe ziemlich häufig vorkommende Unglücksfälle keinen größeren Umfang nehmen. Der betreffende Führer, ein ehemaliger Marineheizer, war noch nie Maschinenführer gewesen und hatte erst seit einem Monate Dienst gemacht. Die Gesellschaft bezahlt ihre Leute in einer Weise, daß es unmöglich ist, tüchtiges Personal zu gewinnen. Die Maschinen sollen in einem schauderhaften Zustande sein. Interessant ist, daß der zur Aufnahme des Tatbestandes abgesandte Oberingenieur der Libanon-Regierung trotz des ausdrücklichen Verbots des Generalgouverneurs den Schaden bereits ausgebessert vorfand und hierdurch außerstande gesetzt war, ein Gutachten über das Verschulden abgeben zu können. Es ist selbstverständlich, daß die Hinterbliebenen der Opfer die Gesellschaft sofort auf Schadenersatz verklagten. Da die Gesellschaft den türkischen Gesetzen untersteht, so wird der Urteilsspruch vor türkischen Gesetzen gefällt werden, und man muß sehr befürchten, daß die Kläger nur in sehr beschränktem Maße ihr Recht finden werden.

— **Über die Leistungsfähigkeit der mittelasiatischen Bahn (Transkaspibahn)** geht der St. Petersb. Ztg. eine Beschreibung zu, die keinen sehr erfreulichen Einblick in die Lage des Handels tun läßt, denn was die Bahn in dessen Interesse zu leisten vermag, ist tatsächlich recht wenig. Die Folgen dieser Verhältnisse treten denn auch am Ausgangspunkte der Bahn am Kaspisee, dem Hafen von Krassnowodsk, zutage, indem dort sehr große Mengen Güter aufgespeichert liegen, deren Fortschaffung die Leistungsfähigkeit der Bahn erheblich übersteigt. Diese Zustände haben zu lebhaften Klagen aller Beteiligten geführt, so daß eine Untersuchung vorgenommen worden ist, die ergeben hat, daß unter gewöhnlichen Verhältnissen die Transkaspibahn von Krassnowodsk aus täglich sieben Frachtzüge mit im ganzen 240 Wagen abfertigen kann. Davon entfallen zur Deckung der eigenen wirtschaftlichen Bedürfnisse der Bahn 105 Wagen (worunter für die Naphthatransporte als Heizmaterial der Lokomotiven 45 Wagen und eine bedeutende Anzahl für Wassertransporte). Mit Materialien für die im Bau begriffene Orenburg-Taschkent-Eisenbahn und mit Militärtransporten werden durchschnittlich zusammen etwa 55 Wagen am Tage abgefertigt. Da endlich noch eine Anzahl von Wagen für den Lokalverkehr in Anspruch genommen wird, so bleiben für Warentransporte in das Innere nur etwa 60 Wagen täglich zur Verfügung.

Nun haben aber die in Krassnowodsk auf dem Wasserwege eintreffenden Frachten im Laufe der drei letzten Jahre um mehr als 50 % (von 8 000 000 bis auf 13 000 000 Pud [= 131 040 bis 212 940 t]) zugenommen. Im verflossenen Herbst nach Schluß der Jahrmärkte war der Zufluß an Waren besonders groß und dementsprechend auch die Anhäufung der Güter, die nicht befördert werden konnten. Viele Dampfer mußten tagelang im Hafen liegen, bevor sie ihre Ladung löschen konnten, was dann wieder Verzögerungen in der Aufnahme der Rückfrachten (vorwiegend Baumwolle) nach sich zog. Dieser unliebsame Zustand hatte zur Folge, daß die Bahn die Verantwortlichkeit für die Einhaltung der Lieferfristen aufhob. Um eine Besserung in diesen Verhältnissen möglichst schnell herbeizuführen, wurde nun eine örtliche Kommission niedergesetzt, die Wandel schaffen sollte. Allein das energische Eingreifen dieser Kommission war nicht lange durchführbar. Nach kurzer Zeit erwies es sich, daß bei fortgesetzter Beschleunigung des Verkehrs die Naphthavorräte zum Heizen der Lokomotiven nicht ausreichen würden und dann ein völliger Stillstand in der Frachtenbeförderung eintreten müßte. Man mußte sich also wieder wie bisher auf 60 Wagen täglich beschränken.

Die weiteren Beratungen ergaben dann, daß die Erhöhung der Durchlaßfähigkeit der Transkaspibahn viel Zeit und Geld kosten würde, und daß es zweifelhaft sei, ob solche Opfer gerechtfertigt sein würden, da nach der Eröffnung der Orenburg-Taschkent-Eisenbahn die Transkaspibahn voraussichtlich nicht mehr einen so großen Verkehr wie bisher zu bewältigen haben würde. Ferner stellte die Kommission fest, daß ein wesentliches Hindernis für die rechtzeitige und schleunige Weiterbeförderung der angebrachten Güter in Krassnowodsk selbst zu suchen ist, das als Hafen- und Handelsplatz äußerst mangelhaft, ja beinahe überhaupt nicht ausgerüstet ist. Die meisten zugeführten Waren (Manufaktur-, Galanterie-, Eisenwaren usw) könnten, ohne irgend Schaden zu nehmen, in dieser Stadt lagern, wenn dort Handelsfirmen und Niederlagen vorhanden wären, um allmählich im Laufe des Jahres nach Maßgabe des Bedarfes nach dem Innern weiterbefördert zu werden; eine nach Einlaufen der Schiffe stattfindende massenweise Übergabe dieser Waren an die Bahn zur sofortigen Weiterbeförderung im direkten Verkehr übersteigt zur Zeit die Leistungsfähigkeit der Bahn und ist daher wesentlich die Ursache der großen Anhäufung von Gütern in Krassnowodsk. Anders lägen natürlich die Verhältnisse, falls Handelsfirmen und Niederlagen in Krassnowodsk vorhanden wären, die die Einlagerung vermitteln könnten, um dann allmählich die Weiterabfertigung an die Empfänger im Innern des Landes auszuführen. Das Hindernis einer solchen Behebung der Schwierigkeit wird aber wohl auf Widerstand stoßen, weil dadurch Kosten entstehen, die bei einer direkten Weiterbeförderung vermieden werden können.

— **Eisenbahnbau in China.** Wir entnehmen „Railr. Gaz." folgendes: Daß die Eisenbahngründung in China keineswegs so leicht ist, beweisen die kürzlich veröffentlichten Verordnungen über den Eisenbahnbau in China. Vor kurzem ist dort eine besondere Behörde (board) — eine Art Landeseisenbahnamt — eingesetzt worden, die alle Fragen der Eisenbahnkonzessionen und des Eisenbahnbetriebs bearbeiten soll. Jede Bewerbung um den Bau einer Bahn muß an diese Behörde gerichtet werden, und erst nach Erteilung der Konzession darf die betreffende Gesellschaft zu den Vermessungen schreiten. Sobald diese beendet sind, muß sie Karten der geplanten Linie aufnehmen und diese zusammen mit einer vollständigen Aufstellung über die Höhe des Kapitals an die genannte Behörde einreichen. Geht die Bewerbung um eine Konzession von einem Chinesen aus, während sich in der betreffenden Gesellschaft auch ausländische Aktionäre befinden, so muß das Gesuch außerdem noch an das Auswärtige Amt gerichtet werden. Niemals darf das von den Ausländern verwendete Aktienkapital größer sein, als das von den Chinesen aufgebrachte Kapital. Wenn Chinesen sich um eine Konzession bewerben und das gesamte Kapital selbst aufbringen, und sich dieses auf mehr als 500 000 Taëls (etwa 1 240 000 ℳ) beziffert, so wird die Behörde an die glückliche Vollendung der Bahn, um den Betreffenden zu ermutigen, eine besondere Belohnung knüpfen. Reicht das Grundkapital zur Bahnvollendung nicht aus, so muß bei der Behörde um Bewilligung zur Aufnahme einer Anleihe (mortgage) unter Verpfändung des beweglichen Eigentums der Gesellschaft nachgesucht werden, die aber nicht mehr als drei Zehntel des Grundkapitals betragen darf. Die Gesellschaft darf aber niemals ihre Ländereien verpfänden. Nach Gewährung einer Konzession muß mit den Vermessungen innerhalb sechs Monaten begonnen werden, und sechs Monate nach deren Beendigung müssen die Bauarbeiten selbst beginnen. Die Spurweite muß die gebräuchliche (1,435 m) sein. Da in China Mangel an Eisenbahntechnikern herrscht, kann die betreffende Gesellschaft fremde Beamte zur Beaufsichtigung der Arbeiten herbeiziehen, denen voller Schutz durch die Ortsbehörden gewährt werden muß. Gleichviel ob Chinesen oder Fremde sich um eine Konzession bewerben, stets muß sich das Eisenbahnamt vorher davon überzeugen, ob die Bahn auch wirklich dem chinesischen Handel und Verkehr vorteilhaft sein wird. Bei Entstehung von Streitigkeiten oder Störungen muß die Gesellschaft, wenn es eine chinesische ist, sich an den nächsten Ortsbeamten um Abhilfe wenden; ist es eine aus Fremden bestehende, so muß sie einen Schiedsrichter erwählen, der mit einem von der streitigen Partei ernannten gemeinsam den Streit schlichtet. Niemals dürfen die beiderseitigen Regierungen der streitenden Parteien zur Beilegung des Streites aufgefordert werden. Nach Gewährung einer Bewerbung muß die Gesellschaft einen Vertrag aufsetzen und ihn der obersten Behörde vor Beginn der Arbeiten einreichen. Wenn die chinesische Regierung zur Beförderung von Truppen auf Eisenbahnen veranlaßt sein sollte, so müssen diese zu halben Preisen befördert werden.

— **Die Uberbrückung des Zambesi.** Die Engländer sind mit ihren Bemühungen, ihre südafrikanischen Gebiete von Kapstadt her durch einen Bahnbau zu erschließen, jetzt bis zu den Ufern des Zambesi gelangt und stehen vor der Aufgabe, diesen etwas unterhalb der berühmten Viktoriafälle überschreiten zu müssen. Dort ist der Flußlauf in das Gelände schluchtartig bis zu einer Tiefe von nahezu 130 m mit steilen, felsigen Rändern eingeschnitten, und über diesen Abgrund soll jetzt eine Brücke von rund 160 m Spannweite geschlagen werden. Wie „Engineering“ mitteilt, hat der leitende Ingenieur Sir Douglas Fox im Einverständnis mit seinen Hintermännern beschlossen, eine stählerne Bogenbrücke (arched steel bridge) in der Weise zu errichten, daß der Bau gleichzeitig von beiden Ufern begonnen werden soll. Nähere Mitteilungen über die Einzelheiten dieses Bauwerks behält sich das genannte Fachblatt jedoch für spätere Zeiten vor und bringt zunächst nur einen eingehenden Bericht über die Art und Weise, wie man die Baumaterialien der Baustelle am jenseitigen Ufer des Flusses zuzuführen gedenkt. Zu diesem Zwecke soll nämlich nach einem vom Ingenieur R. A. Poole zu Westminster entworfenen Plane ein Drahtseil von etwa 20 cm Stärke über den Strom gespannt werden, welches ein Gewicht von 10 t zu tragen imstande ist. An ihm werden die Lasten mittels elektrischer Kraft hinüberbewegt werden. Auf diese Weise hofft man täglich bis zu 800 t über den Strom befördern zu können. Die ganze Vorrichtung ist neuerdings probeweise in Darlington auf dem Fabrikhofe der Cleveland Bridge and Engineering Company, welche mit der Lieferung betraut war, aufgestellt und von den Bestellern nach einigen unwesentlichen Änderungen abgenommen worden. Gegenwärtig ist sie bereits nach Südafrika unterwegs. „Engineering“ knüpft hieran die Bemerkung, daß der Afrikareisende Livingstone, als er im November 1855 die Viktoriafälle entdeckte, sich wohl schwerlich hat träumen lassen, daß bereits nach weniger als 50 Jahren „der große Kulturbringer, die Eisenbahn“ bis in diese Wildnis werde vorgedrungen sein. Wenn man aber bedenkt, daß englische Tatkraft jetzt im Begriff ist, sich einen zweiten Schienenweg in das innerafrikanische Seengebiet zu bahnen (die Entfernung von den Viktoriafällen bis zum Tanganjika beträgt noch rund 1200 km), während man von deutscher Seite mit einer gleichen Erschließung der eigenen Besitzungen nur ganz langsam und zögernd vorgeht, so kann man nicht ohne eine gewisse eifersüchtige Empfindung auf den Vorsprung blicken, den uns die englische Tatkraft dort abgewonnen hat.

— **Französische Kolonialbahnen in Westafrika.** Nach den mit der letzten französischen Post aus Westafrika eingegangenen Nachrichten steht, wie der Hamb. Korr. mitteilt, die Beendigung der Arbeiten an der Eisenbahnlinie von Kayes am oberen Senegal nach dem Niger noch im Laufe dieses Jahres bevor. Die Teilstrecke Kayes-Bamako wird voraussichtlich bereits in den ersten Tagen des Juli dem Verkehr übergeben werden können. Die Kolonialverwaltung von Senegal hat drei Motorboote mit flachem Boden bestellt, die nur 50 cm Tiefgang haben und dreimal monatlich den Niger von Bamako bis zum Dhebo-See und bis Kabara hinauffahren werden; der letztere Ort ist nur wenige Kilometer von Timbuktu entfernt. Man rechnet darauf, daß der 822 km lange Weg in fünf Tagen bei Tal- und in sieben Tagen bei der Bergfahrt zurückgelegt werden kann.

— **Kanadische Pacificbahn.** Über diese Bahn entnimmt die B. B.-Ztg. der „Canadian Gazette“ folgende Zusammenstellungen: Das Projekt der Kanadischen Pacificbahn stammt aus dem Jahre 1871, und 1874 begann die Regierung mit dem Bau, aber erst 1880 kam ein Vertrag zwischen der Regierung und dem Kanada Pacific-Syndikat zustande, wobei Zuwendungen durch Barzahlungen und Landschenkungen zugesichert und auch Zollvergünstigungen gewährt wurden. Die Verbindungen zwischen dem Atlantischen und Pacifischen Ozean wurden fertig, als Sir Donald Smith am 7. November 1885 in den Rocky Mountains die letzte Hand anlegte. Der erste Zug von Winnipeg verließ Montreal am 2. November 1885 und der erste regelmäßige Personenzug von Montreal nach Vancouver ging am 28. Juni 1886 ab; er legte den Weg in fünf Tagen und 19 Stunden zurück. Die Entfernung von Montreal nach Vancouver beträgt 2905 Meilen. Im Jahre 1887, dem Jahre nach der Eröffnung der Pacificlinie, waren bei 4960 Meilen Gleise 374 Lokomotiven, 401 Personenwagen und 9567 Güterwagen jeder Art im Betrieb. Außerdem waren auf dem Lake Superior 2 Dampfer im Betrieb. Im Jahre 1903 waren dagegen 8985 Meilen im Betrieb; die Gesellschaft hatte 840 Lokomotiven, 909 Personenwagen und 27 746 Güterwagen jeder Art. Die Bahn beförderte 5 524 198 Reisende und 10 180 847 t Güter. Die Roheinnahmen der Bahn beliefen sich auf 43 957 373 D. Die Angaben im letzten Berichte (1903) zeigen, daß ungeachtet der großen Zunahme in den Roheinnahmen die Kosten für die Tonnenmeile sich von 1 Cent in 1887 auf 0,74 Cent in 1903 ermäßigt haben. Der Bericht für das letzte Jahr gibt ein anschauliches Bild von der starken Entwicklung des Unternehmens in den 16 Jahren. Über die neuen Werkstätten der Gesellschaft und über Neubeschaffung des Materialbedarfes berichtet dieselbe Zeitschrift, daß die neuen Werkstätten jetzt, wenigstens im Bau, fertig sind. Sie sollen in erster Linie für die Zwecke der Erhaltung und Verbesserung des im Betriebe befindlichen rollenden Materiales der östlichen Linien der Bahn dienen. Es werden ferner Einrichtungen geschaffen für den Bau von Lokomotiven, Personen- und Güterwagen in bedeutendem Umfange. Außerdem ist auch beabsichtigt, für die Herstellung aller im Betriebe notwendigen Werkzeuge usw. Vorsorge zu treffen, und alle Baulichkeiten sind so gelegen, daß sie Platz bieten für spätere Erweiterungen. Der Bau von Güterwagen ist eine der Hauptaufgaben, die die Werkstätten zu erfüllen haben werden. Die Bahn hat einen ausgedehnten und zunehmenden Bedarf an solchen Wagen, die Möglichkeit zu deren Beschaffung in Kanada ist aber gering und die Vorzugszölle machen die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten kostspielig. Dabei entspricht es der Politik der Bahn, daß alles erforderliche Material im eigenen Lande hergestellt wird.

— **Versuche mit einer elektrischen Gepäckbeförderung** innerhalb der Stadt Chicago werden gegenwärtig vorgenommen. Die Illinois Telephon- und Telegraphenkompagnie, welche die für die Aufnahme ihrer Leitungen hergestellten unterirdischen Kanäle beim Bau gleich so groß herstellte, daß sie für den Einbau einer kleinen Tunnelbahn noch Raum bieten, hat der zu diesem Zweck neugegründeten Illinois-Tunnel-Kompagnie das Recht abgetreten, eine solche Bahn innerhalb des Geschäftsviertels der Stadt zwecks Beförderung von Postsachen, Waren und Gütern anzulegen und zu betreiben. Aus diesem Grunde sind die Leitungen der Telephon- und Telegraphenkompagnie an den Längswänden des Tunnels untergebracht und diesem selbst ist ein hufeisenförmiger Querschnitt gegeben, der auf den Hauptlinien eine Breite von 3,6 m und eine Höhe von 3,75 m aufweist. Die von dem Haupttunnel abzweigenden Nebenlinien besitzen eine Breite von 1,8 m bei 2,25 m Höhe. Die Tunneldecke liegt rund 7,5 m unter Straßenkrone.

Vorläufig ist zu Versuchszwecken eine Straße von rund 3 km Länge ausgerüstet worden. Die Spurweite beträgt 0,61 m; die auf eisernen Stühlen aufgeschraubten Schienen wiegen 31,2 kg/m. Die eisernen vierachsigen Kasten- oder Plattformwagen besitzen zwei Drehgestelle und 3,6 m Länge; ihre Tragfähigkeit ist auf 13,5 t angenommen. Eine elektrische Lokomotive wird die Wagen mit 25—30 km Geschwindigkeit in der Stunde befördern. Die Stromzuführung erfolgt durch eine zwischen den Fahrschienen in isolierten hölzernen Langschwellen gebettete dritte Schiene. Diese weicht in der Form gegen die allgemein gebräuchliche dadurch ab, daß sie gleichzeitig als Zahnstange ausgebildet ist, in die ein vom Motor der Lokomotive angetriebenes Zahnrad eingreift. Als Rückleitung dienen die Fahrschienen. Die Spannung des Betriebsstromes, der von einem eigenen Kraftwerk geliefert wird, beträgt 250 Volt. Das ganze Netz wird nach dem Schleifensystem ausgebaut, so daß Ausweichen nicht erforderlich sind. Die Gesellschaft hofft bereits im nächsten Jahre durchschnittlich täglich 50 000 t Gut befördern zu können, wozu sie 150 Lokomotiven und 3000 Wagen in Dienst stellen will.

Sollte sich das Unternehmen als lebensfähig erweisen, so wird beabsichtigt, die jetzt vorhandenen 32 km Tunnel auf vielleicht das Vierfache auszubauen, so daß auch die Außenbezirke der Stadt Vorteil aus diesem neuen Verkehrsunternehmen ziehen können.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Aprilsitzung des Vereins hielt der Major Pophal à la suite des Eisenbahn-Regiments Nr 3 und Erbauer der südwestafrikanischen schmalspurigen Eisenbahn Swakopmund-Windhuk unter Vorführung von Lichtbildern einen längeren Vortrag über Trassierung, Bau und Leistungsfähigkeit dieser Bahn. Der Redner gab nach der Einleitung, in der er auf das jetzige große Interesse für Deutsch-Südwestafrika hinwies, zunächst einen Überblick über die dortigen früheren und jetzigen Landungsverhältnisse, besprach dann die Wahl der Spurweite und schilderte an der Hand einer genauen Wandkarte der Bahn eingehend die verschiedenen Trassenwahlen sowie den Bau der Bahn. Hierbei hob der Redner besonders die großen Schwierigkeiten hervor, die dieser erste Bahnbau in den Kolonien zu überwinden hatte, besprach seine kriegsmäßige Ausführung ohne jede Vorbereitung, die einschneidenden Behinderungen der Bauausführung, die unter so ganz anderen Verhältnissen als hier in Deutschland erfolgte, durch den Mangel und die ungenügende Vorbildung der Angestellten und des Arbeiterperso-

nals, Überanstrengung des Aufsichtspersonals, Mangel an jedem technischen Hilfsmittel im Lande, weite Entfernung vom Mutterlande und dadurch verzögerte Ausführung der Bestellungen, vor allem aber Mangel an Wasser, die Einwirkung dieses Wassermangels und die vielfach schlechte Beschaffenheit des erschlossenen Wassers auf die Maschinen, Überwindung großer Steigungen usw. Hierauf sprach der Redner noch im allgemeinen über die Konstruktion und den Bau der Brücken, hob ihre volle Sicherheit hervor und gab eine Schilderung der Zerstörungen der Strecke durch die letztjährige starke Regenzeit und durch die Hereros, wobei er besonders auf die Ursachen der Zerstörungen durch die gewaltigen Regenmassen zu sprechen kam. Schließlich wurde noch die Leistungsfähigkeit der Bahn unter Schilderung des Betriebes beleuchtet.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Heute verschied plötzlich

der Königliche Eisenbahndirektor

Herr **Philipp Müller**

seit dem 1. Juli 1903 Vorstand der Betriebsinspektion Angerburg.

Der Verstorbene war ein fleißiger, pflichttreuer und liebenswürdiger Mitarbeiter, dem wir ein ehrendes Andenken bewahren werden.

Königsberg i/Pr., den 29. April 1904. (1153)

Der Präsident
und die Oberbeamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Berichtigungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.

Einführung des Nachtrages V zum Elbeumschlagstarife für Westösterreich.

Der erste Absatz der in der Vereinszeitung Nr 31 vom 20. April d. J. unter Pos. 1042 enthaltenen Kundmachung wird wie folgt abgeändert:

„Mit 1. Mai 1904, für Frachterhöhungen (mit Ausnahme jener des Ausn.-Tar. Nr 5 für Holz) mit 15. Juni 1904 tritt der Nachtrag V zum Elbeumschlagstarife für Westösterreich vom 1. April 1901 in Kraft."

Wien, am 28. April 1904. (1154)

Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Eröffnung von Strecken.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Hetzbach-Beerfelder Eisenbahn.

Am 1. Mai d. J. wird die von der Großherzoglich hessischen Eisenbahnstation der Odenwaldbahn Hetzbach-Beerfelden, welche künftig die Bezeichnung „Hetzbach" führt, nach Beerfelden erbaute normalspurige Nebenbahn für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Tier- und Güterverkehr eröffnet.

Abdruck des Fahrplans und des die Tarifsätze für die neueröffnete Strecke enthaltenden Lokaltarifs für die hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb nebst Nachtrag I hierzu sind bei der Station Beerfelden und bei unserer Drucksachenverwaltung hier erhältlich.

Darmstadt, am 9. April 1904. (1155)

4. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai 1904 wird die an der Strecke Euskirchen-Gerolstein zwischen den Stationen Schmidtheim und Jünkerath (Stadtkyll) gelegene Haltestelle Dahlem (Eifel) für den Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Eilgut, von Sprengstoffen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen. Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung wird die Haltestelle in den Gütertarif mit der Gruppe IV und in die Staatsbahn-Wechseltarife I/IV, II/IV und III/IV einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 29. April 1904. (1156)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Änderung von Stationsnamen.

Direkter Güterverkehr mit den k. bayer. Staatseisenbahnen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1904 werden die Namen bayerischer Stationen geändert wie folgt:

Ingolstadt Lokalbahnhof in Ingolstadt Nordbahnhof,
Ingolstadt Zentralbahnhof in Ingolstadt Hauptbahnhof,
München Zentralbahnhof in München Hauptbahnhof,
Nürnberg Zentralbahnhof in Nürnberg Hauptbahnhof,
Schweinfurt Zentralbahnhof in Schweinfurt Hauptbahnhof.

München, den 30. April 1904. (1157)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

6. Lieferfristzuschläge.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Aus Anlaß der wegen außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse auf unserer Linie eingetretenen Verkehrsstauung tritt für die Zeit vom 26. April bis einschließlich 3. Mai l. J. ein außergewöhnlicher temporärer Lieferfristzuschlag von zwei Tagen bei Frachtgut und von einem Tag bei Eilgut und Lebendem hinsichtlich unserer österreichischen Strecke für den Güterübergang nach Ungarn in Kraft.

Diese hier verlautbare temporäre Zuschlagsfrist wurde durch das hohe k. k. Eisenbahnministerium als Aufsichtsbehörde für unsere österreichische Strecke genehmigt. In diesem Sinne werden die diesbezüglichen Kundmachungen in den Nummern 46 und 47 d. Ztg. ergänzt resp. modifiziert.

Budapest, den 27. April 1904. (1158)

Die Generaldirektion.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen.

Es wird hiermit zur allgemeinen Kenntnis gebracht, daß aus Anlaß der auf unseren Linien bestandenen Verkehrsstörungen — auf Grund der mit hohem Erlasse Zahl 29-229/II d. d. 29. April l. J. Sr Exzellenz des Herrn k. ung. Handelsministers erteilten Genehmigung — gemäß § 63 Alinea (2) Punkt 3 des Eisenbahn-Betriebsreglements, wie auch gemäß Alinea 2 Punkt 3 des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens für alle jene Güter, welche in der Zeit vom 20. bis 26. April l. J. auf unseren eigenen Linien sowie auf den Linien der von uns im Betriebe gehaltenen Bahnen zur Aufgabe gelangten, bezw. welche diese Linien berührten, außer den schon in Kraft stehenden reglementsmäßigen Liefer- und Zuschlagsfristen

noch eine weitere temporäre Zuschlagsfrist von 7 Tagen

in Anwendung gebracht wird.

Budapest, am 29. April 1904. (1159)

Die Direktion.

7. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. böhm. Nordbahngesellschaft als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Böhm. Leipa-Steinschönau.

Eröffnung der Personen- und Verladehaltestelle Ober-Preschkau für den Gesamtverkehr.

Die seither dem Personen- und Wagenladungsverkehr dienende Halte- und Verladestelle Ober-Preschkau der Lokalbahn Böhm. Leipa-Steinschönau wird nach Errichtung eines Gütermagazins am 1. Juli 1904 als Station für den Gesamtverkehr eröffnet.

Die Auf- und Abgabe explosiver Güter bleibt ausgeschlossen.

Die Frachtberechnung für Eil- und Stückgüter im Verkehr mit Ober-Preschkau findet hinsichtlich der Lokalbahnstrecken unter Zugrundelegung der Tarifkilometer nach der Gebührenberechnungs-Tabelle des Tarifes der genannten Lokalbahn statt.

Prag, am 22. April 1904. (1160)

8. Verkehrswiederaufnahme.

Nach Wiederherstellung der durch das vorjährige Hochwasser zerstörten Hotzenplotzbrücke zwischen Steubendorf und

Deutsch=Rasselwitz wird am 1. Mai d. J. der durchgehende Betrieb und Verkehr zwischen Leobschütz und Deutsch=Rasselwitz wieder aufgenommen.

Kattowitz, den 29. April 1904. (1161)
Königliche Eisenbahndirektion.

9. Güterverkehr.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. treten voraussichtlich folgende württ.-schweizer. Gütertarife außer Kraft:

Teil II, Heft 1 vom 1. April 1899 nebst Nachträgen I bis IV,
Teil II, Heft 2 vom 1. Januar 1901 nebst Nachtrag I,
Teil II, Heft 3 vom 1. September 1899 nebst Nachträgen I bis III.

An deren Stelle wird ein neuer Tarif, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der württ. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen des gesamten Gebiets der schweizerischen Bundesbahnen und einer Anzahl schweiz. Privatbahnen anderseits zur Einführung kommen.

Durch den neuen Tarif werden neben vielfachen Frachtermäßigungen in einzelnen Fällen auch Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen eintreten.

Soweit direkte Frachtsätze ohne Ersatz zur Aufhebung kommen, können etwaige Sendungen zu annähernd gleichen Frachtsätzen als bei der jetzigen direkten Abfertigung auf den badisch-schweizer. Grenzstationen bezw. in Friedrichshafen umkartiert werden.

Stuttgart, den 30. April 1904. (1162)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Neuordnung der preußisch-hessischen Staatsbahngütertarife.

(Gruppenverkehr IV [südwestliches Gebiet] und Gruppenwechselverkehr II/IV [mittleres und südwestliches Gebiet].)

Am 1. Mai d. J. erscheint für den Verkehr der Stationen des südwestlichen Gebiets unter sich und für den Verkehr der Stationen dieses Gebiets mit den Stationen des mittleren Gebiets je ein neues Tarifheft (II E und II K).

Das Tarifheft II E (südwestliches Gebiet) enthält Entfernungen und Frachtsätze für die an der Linie Spyck-Büderich-Homberg a. Rhein-Rheinhausen-Friemersheim-Neuß-Cöln (sämtliche Bahnhöfe) - Deutzerfeld - Kalk Süd - Friedrich Wilhelmshütte (ausgenommen die Stationen Porz=Urbach, Troisdorf und Wahn)-Breitscheid-Albshausen-Laubuseschbach-Langgöns - Garbenteich - Stockhausen-Schotten - Blitzenrod - Neuhof bei Fulda-Gemünden-Aschaffenburg-Eberbach und westlich und südlich dieser Linie gelegenen Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Essen, Frankfurt a/M. (einschließlich der Cronberger Eisenbahn und Kerkerbachbahn), Mainz und St. Johann=Saarbrücken.

Das Tarifheft II K (mittleres und südwestliches Gebiet) enthält Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen des vorbezeichneten Gebiets einerseits und den an und zwischen den Linien Schmilau-Mölln i. L.-Boizenburg-Vastorf-Stederdorf - Immensen - Arpke - Braunschweig-Derneburg-Seesen - Catlenburg-Arenshausen-Eschwege - Hönebach - Meiningen - Ritschenhausen - Lichtenfels und Alt=Bork - Carolinenhorst - Köselitz - Neumühl=Kutzdorf - Kietz=Schönfließ (Dorf)-Pillgram - Müllrose - Kerkwitz-Schönwalde (Kreis Sorau) - Glaserberg - Charlottenhof gelegenen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin (einschließlich der Königlichen Militär-Eisenbahn), Bromberg, Cassel, Erfurt, Halle a/Saale, Hannover, Magdeburg und Posen anderseits.

Mit demselben Tage treten die für die vorbezeichneten Stationsverbindungen z. Z. bestehenden Staatsbahn-Gruppen- und Gruppenwechseltarife außer Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen, bei denen die Tarifhefte auch käuflich zu haben sind, und zwar

Heft II E zum Preise von 1,80 ℳ und
„ II K „ „ „ „ 1,10 „.

Cöln, den 23. April 1904. (1162a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr.

Tarif Teil II, Heft 4.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1904 kommt für Steine, roh oder glatt behauen, in 10 t-Ladungen zwischen Schärding und Innsbruck ein Frachtsatz von 125 h für 100 kg zur Einführung.

München, den 30. April 1904. (1162b)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 17. Februar d. J. in der Vereinszeitung Nr 17 wird zur Kenntnis gebracht, daß der württ.-schweizer. Gütertarif Teil II, Heft 4 vom 1. Oktober 1886, enthaltend Frachtsätze für Genf transit, Verrières transit und Delle transit nicht am 4. Mai, sondern am 1. August d. J. außer Kraft tritt.

Stuttgart, den 30. April 1904. (1162c)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Vom 15. Mai d. J. ab wird der Ausnahmetarif E 1 (Schiffsbaueisen nach Seewerften) auf die Bezüge der an oder in der Nähe von Seehafen- und Seekanalstationen betriebenen Eisenwerke, die sich mit der Herstellung von Schiffsbaueisen befassen, ausgedehnt.

Vom gleichen Zeitpunkte ab findet der Ausnahmetarif 9 S auch bei gemeinschaftlichem Bezuge einer Wagenladung Schiffsbaueisen durch mehrere Werften Anwendung. Näheres über die in den Anwendungsbedingungen der beiden Ausnahmetarife eintretenden Änderungen bei den beteiligten Dienststellen.

Erfurt, den 28. April 1904. (1162d)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vereinigte Königlich preußische und Großherzoglich hessische Staatseisenbahnen, Königlich preußische Militär-Eisenbahn, Großherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen, Cronberger, Farge-Vegesacker, Hoyaer, Ilme-, Kerkerbach- und Kreis Oldenburger Eisenbahn.

Im Anschluß an die Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin vom 15. März d. J. bringen wir zur Kenntnis, daß die am 1. Mai d. J. in Kraft tretenden Tarifhefte

II A Gemeinsames Heft für den Gesamtverkehr zum Preise von 0,20 ℳ, die allgemeine Kilometer-Tariftabelle zum Preise von 0,30 ℳ,
II D (Verkehr zwischen den Stationen der Tarifgruppe III — nordwestliches Gebiet) zum Preise von 2 ℳ,
II G (Wechselverkehr zwischen dem östlichen und nordwestlichen Gebiet — Gruppenwechseltarif I/III) zum Preise von 1 ℳ,
II J (Wechselverkehr zwischen dem mittleren und nordwestlichen Gebiet — Gruppenwechseltarif II/III) zum Preise von 2 ℳ,
II L (Wechselverkehr zwischen dem nordwestlichen und südwestlichen Gebiet — Gruppenwechseltarif III/IV für das westliche Gebiet) zum Preise von 1 ℳ

durch Vermittlung der beteiligten Abfertigungsstellen käuflich zu haben sind.

Die Tarifgruppe III (nordwestliches Gebiet) umfaßt das rechtsrheinische Gebiet von der Nordsee bis zu einer von Cöln=Deutz über Troisdorf-Gießen nach Fulda verlaufenden Linie (ausschließlich der Stationen Cöln=Deutz, Deutzerfeld und Kalk), nach Osten begrenzt durch eine Linie von Fulda über Bebra-Göttingen-Northeim - Ildehausen-Groß=Düngen-Groß=Gleidingen - Lehrte - Uelzen - Lüneburg - Büchen - Ratzeburg (einschließlich der daran gelegenen Stationen), die Tarifgruppe IV das linksrheinische Gebiet und das rechtsrheinische Gebiet südlich der Linie Troisdorf-Gießen-Fulda sowie die Stationen Cöln=Deutz, Deutzerfeld und Kalk, die Tarifgruppe II das Gebiet östlich der Gruppe III bis zu einer von Kolberg über Belgard-Stargard-Cüstrin, Frankfurt a. d. O.-Guben-Sorau-Kohlfurt-Görlitz verlaufenden Linie (ausschließlich der daran liegenden Stationen), die Tarifgruppe I das Gebiet östlich der Gruppe II.

Durch Einführung der neuen Tarife treten die bestehenden Gütertarife (Gruppen- und Gruppenwechseltarife) für die preußisch-hessischen Staatsbahnverkehre und für deren Wechselverkehr mit der Königlich preußischen Militäreisenbahn, den Großherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen und den in der Überschrift genannten Privatbahnen außer Kraft.

Essen, den 29. April 1904. (1163)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für Rohzuckersendungen zur Ausfuhr, für welche die bisher gewährte 18 monatliche Ausfuhrfrist in der Zeit bis zum 31. August d. J. abläuft, diese Frist um weitere 6 Monate, mithin im ganzen auf 24 Monate verlängert.

Breslau, den 27. April 1904. (1164)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 2.

In den Ausnahmetarif 8 für Gießereiroheisen wird Wandsbek als Empfangsstation zum 1. Mai d. J. aufgenommen. Die Frachtsätze werden durch Anstoß von 0,01 ℳ für 100 kg an die Sätze für Hamburg gebildet.

Hannover, den 25. April 1904. (1165)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-hessischer Expreßguttarif.
Main-Neckarbahn-hessischer (Direktionsbezirk Mainz) Expreßguttarif.

Am 1. Mai d. J. wird die Station Beerfelden der Nebenbahn Hetzbach-Beerfelden in die oben genannten Tarife einbezogen.

Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen und das Verkehrsbureau.

Mainz, den 25. April 1904. (1166)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Berlin-nordostdeutscher Braunkohlenverkehr.

Am 1. Mai d. J. erscheint Nachtrag 2 zum Gütertarife für obengenannten Verkehr. Der Nachtrag enthält u. a. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der Versand- und Empfangsstationen, Ergänzung der Vorbemerkung 2 zu den Tariftabellen, Ergänzung der Tariftabellen durch Aufnahme der bisher in anderen Staatsbahntarifen enthaltenen Versandstationen Alt-Ranft, Pillgram und Trebnitz i. d. M. sowie der Empfangsstationen Schöneberg, Militärbahnhof b. Berlin, Mölln i. L. und Zarrentin. Der Nachtrag ist durch Vermittlung der Güterabfertigungsstellen käuflich.

Nähere Auskunft über die im Nachtrage enthaltenen Frachtsätze erteilen die Güterabfertigungsstellen.

Halle a/Saale, den 28. April 1904. (1167)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn-Staatsbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 4 (Düngekalktarif) durch Aufnahme des Artikels Marmormehl ergänzt. Auf den Verkehr mit Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn findet diese Frachtvergünstigung keine Anwendung.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 26. April 1904. (1168)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Aus Anlaß der Eröffnung der Umgehungsbahn bei Mainz und der pfälzischen Linie Bad Münster a/St.-Scheidt sowie der Aufhebung der Tarifberechnung über die frühere Rheinfähre zwischen Bingerbrück und Rüdesheim kommen mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. neue Tarife für den Güterverkehr der Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz sowie der Cronberger und Kerkerbachbahn mit Stationen der Reichs- und der Pfälzischen Eisenbahnen (Tarifhefte A 1, B 1, A 2, B 2) und ferner Nachträge zu den Tarifen für den Verkehr mit den Stationen der badischen und württembergischen Staatseisenbahnen, mit Basel, Basel-St. Johann und mit den auf badischem Gebiete liegenden Stationen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (Tarifhefte A 3, B 3, A 4, B 4, C u. D) zur Ausgabe.

Die Tarife und Nachträge enthalten teils ermäßigte, teils aber auch erhöhte Entfernungen und Frachtsätze für die oben bezeichneten Verkehre sowie Entfernungen und Frachtsätze für die in die Tarife neu einbezogenen Stationen der pfälzischen Linie Bad Münster a/St.-Scheidt.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die pfälzische Station Waldfischbach treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr in Kraft. Die bisherigen Tarifhefte A 5 vom 1. Juni 1896, A 2, B 2 und B 5 vom 1. Juni 1899 des Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verband sowie der Main-Neckarbahn-pfälzische Gütertarif vom 1. Juni 1899 nebst Nachträgen werden mit dem 1. Mai d. J. aufgehoben. Jedoch bleiben die in den Tarifheften B 2 und B 5 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der auf hessischem Gebiet liegenden Stationen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft mit Stationen der Pfälzischen und Reichs-Eisenbahnen bis auf weiteres noch in Geltung.

Wegen der am 1. Mai d. J. eintretenden Frachterhöhungen wird auf die Bekanntmachungen vom 30. Dezember 1903 und 16. Februar 1904 verwiesen.

2. Die am 1. Mai d. J. zur Eröffnung kommende Station Beerfelden der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft wird in den direkten Verbandsverkehr einbezogen. Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der um 12 km erhöhten Entfernungen der Station Hetzbach (Dir.-Bez. Mainz).

3. Die neu in den direkten Verkehr einbezogenen pfälzischen Stationen Elschbach, Erbach und Eschenau sind nur für die Abfertigung von Eil- und Fachtstückgütern eingerichtet. Die Entfernungen für den Verkehr mit der Station Beerfelden (Südd. Eisenb.-Gesellschaft) sind bei Berechnung der Lieferzeit um 6 km und die der Stationen Dettingen bei Urach, Laupheim und Urach (württ. Staatsb.) um je 5 km zu kürzen.

Das Tarifheft „Teil II" ist dementsprechend im Wege der Dienstanweisung ergänzt worden.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 28. April 1904. (1169)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden die im Tarifheft 7 (Verkehr Baden-Saarbrücken) des Verbandsgütertarifs für Eberbach mit den Stationen Mürlenbach und Salmrohr sowie nördlich und nordöstlich davon enthaltenen Tarifentfernungen aufgehoben. Die Abfertigung des Verkehrs zwischen diesen Stationen erfolgt von diesem Zeitpunkt an auf Grund der im preußischen Staatsbahngruppentarif für Eberbach vorgesehenen neuen, ermäßigten Entfernungen.

Karlsruhe, den 28. April 1904. (1170)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Preußischer Staatsbahn-Güterverkehr.
Tarifheft II B.
(Gruppe I — östliches Gebiet.)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1904 wird zum Tarifheft II B der Nachtrag I herausgegeben, der neben Berichtigungen des Kilometerzeigers inzwischen notwendig gewordene Ergänzungen enthält.

Abdrücke des Nachtrags I können von Inhabern des Haupttarifs durch die Verkaufsstellen des Tarifs unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 29. April 1904. (1171)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.
3. Heft. Pfälzisch-württembergischer Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. gelangt ein Nachtrag III zum pfälzisch-württ. Gütertarif zur Einführung.

Derselbe enthält hauptsächlich die Aufnahme neu eröffneter pfälzischer Stationen in den Tarif. Für den Verkehr mit verschiedenen pfälzischen Stationen treten Ermäßigungen ein. Im Verkehr der Station Lauterecken-Grunbach (seither Lauterecken) mit einer Anzahl württ. Stationen ergeben sich unbedeutende Frachterhöhungen; diese gelten erst ab 15. Juni d. J.

Stuttgart, den 29. April 1904. (1172)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr der K. bayerischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1904 werden auf der Lokalbahn Münchberg-Zell für gebrannte Steine, wie in der Güterklassifikation unter Ziffer 6 der Position Steine des Spezialtarifs III genannt, bei Aufgabe in Wagenladungen die besonderen Zuschläge von 0,06 ℳ für 100 kg aufgelassen.

München, den 30. April 1904. (1173)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Der am 1. Mai d. J. für den Stückgutverkehr zur Eröffnung kommende Haltepunkt Burgdorf bei Börssum wird gleichzeitig in die an diesem Tage in Kraft tretenden neuen Staatsbahntarife (Gruppentarif II und Gruppenwechseltarife I/II, II/III und II/IV) aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Cassel, den 29. April 1904. (1174)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Privatbahn-Staatsbahn-Tiertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1904 wird die Hetzbach-Beerfeldener Nebenbahn der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft in den Tarif einbezogen.

Berlin, den 29. April 1904. (1175)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Am 5. Mai d. J. treten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren in Wagenladungen von 10 000 kg von Hagendingen, St. Ingbert, Burbach (Saar), Neunkirchen und Völklingen nach den schweizerischen Stationen Aadorf, Bubikon, Kloten, Schlieren und Seebach in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die genannten Stationen und unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 28. April 1904. (1176)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Mit Geltung vom 20. April 1904 wird der Übergangsverkehr zwischen der Samland-Kleinbahn einerseits und Königsberg i/Pr. {Ostbahnhof / Südbahnhof / Lizentbahnhof} loko anderseits für die Beförderung von Wagenladungssendungen jeder Art zwischen Königsberg i/Pr. und dem Übergangspunkte Tragheimer Palve ein einheitlicher Überfuhrgebührensatz von 6 ℳ für den Wagen ohne Rücksicht auf das Ladegewicht erhoben.

Die zur Zeit bestehende Festsetzung, daß entsprechend dem Ladegewicht der gestellten Wagen die Überfuhrgebührensätze

für Wagen von 12,5 bis 14,9 t Ladegewicht	7,25 ℳ	für jeden Wagen
für Wagen von 15 t und mehr Ladegewicht	8,50 „	

betragen, wird hierdurch aufgehoben.

Königsberg i/Pr., den 20. April 1904. (1177)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländischer Verkehr mit den preußisch-bayerischen und sächsisch-bayerischen Grenzstationen.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird die Station Enschede (Süd) der

Holländischen Eisenbahn mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen. Die bereits aufgenommene Station Enschede H. B. erhält die Bezeichnung Enschede (Nord).

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 26. April 1904. (1178)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-süddeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 1. Mai 1904 tritt der Nachtrag VII zum Ausnahmetarif Nr 6 vom 1. Januar 1898 in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Beerfelden der Nebenbahn Hetzbach-Beerfelden. Preis des Nachtrags 10 ₰.

Essen, den 26. April 1904. (1179)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 13. April d. J., die Einführung des Tarifheftes 5 für den sächsisch-österreichisch-ungarischen Verband mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. betr., wird veröffentlicht, daß, insoweit durch das neue Heft Tariferhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Mai in Kraft bleiben.

Dresden, den 30. April 1904. (1180)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach der Reichsbahn.

Am 1. Mai d. J. werden die an der neuen Bahnstrecke Liocourt-Metz belegenen Stationen Liocourt, Delme, Oriocourt und Fresnes-en-Saulnois in den Kohlentarif Nr 9 aufgenommen.

Die betreffenden Abfertigungsstellen erteilen nähere Auskunft. (1181)

St. Johann-Saarbrücken, 29. April 1904.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-, hessisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Wesenberg (Station der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Bahn) wird mit dem 10. k. M. in den direkten Verkehr aufgenommen. Näheres ist bei den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 26. April 1904. (1182)

Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr mit Galizien und der Bukowina.

Die im Ausn.-Tar. Nr 6 für Paraffin, auch flüssiges, Paraffinbutter u. Paraffinschuppen, gültig im Rückvergütungswege, im Elbeumschlagstarife für Galizien und die Bukowina vom 1./II. 1902 auf Seite 111 sowie im Nachtr. III auf Seite 17 enthaltenen Frachtsätze finden auch auf Sendungen Anwendung, welche für Schiffstationen zwischen Wallwitzhafen und Hamburg bestimmt sind.

Wien, am 28. April 1904. (1183)

Österreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. April 1902.

Einführung eines ermäßigten Frachtsatzes für Zigarettenpapiertransporte in Bogen.

Mit Gültigkeit vom 5. Mai 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904 gelangt für die Beförderung von Zigarettenpapier in Bogen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen von Paris La Villette-Douane und Reuilly nach Wien I K. E B. (Westbahnhof) an Stelle des bestehenden Frachtsatzes von 97 Fr. für 1000 kg ein solcher von 88,60 Fr. für 1000 kg zur Einführung.

Wien, am 26. April 1904. (1184)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt, in beliebiger Verpackung, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	5000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Alt-Sandec . . .	337 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Alt-Sandec . . .	332 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Alt-Sandec . . .	377 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 28. April 1904. (1185)

Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.

In den Binnentarif sind zu §§ 51 und 63 der Eisenbahn-Verkehrsordnung wegen Beförderung von beschleunigtem Eilgut Zusatzbestimmungen aufgenommen worden, welche gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt sind.

Näheres bei der Betriebsverwaltung in Bodenwerder und den diesseitigen Stationen. (1186)

Eschershausen, den 28 April 1904.

Die Direktion.

Mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten bleibt die Haltestelle Nesselbeck vorläufig vom 1. Mai bis 1. Oktober d. J. für den Wagenladungsverkehr geschlossen.

Königsberg, den 27. April 1904. (1187)

Direktion der Königsberg-Cranzer Eisenbahn.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1904 wird der Ausnahmetarif 4 b für Mergel zum Düngen im Versande von Brochterbeck eingeführt.

Näheres bei der Betriebsverwaltung in Gütersloh und den diesseitigen Stationen.

Tecklenburg, im April 1904. (1188)

Die Direktion.

---

10. Personen- und Gepäckverkehr.

An Stelle der bisherigen Rückfahrkarten und Sonntagskarten von Düsseldorf nach Angermund und Hösel sowie der Rückfahrkarten nach Lintorf treten am 1. Juni d. J. die nachfolgenden:

Tarifkilometer	von	nach	Preise der Rückfahrkarten I. Kl. ℳ	Rückfahrkarten II. Kl. ℳ	Rückfahrkarten III. Kl. ℳ	Sonntagskarten I. Kl. ℳ	Sonntagskarten II. Kl. ℳ	Sonntagskarten III Kl. ℳ
12,5	Düsseldorf (H., D. u. B.)	Angermund	1,5	1,2	0,8	1,0	0,8	0,5
14,0	dto.	Lintorf od. Angermund	1,7	1,3	0,9	—	—	—
16,1	dto.	Hösel od. Lintorf od. Angermund	2,0	1,5	1,0	1,3	1,0	0,7

Hiernach wird die im Verkehr nach Angermund bisher zugestandene Berechtigung „zur Rückfahrt gültig von Lintorf“ aufgehoben; dagegen tritt im Verkehr nach Lintorf und Hösel eine Verkehrserweiterung in der Weise ein, daß

a) nach Lintorf die Rückfahrkarten des gewöhnlichen Verkehrs beliebig zur Hin- und Rückfahrt nach und von Lintorf oder Angermund benutzt werden können,

b) nach Hösel die Rückfahrkarten des gewöhnlichen Verkehrs und die Sonntagskarten zur beliebigen Hin- und Rückfahrt nach und von Hösel oder Lintorf oder Angermund berechtigen.

Elberfeld, den 25. April 1904. (1189)

Königliche Eisenbahndirektion.

Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn.

Nachbarverkehr zwischen der Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn und der Ruppiner Kreisbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten im Verkehr mit den Übergangsstationen Kremmen, Wittstock, Neustadt a. D. und Herzberg i. d. M. auf 45 Tage verlängert.

Die Änderung der zusätzlichen Bestimmungen zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt. (1190)

Direktion der Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahngesellschaft.

Ruppiner Kreisbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten im Verkehr mit den Übergangsstationen

Neustadt a. D. und Herzberg i. d. M. auf 45 Tage verlängert.

Die Änderung der zusätzlichen Bestimmungen zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt. (1191)

Direktion
der Ruppiner Kreisbahn.

Stadt-Ring- und Vorortarif vom 1. April 1895.

Besondere Bestimmungen zu §§ 32, 39 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Vom 1. Mai d. J. ab werden Gepäck- und Expreßgut in nachstehender Weise befördert:

A. Strecke Potsdam-Berlin, Stadtbahn.

Gepäck wird mit den Vorortzügen bis Charlottenburg befördert und nach Umladung daselbst mit den anschließenden, auf den Ferngleisen der Stadtbahn verkehrenden Fern- und Vorortzügen weiter befördert.

In der gleichen Weise wird das Expreßgut von Nicolassee und Grunewald befördert.

Expreßgut der Stationen Potsdam, Nowawes-Neuendorf und Neubabelsberg wird mit Vorortzügen bis Wannsee befördert und dort in die Fernzüge der Richtung Belzig-Berlin, Stadtbahn umgeladen.

In entsprechender Weise wird Gepäck- und Expreßgut in der Richtung von Berlin, Stadtbahn nach Potsdam befördert.

B. Strecke Fürstenwalde-Erkner-Berlin, Stadtbahn.

Das von den Stationen der Strecke Fürstenwalde-Erkner-Berlin nach den Stadtbahnfernstationen und den darüber hinaus gelegenen Stationen abgefertigte Gepäck- und Expreßgut wird mit den im Fahrplan mit ◆ bezeichneten Vorortzügen bis Berlin Schlesischer Bahnhof befördert, dort umgeladen und mit den anschließenden, über die Ferngleise der Stadtbahn verkehrenden Fern- und Vorortzügen weiter befördert. In entsprechender Weise wird Gepäck und Expreßgut in umgekehrter Richtung befördert.

Das Umladen von Gepäck in Charlottenburg und auf dem Schlesischen Bahnhof erfordert bis zu 15 Minuten Zeit. Es kann daher auf Weiterbeförderung von Gepäck mit einem in kürzerem Zeitabstand abgehenden Anschlußzuge nicht gerechnet werden. An Sonn- und Festtagen wird nach den Tarifbestimmungen Expreßgut im Berliner Vorortverkehr nicht abgefertigt.

Die in den Tarif aufgenommene zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäß der Vorschrift unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

Berlin, den 26. April 1904. (1192)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-hessisch-oldenburgischer Personenverkehr.

Infolge Wegfalls der Tarifbezeichnung „Hamburg-Altona (Verbindungsbahn)“ treten in dem Aufdruck der Fahrkarten sowie in der Gepäckabfertigung für den Verkehr von und nach Altona und Hamburg mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab geringfügige, für die Reisenden unwesentliche Änderungen ein.

Die Änderungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Das Nähere ist auf den beteiligten Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 27. April 1904. (1193)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Für die auf den russischen Stationen verkauften einfachen Fahrkarten wird bis auf weiteres die Gebühr zu gunsten der Russischen Gesellschaft des Roten Kreuzes von 5 Kop. auf 10 Kop. und für die Rückfahrkarten von 10 Kop. auf 20 Kop. erhöht.

Bromberg, den 27. April 1904. (1194)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

11. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Pfälzische Eisenbahnen.

Lokal-Personen- und Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. erscheinen Nachtrag XXIII zum Lokalpersonentarif und Nachtrag VIII zum Lokalgütertarif. (1195)

Ludwigshafen a/Rh., am 28. April 1904.

---

12. Bilanzen.

Pfälzische Eisenbahnen. Bilanz per 31. Dezember 1903.

Aktiva.

		M.	M.
I	Bahnbaukonto der Ludwigsbahn	129 779 682,87	
	Lokalbahn Speyer-Geinsheim	66 174,74	
	„ Biebermühle-Waldfischbach	560 973,33	130 406 830,94
II	„ der Maximiliansbahn	—	37 902 626,30
III	„ „ Nordbahnen	62 355 754,78	
	Lokalbahn Grünstadt-Altleiningen	725 156,71	
	„ Alsenz-Obermoschel	264 029,26	63 344 940,75
IV	Im Bau:		
	Linie Homburg-Scheidt	5 537 862,47	
	„ Münster a/St.-Homburg	15 309 231,97	20 847 094,44
V	Disponibele Mittel:		
	Kassakonto	9 263,41	
	Wechselkonto	9 656,07	
	Guthaben bei Bankiers	8 605 805,71	
	„ für Frachten	951 143,78	
	„ aus Verkehrsabrechnungen	1 769 630,70	
	„ für Bauvorschüsse etc.	49 054,43	11 394 554,10
VI	Materialvorräte	—	1 678 825,27
VII	Verschiedene Ausstände	—	261 769,12
VIII	Depositenkonto	—	10 125,—
IX	Passivreste des Betriebes	—	11 108 053,75
			276 954 819,67

Passiva.

		M.	M.	M.
I	Ludwigsbahn: Aktienkapital	—	19 986 857,14	
	Prioritätskapital, abz. der Amortisation	—	92 594 900,—	
	Amortisation bis inkl. 1902	19 242 777,04	20 507 877,04	133 089 634,18
	„ pro 1903	1 265 100,—		
II	Maximiliansbahn: Aktienkapital	—	11 614 285,71	
	Prioritätskapital, abz. der Amortisation	—	22 688 500,—	
	Amortisation bis inkl. 1902	3 707 614,48	3 979 614,48	38 282 400,19
	„ pro 1903	272 000,—		
III	Nordbahnen: Aktienkapital	—	18 668 571,43	
	Prioritätskapital, abz. der Amortisation	—	40 545 700,—	
	Amortisation bis inkl. 1902	6 323 714,32	6 792 714,32	66 006 985,75
	„ pro 1903	469 000,—		
IV	Reichszuschüsse:	31 280 205,84		
	für Linie Homburg-Scheidt	—	5 252 400,—	
	„ „ Münster a/St.-Homburg	—	16 227 600,—	21 480 000,—
V	Versicherungsfonds	—		648 162,11
VI	Verschiedene Kreditoren:			
	aus Verkehrsabrechnungen etc.	—	2 503 612,53	
	Amortisationsrückstände	—	116 000,—	
	rückständige Zinscoupons	—	61 453,94	
	„ Dividenden	—	30 175,40	
	gekündigte Obligationen (Konvertierung)	—	7 714,30	2 718 956,17
VII	Barkautionen	—	—	34 860,—
VIII	Krankenkassen	—	—	25 310,05
IX	Reservefonds	—	—	1 153 443,58
X	Reserve zur Verfügung der Verwaltung: Bar	—	178 969,64	
	Wertpapiere-depot	—	10 125,—	189 094,64
XI	Staatszinszuschüsse	—	—	11 108 053,75
XII	Saldo der Betriebsrechnung pro 1903	—	—	2 217 919,25
				276 954 819,67

Gewinn- und Verlustrechnung für das Betriebsjahr 1903.

Soll.

	ℳ	ℳ
An Betriebsausgaben:		
Persönliche Ausgaben	12 240 736,97	
Sachliche Ausgaben	11 829 687,75	24 070 424,72
An Verzinsung des Prioritätskapitals	—	5 395 424,50
„ Amortisation „ „	—	2 006 100,—
„ Verzinsung des Aktienkapitals	—	2 068 718,44
„ Aktivrest des Betriebes pro 1903	—	2 217 919,25
		35 758 586,91

Haben.

	ℳ	ℳ
Per Betriebseinnahmen:		
Personentransporte	8 062 361,48	
Gütertransporte	17 656 247,23	
Kohlentransporte	4 896 027,76	
Sonstige Einnahmen	5 143 950,44	35 758 586,91

Vorstehende Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sind unterm Heutigen durch die Generalversammlung genehmigt worden. Es kommen demnach (außer den bereits bezogenen Aktienzinsen von 4 % bezw. 4½ %) als Dividende für das Jahr 1903 zur Auszahlung:

für die Pfälzische Ludwigsbahn pro Aktie 6 % = 51,43 ℳ
„ „ „ Maximiliansbahn „ „ 2 % = 17,14 „ und
„ „ Pfälzischen Nordbahnen „ „ 1 % = 8,57 „

gegen Einlieferung der Dividendencoupons pro 1903.

Diese Dividenden können sofort bei den nachstehenden Bankhäusern und der Direktionshauptkasse in Ludwigshafen a/Rh. bezogen werden:

in Frankfurt a/M. bei Phil. Nik. Schmidt,
„ „ „ der Direktion der Diskontogesellschaft,
„ Mannheim „ W. H. Ladenburg & Söhne,
„ „ „ der Rheinischen Kreditbank,
„ München „ „ Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg „ „ Kgl. Hauptbank (und deren Filialen),
„ Berlin „ „ Direktion der Diskontogesellschaft,
„ „ „ S. Bleichröder.

Ludwigshafen a/Rh., den 29. April 1904. (1196)

Die Direktion.
v. Lavale.

13. Verdingungen.

Die Lieferung und Aufstellung dreier Lokomotivdrehscheiben von 16,076 m Nutzlänge für die Bahnhöfe Kandrzin, Myslowitz und Peiskretscham soll verdungen werden. Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen technischen Bureau in Kattowitz zur Einsicht aus oder können gegen Erstattung von 2,00 ℳ in bar von dort bezogen werden. Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Drehscheiben für Kandrzin, Myslowitz und Peiskretscham“ sind bis zum Eröffnungstermin, den 28. Mai d. J., mittags 12 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzureichen.

Kattowitz, den 25. April 1904. (1197)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Erd- und Maurerarbeiten zur Befestigung des Mittelbahnsteigs auf Bahnhof Langensalza (rd 1050 qm Tonfliesenbelag einschließl. Materiallieferung, ausschl. Zement) sollen in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Das Verdingnisheft ist gegen portofreie Bareinsendung von 0,6 ℳ von hier zu beziehen.

Die Öffnung der Offerten, welche verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot, Befestigung Mittelbahnsteig Langensalza“ versehen sein müssen, findet am

Sonnabend, den 14. Mai d. J., mittags 12 Uhr, statt.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Gotha, den 27. April 1904. (1198)
Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung eines Wasserbottichs von 300 cbm Inhalt (Bauart Intze) für Bahnhof Gnesen soll verdungen werden. Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem technischen Bureau, Zimmer 187, zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 2 ℳ von uns bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens den 18. Mai d. J., mittags 12 Uhr, frei an uns einzusenden.

Bromberg, den 18. April 1904. (1199)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

Gruppe I.

Holz- und Seilerwaren, als: Rechen, Stiele, Reisigbesen; Werg, Hanf, Nahtleinen, Schnüre, Bindfaden und Spitzstränge.

Gruppe II.

Gewebe und Posamentierwaren, als: Vorhangstoffe, wollene, halbleinene, Wagenteppichzeug, Teppichborden, Futterzeug, Segeltuch, Packleinwand, Apparatdecken von Ledertuch; Dochte, Wollschnüre, Naht- und Plattschnur, Samtbördchen, Nähfaden, Schmierpolster und Wiechengarn.

Gruppe III.

Glas und Tonwaren, als: Ölbehälter, Milchglasglocken, Wagenlaternengläser, Glastafeln, Steingutkrüge, Steinguthäfen, Nachtgeschirre und Normalisolatoren.

Gruppe IV.

Chemikalien und Farben, als: Bittersalz, Kupfervitriol, Soda, Sublimat, Karbolsäure, Salzsäure, Salmiak; Bleiweiß, Goldocker, Mennige, Parisergelb, Englischrot, Kienruß, Goldbronze und Gold, feines.

Gruppe V.

Lederwaren, Mineralien, Pech, Teer und Harze, als: Zaumleder, Maschinenriemenleder, Vachetteleder, Schaffelle, Putzleder, Fensterzugriemen, Nähriemen; Bimsstein, gewöhnlicher und Wiener, Kreide, geschlemmte und geschnittene, Graphit; Pechfackeln, Pechkränze, Kolophonium, Burgunderharz.

Gruppe VI.

Papiere und Verschiedenes, als: Fließpapier, Packpapier, Pappendeckel; Baumwollfadenreste, alte Leinwand, Schmirgelleinen, Glaspapier, Salband, Roßhaar, Gummi arabicum, Zimmermannsbleie, Filze, Korkstopfen mit Glasröhrchen und Drahtbürsten.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verdingung 16. Mai 1904“

versehen spätestens

Montag, den 16. Mai 1904, vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf.

Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 27. April 1904. (1200)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verdingung von 13 100 qm klarem Glas, Sorte I in 6 Losen, 1010 qm klarem Glas, Sorte II in 4 Losen, 970 qm mattgeschliffenem Glas in 6 Losen, 6400 Stück Glasglocken zur Innenbeleuchtung der Personen- und Gepäckwagen und 680 Tafeln unbelegtem Spiegelglas in je 1 Lose für den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin sowie 1190 qm grünem Glas und 2080 qm rotem Glas in je 2 Losen, 17 200 Stück geschnittenen grünen Glasscheiben und 25 700 Stück geschnittenen roten Glasscheiben in je 8 Losen, für den Beschaffungsbezirk der Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 26. Mai 1904, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin, W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 23. Mai 1904 an die betreffenden Werkstätteninspektionen einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 60 ₰ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 22. Juni 1904.

Berlin, den 29. April 1904. (1201)
Königliche Eisenbahndirektion.

14. Offene Stellen.

Gesucht

von Nebeneisenbahn in Thüringen ein Bahnmeisterdiätar oder jüngerer Bahnmeister sowie ein im inneren und äußeren Stationsdienst vollständig ausgebildeter Stationsdiätar zum möglichst baldigen Antritt. Lebenslauf und Gehaltsansprüche unter A. Z. Exped. dieser Ztg. (1202)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 36. 7. Mai 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Betriebsergebnisse deutscher u. ausländischer Eisenbahnen im Jahre 1901.

Die Umgehungsbahn am Baikalsee und die Eisenbahn auf dem Eise des Baikalsees.

Die preuß. Kanalvorlage im Abgeordnetenhause.

Nachrichten:

Deutschland: Wohlfahrtseinrichtungen für die Eisenbahnarbeiter der preuß.-hess. Eisenbahngemeinschaft. — Eröffnung der neuen Eisenbahnbrücke über die Hotzenplotz der Strecke Leobschütz-Deutsch-Rasselwitz. — Eisenbahnunfall bei Plattling. — Der Rheinauhafen bei Mannheim. — Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen. — L. Oberschulte †. — Personalnachrichten.

Österreich: Eine Reform der Steuerveranlagung der Eisenbahnen. — Die Zuckertarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Fahrkartensteuer. — Bahnfrachtsätze für Hamburg und Triest. —

Ungarn: Neue Signalisierungsvorschrift u. neue Grundzüge der auf den Verkehrsdienst der Hauptbahnen u. der Lokalbahnen (Vizinalbahnen) bezüglichen Vorschriften. — Ausstand der Bediensteten der Staatsbahnen.

Übrige europäische Länder: Motorwagenunglück. — Abschluß der schweizer. Bundesbahnen für 1903. — Brünigbahn und Brienzer Seebahn. — Eisenbahn Vevey-Chexbres. — Simplontunnel. — Neue Bahnlinie Aosta-Martigny. — Elektrische Bahnlinie Mailand-Varese-Porto Ceresio. — Generalversammlung der Aktionäre der italienischen Südbahnen. — D-Züge auf der englischen Ostbahn. — Feierliche Einweihung der neuen Landungsbrücke in Queenborough.

Fremde Weltteile: Fahrplan der sibirisch-russischen Bahnen.

Allgemeines: Funkenfänger Bauart Steinwedel. — Einführung des Metermaßes in England.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr 13 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Die Betriebsergebnisse deutscher und ausländischer Eisenbahnen im Jahre 1901.

Wie alljährlich,*) sollen im Folgenden die wichtigsten Ergebnisse des Betriebs der deutschen Bahnen und einiger außerdeutschen Bahnnetze Europas zusammengestellt werden. Sie beziehen sich auf das Rechnungsjahr 1901, das für die außerdeutschen Bahnen mit dem Kalenderjahre zusammenfällt, für die deutschen Bahnen den Zeitraum vom 1. April 1901 bis zum 31. März 1902 umfaßt. Mit einigen unwesentlichen Änderungen ist in den Tabellen die bisherige Anordnung beibehalten worden; es wird nur hier und da erforderlich sein, sie zu erläutern, da die Zahlen für sich sprechen und für die Leser dieser Zeitung ohnehin verständlich sind. Auch kann auf die erläuternden Bemerkungen der früheren Jahre, die im wesentlichen jetzt noch zutreffend sind, Bezug genommen werden.

*) Zuletzt in Nr 32 vom 25. April 1903, S. 493 ff.

In den Längenverhältnissen, die in der Tabelle 1 dargestellt sind, sind erhebliche Verschiebungen im Berichtsjahre nicht eingetreten. Die deutschen Bahnen haben ihren

Tabelle 1.

Länder	Bahnen	Betriebslänge in Kilometern		Zunahme 1901 gegen 1900	zwei- und mehrgleisige Strecken (Eigentumslänge) 1901		Nebeneisenbahnen (Eigentumslänge) 1901	
		1900	1901	%	km	%	km	%
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preußisch-hessische Staatsbahnen	30 741	31 366	2,0	12 550	40,1	11 241	35,9
	badische Staatsbahnen	1 582	1 667	5,4	633	40,0	199	12,6
	bayerische Staatsbahnen	5 750	5 772	0,4	1 935	33,1	1 755	30,0
	württembergische Staatsbahnen	1 748	1 803	3,1	408	22,6	207	11,5
	sächsische Staatsbahnen	2 624	2 648	0,9	850	32,5	843	32,2
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	1 835	1 873	2,1	1 033	55,1	346	18,4
	deutsche Privatbahnen	4 024	4 343	7,9	732	16,8	3 106	71,2
	alle deutschen Bahnen	50 160	51 328	2,3	18 275	35,8	18 639	36,5
Österreich-Ungarn	Gesamtnetz der Lokomotiveisenbahnen	34 926	35 523	1,7	3 741	10,7	13 305	38,1
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	1 737	1 734	— 0,2	598	37,6	113	7,1
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	4 060	4 048	— 0,3	1 622	40,1	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	38 044	38 271	0,6	16 341	42,7	—	—
Schweiz	Gesamtnetz der Lokomotiveisenbahnen	3 867	3 930	1,6	513	13,1	—	—
Großbritannien und Irland	Gesamtnetz	35 165	35 524	1,0	19 746	55,6	—	—

Bestand um 2,3 % vergrößert (im Vorjahre um 1,8 %), haben also eine größere Neubautätigkeit entfaltet, als die außerdeutschen Bahnen, von denen die österreichisch-ungarischen mit 1,7 % und die schweizerischen mit 1,6 % an der Spitze stehen. Belgien und Holland haben sogar 0,3 % und 0,2 % ihres Besitzstandes eingebüßt. In Belgien sind nämlich etwa 11,5 km durch Außerbetriebsetzung und Neuvermessung von Strecken fortgefallen, in Holland ist die bisher von den beiden großen Bahngesellschaften gemeinschaftlich betriebene, etwa 3 km lange Strecke Gronau-Landesgrenze am 1. April 1901 in den Betrieb der Königlichen Eisenbahndirektion Münster i/W. übergegangen. Den an sich größten Streckenzuwachs hat die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft mit 625 km zu verzeichnen; unmittelbar darauf folgt Österreich-Ungarn mit 597 km. Bei der Beurteilung der Ausstattung der einzelnen Vergleichsländer mit zwei- und mehrgleisigen Strecken darf nicht übersehen werden, daß die Statistiken der einzelnen Länder nicht immer dieselben Eisenbahn**gattungen** umfassen. So sind z. B. in der französischen Statistik nur die **Hauptbahnen**, nicht aber die Bahnen untergeordneter Bedeutung berücksichtigt, während in den preußisch-hessischen Staatsbahnen 35,9 % **Nebenbahnen** enthalten sind. Obwohl also nach Tab. 1 die preußisch-hessischen Staatsbahnen nur zu 40,1 %, die französischen Bahnen dagegen zu 42,7 % mehrgleisig ausgebaut sind, muß man doch sagen, daß die preußischen **Hauptbahnen** in weit höherem Maße mit mehrgleisigen Strecken versehen sind, als die französischen. Großbritannien steht wegen seines starken Verkehrs mit 55,6 % an der Spitze; ihm folgt in nahem Abstande Elsaß-Lothringen mit 55,1 %. Im Jahre 1901 ist verhältnismäßig wenig für den mehrgleisigen Ausbau der Bahnen geschehen, manche Bahnen sind sogar durch den Neubau eingleisiger Strecken in ihrer Ausstattung mit mehrgleisigen Strecken verhältnismäßig zurückgegangen. Die größte Zunahme hat Holland mit 3,2 % zu verzeichnen.

In der Tabelle 2 sind für die Vergleichsländer alle die Bahnen zusammengestellt, die dem öffentlichen Verkehr dienen und dabei über den rein örtlichen Verkehr innerhalb der Städte und ihrer Vororte (Straßenbahnen) hinausgehen. Es sind also in Deutschland außer den Haupt- und Nebenbahnen noch insbesondere die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen hinzugezogen, in Frankreich die Chemins de fer d'intérêt local und die Tramways pour voyageurs et marchandises, in Österreich-Ungarn die Lokalbahnen, in Großbritannien die Light Railways, in Belgien die Chemins de fer économiques.

Wie sich aus der Zusammenstellung ergibt, hat das Deutsche Reich im Berichtsjahre die hohe Zahl von 58 644 km Eisenbahnen (Haupt-, Neben- und nebenbahnähnlicher Klein-

Tabelle 2.

Länder	Arten der Bahnen: Hauptbahnen	Nebenbahnen: vollspurige	Nebenbahnen: schmalspurige	Nebenbahnähnliche Kleinbahnen	Gesamtheit der Bahnen	es entfallen auf: 100 qkm	es entfallen auf: 10 000 Einwohner
	Kilometer						
Deutschland:							
Preußen	18 397	12 302	459	5429	36 587	10,49	10,52
Bayern	4 607	2 145	83	—	6 835	9,01	10,98
Sachsen	1 751	704	424	—	2 879	19,20	6,78
Württemberg	1 466	215	218	—	1 899	9,73	8,70
Baden	1 468	426	250	43	2 187	14,50	11,66
Elsaß-Lothringen	1 306	361	192	—	1 859	12,80	10,75
übrige Staaten	3 392	2 500	267	239	6 398	12,28	11,02
zusammen Ende 1901	32 387	18 653	1893	5711	58 644	10,85	10,31

Länder	Chemins de fer d'intérêt: général	Chemins de fer d'intérêt: local	Tramways pour voyageurs et marchandises	Gesamtheit der Bahnen	es entfallen auf: 100 qkm	es entfallen auf: 10 000 Einwohner
Frankreich	38 271	5 386	3292	46 949	8,8	12,0

Länder	Hauptbahnen	Nebenbahnen: vollspurige	Nebenbahnen: schmalspurige	Gesamtheit der Bahnen	es entfallen auf: 100 qkm	es entfallen auf: 10 000 Einwohner
Österreich-Ungarn	21 607	13 305	456	35 368	5,2	7,5
Holland und Luxemburg	—	—	—	3 257	9,1	6,1
Belgien	—	—	—	6 476	22,0	9,7
Schweiz	—	—	—	3 910	9,4	11,8
Großbritannien und Irland	—	—	—	35 462	11,3	8,5

Tabelle 3.

Länder	Bahnen	in 24 Stunden kamen auf 1 km Züge: 1900	1901	davon: Personenzüge [1]	davon: Güterzüge	geleistete Wagenachskilometer auf 1 km: 1900	1901	darunter von: Personenwagen	darunter von: Gepäck- und Güterwagen
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preußisch-hessische Staatsbahnen	28,33	28,31	16,5	11,8	426 439	413 984	92 560	315 644
	badische Staatsbahnen	35,93	37,90	24,5	13,4	450 686	432 128	121 439	306 109
	bayerische Staatsbahnen	24,34	24,91	17,6	7,3	308 490	304 215	77 082	217 043
	württembergische Staatsbahnen	25,38	26,50	17,5	9,0	281 810	293 209	91 709	194 965
	sächsische Staatsbahnen	31,54	30,96	19,6	11,4	432 862	406 293	112 659	286 231
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließlich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	33,40	32,85	19,3	13,6	472 939	451 525	96 032	351 328
	deutsche Privatbahnen	14,75	14,53	11,0	3,5	141 646	131 139	35 253	93 706
	alle deutschen Bahnen	26,84	26,89	16,5	10,4	378 089	366 135	86 767	273 309
Österreich-Ungarn	Gesamtnetz	15,80	15,98	9,1	6,9	245 176	244 364	49 654	189 887
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	29,27	30,98	21,9	9,1	315 652	334 407	105 947	222 525
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	39,49	40,07	23,0	17,1	—	—	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	25,1	24,5	15,8	8,7	169 327 [2]	166 214 [2]	57 766 [2] [3]	108 448 [2] [3]
Schweiz	Gesamtnetz	20,92	20,89	16,4	4,5	190 520	190 763	66 793	115 636
Großbritannien u. Irland	Gesamtnetz	50,40	49,50	28,0	21,5	—	—	—	—

[1]) Einschließlich der gemischten Züge. — [2]) Wagenkilometer. — [3]) Bei den französischen Hauptbahnen sind die Leistungen der Gepäckwagen mit denen der Personenwagen zusammen nachgewiesen.

bahnen) erreicht; es übertrifft damit das an zweiter Stelle stehende Frankreich um rund 12 000 km. England und Österreich-Ungarn folgen in weitem Abstand. Auch die Zunahme war im Jahre 1901 in Deutschland am größten (über 2000 km).

Ein richtiges Bild von der Ausstattung der Vergleichsländer mit Eisenbahnen geben die beiden letzten Spalten der Tabelle, in denen die Bahnlänge in Verhältnis zu der Landfläche und der Einwohnerzahl gesetzt ist. Die Ergebnisse dieser Berechnung sind im wesentlichen dieselben, wie in den früheren Jahren; sie sind schon zu oft erläutert worden, als daß es angebracht wäre, darauf noch einmal einzugehen.

Über die Beförderungsleistungen gibt die Tabelle 3 Auskunft. Sie zeigt, daß Großbritannien und in ziemlich weitem Abstande Belgien die dichteste Zugfolge haben. In Deutschland ist die Zugfolge durchschnittlich um 46 % geringer. Baden, Elsaß-Lothringen und Sachsen haben verhältnismäßig noch die größte Dichtigkeit, während die deutschen Privatbahnen infolge ihres hohen Bestandes an Nebenbahnen — 71,2 % — sich mit dem spärlichsten Fahrplan begnügen.

In allen Ländern übersteigt die Zahl der Personenzüge die der Güterzüge — im Durchschnitt um etwa ein Drittel. In Holland werden sogar über doppelt so viel Personenzüge gefahren, in der Schweiz — infolge des starken Personenverkehrs — und bei den deutschen Privatbahnen mehr als dreimal so viel.

Berechnet man dagegen die auf 1 km Betriebslänge geleisteten Wagenachskilometer, so ändert sich das Bild; da zeigt sich, daß in allen Ländern weit mehr Güterwagen gefahren sind, als Personenwagen; es kommen auf 1 Personenwagenachskilometer meist 2 bis 3 Güterwagenachskm. Diese Erscheinung entspricht der unten aus Tabelle 6 ersichtlichen Tatsache, daß ein Güterzug durchschnittlich etwa dreimal so viel Achsen führt, wie ein Personenzug.

Die relativ stärkste Beförderungsleistung haben — für England und Belgien versagt die Statistik — Elsaß-Lothringen und Baden, die auf 1 km 451 525 und 432 128 Wagenachskm gefahren haben; Preußen steht trotz seines erheblichen Besitzes an Nebenbahnen an dritter Stelle. Abgesehen von den deutschen Privatbahnen, die naturgemäß schlechter gestellt sind, stehen die französischen und schweizerischen Bahnen weit hinter den meisten deutschen Bahnen zurück; sie haben nicht einmal die Hälfte der kilometrischen Leistungen der preußisch-hessischen Gemeinschaft aufzuweisen, wohl hauptsächlich infolge ihres schwachen Güterverkehrs, der auch in der Tabelle 4 Ausdruck findet. Während nämlich in Preußen-Hessen auf 1 km 773 586 Tonnenkilometer gefahren wurden, haben es diese beiden Länder nur auf 425 873 und 198 132 tkm gebracht.

Die stärkste Beförderungsleistung im Güterverkehr haben nach wie vor die Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen erreicht, die 905 067 tkm auf 1 km gefahren haben.

Ein Vergleich mit den Beförderungsleistungen des Vorjahres zeigt fast überall einen merklichen Rückgang des Güterverkehrs. Die wirtschaftliche Krisis, die schon die Ergebnisse des Jahres 1900 beeinflußt hatte, hat im Jahre 1901/02 ihren

Tabelle 4.

Länder	Bahnen	geleistete Personenkilometer auf 1 km						durchschnittliche Fahrt einer Person 1901	gefahrene Gütertonnenkilometer auf 1 km						durchschnittliche Fahrt einer Gütertonne 1901
		Anzahl		Vermehrung oder Verminderung von 1900 auf 1901		dagegen Vermehrung von 1899 auf 1900			Anzahl		Vermehrung oder Verminderung von 1900 auf 1901		dagegen Vermehrung oder Verminderung von 1899 auf 1900		
		1900	1901	im ganzen	im Verhältnis %	im ganzen	im Verhältnis %	km	1900	1901	im ganzen	im Verhältnis %	im ganzen	im Verhältnis %	km
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preuß. - hessische Staatsbahnen	469 992	474 339	+ 4 347	+ 0,9	26 211	5,9	24,21	828 050	773 586	— 54 464	— 6,6	+ 29 045	+ 3,6	113,99
	badische Staatsbahnen	459 528	463 133	+ 3 605	+ 0,8	25 786	5,9	20,15	694 924	624 647	— 70 277	— 10,1	+ 52 462	+ 8,2	77,23
	bayerische Staatsbahnen	263 301	262 376	— 925	— 0,4	14 770	5,9	29,87	474 591	446 336	— 28 255	— 6,0	+ 17 125	+ 3,7	141,45
	württembergische Staatsbahnen	360 356	368 788	+ 8 432	+ 2,3	15 582	4,5	19,96	368 532	375 236	+ 6 704	+ 1,8	— 6 529	— 1,7	86,05
	sächsische Staatsbahnen	472 898	462 090	— 10 808	— 2,3	21 369	4,7	20,83	580 597	526 955	— 53 642	— 9,2	+ 30 444	+ 5,5	66,36
	elsaß - lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	351 813	346 389	— 5 424	— 1,5	27 946	8,6	22,46	987 982	905 067	— 82 915	— 8,4	— 3 961	— 0,4	77,63
	deutsche Privatbahnen	172 838	171 676	— 1 162	— 0,7	5 313	3,2	15,51	281 192	252 219	— 28 973	— 10,3	+ 8 546	+ 3,1	40,23
	alle deutschen Bahnen	411 780	413 820	+ 2 040	+ 0,5	22 480	5,8	23,50	699 955	651 590	— 48 365	— 6,9	+ 23 349	+ 3,5	100,56
Österreich-Ungarn	Gesamtnetz	226 001	230 773	+ 4 772	+ 2,1	5 353	2,4	34,37	450 234	441 721	— 8 513	— 1,9	+ 16 716	+ 3,9	103,95
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	325 892	351 803	+ 25 911	+ 8,0	13 821	4,4	29,41	356 229	371 500	+ 15 271	+ 4,3	— 13 537	— 3,7	90,36
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	669 606[1]	678 396	+ 8 790	+ 1,3	49 786[1]	8,0[1]	22,21	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	369 021	340 371	— 28 650	— 7,8	40 037	12,2	31,1	442 016[1]	425 873	— 16 143	— 3,7	+ 15 727[1]	+ 3,7[1]	130,9
Schweiz	Gesamtnetz	321 028	318 398	— 2 630	— 0,8	4 213	4,6	20,19	206 539[1]	198 132	— 8 407	— 4,1	+ 653[1]	+ 0,3[1]	55,61

[1]) Die Abweichungen gegen frühere Angaben beruhen auf nachträglichen Berichtigungen.

Höhepunkt erreicht. Ein annähernd richtiges Bild ihres Verlaufs ergeben die monatlichen Aufzeichnungen über die Roheinnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen. Vom Monat August 1900 an verminderte sich die prozentuale Zunahme der Einnahmen im Vergleich zu den gleichen Monaten des Vorjahres immer mehr bis zum Monat Juni 1901, wo die Einnahmen sogar unter die des Vorjahres herabzugehen begannen, und zwar in immer stärkerem Maße bis zum Monat Februar 1902. Erst im Laufe des Monats März 1902 begann wieder ein langsames Steigen der Konjunktur.

Das Jahr 1901 stand also ganz im Zeichen des wirtschaftlichen Niedergangs. War schon die Verkehrszunahme von 1899 auf 1900 in den meisten Vergleichsländern recht unbedeutend und in Elsaß-Lothringen, Württemberg und Holland sogar eine Abnahme zu verzeichnen gewesen, so war die Wirkung der schlechten wirtschaftlichen Lage auf den Verkehr im Jahre 1901 noch viel augenfälliger: Alle Länder bis auf Württemberg und Holland — die, wie erwähnt, im Vorjahre eine Abnahme zu verzeichnen hatten — sind in ihrem Güterverkehr wieder heruntergegangen, am stärksten die deutschen Privatbahnen (um 10,3 %), Baden (10,1 %), Sachsen (9,2 %) und Elsaß-Lothringen (8,4 %). Preußen nimmt mit einer Verkehrsabnahme von 6,6 % eine mittlere Stellung ein, hat aber viel schlechter abgeschlossen, als die außerdeutschen Bahnen, von denen die Schweiz mit 4,1 % die größte Verkehrsabnahme erfahren hat.

Der Personenverkehr ist durch die schlechte Geschäftslage gleichfalls stark beeinflußt worden, wenn auch in geringerem Maße als der Güterverkehr. Im Vorjahre hatten noch alle Länder eine kleine Personenverkehrssteigerung (durchschnittlich um 5—6 %) gehabt, im Jahre 1901 dagegen ist durchschnittlich etwa ein Stillstand eingetreten, in manchen Ländern — darunter in erster Linie in Frankreich in Höhe von 7,8 % (im Vorjahre + 12,2 %) — sogar ein Rückgang.

Die durchschnittliche Reiselänge einer Person bewegte sich im Jahre 1901 zwischen 15,51 km (bei den deutschen Privatbahnen) und 34,37 km (in Österreich-Ungarn), meist aber zwischen 20 und 30 km. Das Übergewicht Österreich-Ungarns dürfte sich zum Teil auch dadurch erklären, daß dort bei der verhältnismäßig geringen Zahl von Großstädten der Lokalverkehr eine untergeordnete Rolle spielt, während z. B. in Preußen der Stadt- und Vorortverkehr der großen Städte und insbesondere Berlins einen sehr erheblichen Umfang hat und den Durchschnitt der Reiselänge stark herabdrückt.

Die durchschnittliche Beförderungslänge einer Gütertonne war bei den deutschen Privatbahnen (40,28 km) und in der Schweiz (55,61 km) am niedrigsten, in Bayern (141,45 km) und Frankreich (130,9 km) am größten; dann folgt die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft mit 113,99 km.

In der Ausstattung mit Betriebsmitteln — Tabelle 5 — hat Großbritannien die höchsten Zahlen aufzuweisen. Dank seinem starken Personenverkehr hat es auf 100 km Betriebslänge um 80 % mehr Personenwagen als Preußen.

Tabelle 5.

Länder	Bahnen	auf 100 km Betriebslänge kommen		
		Lokomotiven	Personenwagen	Gepäck- und Güterwagen
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preußisch-hessische Staatsbahnen	42	77	939
	badische Staatsbahnen	43	105	776
	bayerische Staatsbahnen	31	80	464
	württembergische Staatsbahnen	35	72	515
	sächsische Staatsbahnen	49	130	1120
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließlich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	42	83	968
	deutsche Privatbahnen	21	47	530
	alle deutschen Bahnen	38	78	818
Österreich-Ungarn	Gesamtnetz	23	48	529
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	32	79	605
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	71	136	1652
Frankreich	französische Hauptbahnen	28	75	775
Schweiz	Gesamtnetz	31	75	356
Großbritannien u. Irland	Gesamtnetz	61	138	2069

Tabelle 6.

Länder	Bahnen	Personenzugbetrieb: durchschnittliche Umlaufstrecke eines Personenwagens (km)	Personenzugbetrieb: durchschnittliche Besetzung eines Personenzuges (Personen)	Personenzugbetrieb: durchschnittliche Achsenzahl eines Personenzuges	Güterzugbetrieb: durchschnittliche Umlaufstrecke eines Güterwagens (km)	Güterzugbetrieb: durchschnittliche Ausnutzung der Tragfähigkeit (%)	Güterzugbetrieb: durchschnittliche Achsenzahl eines Güterzuges
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preußisch-hessische Staatsbahnen	47 524	78,7	22	16 452	42,44	66
	badische Staatsbahnen	49 588	51,7	18	16 364	35,61	56
	bayerische Staatsbahnen	40 046	42,5	19	18 373	38,23	62
	württembergische Staatsbahnen	46 204	60,9	20	17 057	35,26	51
	sächsische Staatsbahnen	36 624	74,7	22	12 329	40,15	61
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließlich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	50 285	50,3	19	13 763	50,47	64
	deutsche Privatbahnen	33 394	42,6	16	14 051	46,31	54
	alle deutschen Bahnen	45 155	68,6	21	16 037	42,01	64
Österreich-Ungarn	Gesamtnetz	46 553	64,6	—	16 980	42,78	—
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	55 306	44,1	—	13 498	35,38	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	48 979	59,0	10 *)	14 606	—	34 *)
Schweiz	Gesamtnetz	32 977	53,1	9	13 894	29,90	15

*) Wagen.

An Güterwagen ist seine Überlegenheit noch ausgesprochener; es muß aber dabei bedacht werden, daß die englischen Güterwagen meist nur geringe Tragfähigkeit (7—8 t) haben, während im Festlande die Wagen mit weit höherer Tragfähigkeit überwiegen. Unter Berücksichtigung dieser Tatsache muß man wohl Belgien die erste Stelle unter den Vergleichsbahnen zusprechen, das England in geringem Abstande folgt und ihm in der Ausstattung mit Lokomotiven sogar um 16 % überlegen ist. Preußen ist infolge seines reichen Besitzes an Nebenbahnen geringer ausgestattet; bei der Größe ihres Eisenbahnnetzes ist die preußisch-hessische Verwaltung ja auch in der Lage, über ihre Betriebsmittel zweckmäßiger zu verfügen und sie besser auszunutzen, als die kleineren, mit weniger Durchgangslinien versehenen Verwaltungen.

Die Tabelle 7 gibt Auskunft über das in den Eisenbahnen der Vergleichsländer angelegte Kapital. Die Gründe für die Verschiedenheit der kilometrischen Anlagekosten der einzelnen Länder, insbesondere für die unverhältnismäßig hohen Anlagekosten der englischen Bahnen, sind dem Leser hinreichend bekannt. Es könnte aber auffallen, daß in dem letzten Jahre das kilometrische Anlagekapital fast aller Vergleichsbahnen gestiegen ist. Man sollte meinen, daß in diesen mit so dichten, abgeschlossenen Bahnnetzen ausgestatteten Ländern in der Hauptsache nur noch der Bau billigerer Nebenbahnen in Frage käme und dadurch der Kostendurchschnitt herabgedrückt werden müßte. Das würde auch zweifellos der Fall sein, wenn die Vermehrung des Anlagekapitals hauptsächlich dem Bau neuer Bahnen zuzuschreiben wäre. Dieser spielt aber keine entscheidende Rolle. Von den im Etatsjahre 1901 zu den preußischen Anlagekosten hinzutretenden rund 194 000 000 ℳ kommen z. B. nur 44 000 000 ℳ auf den Bau neuer Bahnen, während rund 46 000 000 ℳ auf die Vermehrung der Betriebsmittel, 16 000 000 ℳ auf die Herstellung zweiter, dritter und vierter Gleise usw. und 87 000 000 ℳ auf die Umgestaltung von Eisenbahnanlagen, Erweiterung von Bahnhöfen, Herstellung und Erweiterung von Werkstätten, Lokomotiv-, Wagen- und Güterschuppen usw. entfallen. Diese Erweiterungen von Eisenbahnanlagen sind in der Regel da notwendig, wo der Verkehr am stärksten ist, d. h. in der Nähe von großen Städten und Industriezentren, in denen der Grunderwerb besonders hohe Kosten verursacht.

Die deutschen Privatbahnen sind die einzigen, deren kilometrische Anlagekosten herabgegangen sind; die höchste kilometrische Kapitalzunahme haben die badischen Staatsbahnen (13 %) und die Reichseisenbahnen von Elsaß-Lothringen (10,3 %) aufzuweisen.

Die Finanzergebnisse — Tabellen 8 und 9 — der europäischen Bahnen stehen, wie schon dargelegt, im Jahre 1901 ganz unter dem Einflusse der wirtschaftlichen Depression. In erster Linie findet der Niedergang der Industrie in der Verminderung der Einnahmen aus dem Güterverkehr Ausdruck. Die Tabelle 9 zeigt, daß sich — mit Ausnahme von Frankreich und Holland — überall das Verhältnis von Personen- und Güterverkehr zu gunsten des ersteren verschoben hat. Aber auch der

Tabelle 7.

Länder	Bahnen	Anlagekapital Ende 1901 in ganzen Millionen ℳ	Anlagekapital Ende 1901 auf 1 km ℳ	Anlagekapital Ende 1900 auf 1 km ℳ
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preußisch-hessische Staatsbahnen	8 555	273 546	272 787
	badische Staatsbahnen	645	391 586	349 021
	bayerische Staatsbahnen	1 520	259 295	252 298
	württembergische Staatsbahnen	631	349 651	349 607
	sächsische Staatsbahnen	930	355 491	345 983
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließlich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	679	406 398	368 146
	deutsche Privatbahnen	591	140 278	142 282
	alle deutschen Bahnen	12 943	257 935	255 605
Österreich-Ungarn	Gesamtnetz	7 960	217 852	242 498
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	1 586	391 877	380 173
Frankreich	französische Hauptbahnen	13 407	350 055	344 061
Schweiz	Gesamtnetz	1 117	296 715	288 813
Großbritannien und Irland	Gesamtnetz	23 911	673 102	668 848

Tabelle 8.

Länder	Bahnen	Gesamteinnahme (einschl. sonstiger Einnahmen) für 1 km 1900 ℳ	Gesamteinnahme (einschl. sonstiger Einnahmen) für 1 km 1901 ℳ	Gesamtausgabe in Prozenten der Gesamteinnahme 1900 %	Gesamtausgabe in Prozenten der Gesamteinnahme 1901 %	Überschuß für 1 km 1900 ℳ	Überschuß für 1 km 1901 ℳ	Überschuß in Prozenten des Anlagekapitals 1900 %	Überschuß in Prozenten des Anlagekapitals 1901 %
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preußisch-hessische Staatsbahnen	45 532	43 463	58,96	61,25	18 686	16 842	6,90	6,19
	badische Staatsbahnen	49 744	46 086	76,86	79,45	11 509	9 470	3,41	2,72
	bayerische Staatsbahnen	30 150	28 790	71,34	76,55	8 640	6 751	3,39	2,61
	württembergische Staatsbahnen	30 704	30 384	68,24	71,08	9 751	8 786	2,91	2,62
	sächsische Staatsbahnen	45 300	43 341	75,19	78,16	11 239	9 467	3,71	3,02
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließlich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	48 313	44 227	68,73	77,07	15 107	10 143	4,06	2,88
	deutsche Privatbahnen	19 776	18 223	64,39	67,78	7 043	5 872	4,90	4,16
	alle deutschen Bahnen	40 864	38 853	63,52	66,41	14 908	13 053	5,91	5,14
Österreich-Ungarn	Gesamtnetz	23 661	23 450	62,11	64,66	8 966	8 503	3,79	3,53
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	25 178	26 913	72,03	73,64	7 042	7 094	—	—
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	41 220	41 056	69,50	69,50	12 575	12 522	3,35	3,24
Frankreich	französische Hauptbahnen	31 842	30 458	54,33	56,26	14 541	13 321	4,24	3,81
Schweiz	Gesamtnetz	29 454	29 110	58,81	62,51	12 131	10 913	3,76	3,00
Großbritannien und Irland	Gesamtnetz	59 606	59 993	61,78	63,34	22 783	21 996	3,41	3,27

Tabelle 9.

Länder	Bahnen	Von den kilometrischen Gesamteinnahmen entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 1900 ℳ	%	1901 ℳ	%	auf den Güterverkehr 1900 ℳ	%	1901 ℳ	%
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preußisch-hessische Staatsbahnen	12 869	27,58	12 622	28,32	30 280	66,28	28 498	65,32
	badische Staatsbahnen	15 122	29,68	14 756	31,14	28 953	58,20	26 291	57,05
	bayerische Staatsbahnen	9 090	29,72	8 800	30,11	18 647	61,72	17 388	60,21
	württembergische Staatsbahnen	10 700	34,78	10 674	35,01	17 157	55,88	16 861	55,49
	sächsische Staatsbahnen	13 619	29,56	13 332	30,23	26 271	57,99	24 390	56,27
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließlich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	11 285	22,94	10 728	23,83	33 541	69,42	30 593	69,09
	deutsche Privatbahnen	5 321	26,65	5 005	27,20	11 927	60,02	10 864	59,31
	alle deutschen Bahnen	11 760	28,17	11 484	28,91	26 047	64,36	24 723	63,34
Österreich-Ungarn	Gesamtnetz	5 634	23,58	5 692	24,04	16 939	71,56	16 728	71,30
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	11 017	43,75	11 516	42,70	11 728	46,58	12 216	45,39
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	13 982	33,92	13 986	34,07	26 458	64,19	26 367	64,22
Frankreich	französische Hauptbahnen	14 159	44,52	13 267	43,56	17 136	53,88	16 624	54,58
Schweiz	Gesamtnetz	13 461	45,71	13 352	45,87	14 500	49,23	14 221	48,85
Großbritannien und Irland	Gesamtnetz	25 812	43,30	26 252	43,76	30 411	51,02	29 818	49,71

Personenverkehr hat gelitten; die ungünstige finanzielle Lage trat vor allem in der Reisezeit in die Erscheinung, in der mancher, der sonst zu reisen gewohnt war, zu Hause blieb.

Die Gesamteinnahme für 1 km Betriebslänge ist demnach überall zurückgegangen — nur Holland und Großbritannien haben sich auf ihrer Höhe gehalten —, am fühlbarsten in Deutschland (Rückgang um 5,3 %).

Dementsprechend ist auch fast überall der Betriebskoeffizient gestiegen; nur in Belgien ist er mit 69,5 % unverändert geblieben. Die Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen haben sich am meisten verschlechtert, indem der Betriebskoeffizient von 68,73 auf 77,07 % gestiegen ist. Zu ihren starken Einnahmeausfällen infolge Rückgangs des Massengüterverkehrs ist noch eine nicht unwesentliche Steigerung der Betriebsausgaben getreten, insbesondere auch dadurch, daß die durch die hohen Leistungen der Vorjahre stark in Anspruch genommenen Betriebsmittel erhebliche Erneuerungs- und Ausbesserungskosten erheischten.

Den günstigsten Betriebskoeffizienten hat immer noch Frankreich (56,26 %), den ungünstigsten hat Baden (79,45). Trotz dieses guten Betriebsergebnisses erzielt Frankreich eine weit schlechtere Verzinsung seines Anlagekapitals (3,81 %), als die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft, die mit 6,19 % die unbestrittene Führung hat. Bei Großbritannien — das den höchsten kilometrischen Betriebsüberschuß hat — ist es in erster Linie die Höhe der Anlagekosten, die die schlechtere Verzinsung bedingt.

Der Durchschnittsertrag für eine Person und 1 km — Tabelle 10 — hat in allen Ländern — mit Ausnahme von Sachsen, wo eine geringe Steigerung zu verzeichnen ist — eine sinkende Neigung. Die kilometrischen Einnahmen aus dem Güterverkehr für eine Gütertonne sind dagegen in fast allen Ländern (Ausnahme Bayern, Württemberg, Elsaß-Lothringen) gestiegen. Diese Erscheinung ist weniger auf eine Erhöhung der Gütertarife zurückzuführen — eine solche hat z. B. in Preußen nicht stattgefunden —, als vielmehr darauf, daß infolge der

Tabelle 10.

Länder	Bahnen	Durchschnittsertrag für 1 Person und 1 km 1900 ₰	1901 ₰	1 Gütertonne und 1 km 1900 ₰	1901 ₰
Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite)	preußisch-hessische Staatsbahnen	2,64	2,57	3,56	3,59
	badische Staatsbahnen	3,13	3,02	4,05	4,09
	bayerische Staatsbahnen	3,24	3,15	3,84	3,81
	württembergische Staatsbahnen	2,84	2,77	4,52	4,37
	sächsische Staatsbahnen	2,78	2,79	4,28	4,38
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	3,03	2,92	3,31	3,30
	deutsche Privatbahnen	2,98	2,82	3,97	4,05
	alle deutschen Bahnen	2,75	2,67	3,66	3,69
Österreich-Ungarn	Gesamtnetz	2,39	2,37	3,71	3,76
Holland	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	3,21	3,10	3,10	3,10
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	2,04	2,00	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	2,94 (4,00) [1]	2,91 (4,00) [1]	3,75 (3,88) [2]	3,77 (3,90) [2]
Schweiz	Gesamtnetz	3,86	3,86	6,86	7,00

[1]) Die eingeklammerten Zahlen sind in der Weise berechnet worden, daß zu den Zahlen der Statistik die sachlich zugehörigen recettes supplémentaires und die — von den Reisenden in Höhe von 12 % des Fahrpreises zu zahlende — Transportsteuer hinzugerechnet worden ist.

[2]) Die nicht eingeklammerten Zahlen sind der französischen Eisenbahnstatistik entnommen. Wenn man aber die darin enthaltenen Angaben über die Einnahmen im Güterverkehr und die Zahl der gefahrenen Gütertonnen der Berechnung zugrunde legt, ergeben sich die eingeklammerten Zahlen. Der Unterschied ist aus der Statistik nicht aufzuklären.

schlechten Lage der Industrie gerade viele Transporte der niedrig tarifierten Massengüter fortgefallen sind und sich dadurch der Durchschnitt erhöht hat.

Die niedrigsten Personentarife hat Belgien; über seine Gütertarife schweigt die Statistik. Ebensowenig sind die englischen Zahlen zu erlangen; es ist aber bekannt, daß die britischen Personenfahrpreise sehr hoch sind.

Von den deutschen Bahnen hat die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft die niedrigsten Personentarife mit immer noch sinkender Neigung; in den Gütertarifen wird sie nur von den Reichsbahnen um 0,29 ₰ für das Tonnenkilometer unterboten, während Sachsen und Württemberg die höchsten Sätze haben.

Von den gesamten Vergleichsländern ist die Schweiz sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr am teuersten.

Bei allen diesen Vergleichen darf aber nicht vergessen werden, daß solche Durchschnittssätze nur ein annähernd richtiges Bild der Höhe der Tarife zu geben vermögen, weil in allen Vergleichsländern verschiedene Tarifklassen bestehen und der Tarifdurchschnitt wesentlich dadurch beeinflußt wird, daß in den einzelnen Verkehrsgebieten die Güter der einen oder der anderen Tarifklasse überwiegen. v. R.

Die Umgehungsbahn am Baikalsee und die Eisenbahn auf dem Eise des Baikalsees.

Zwischen der Stadt Irkutsk, dem Endpunkt der eigentlichen sibirischen Eisenbahn, und der Stadt Myssowsk (früher Station Myssowaja genannt), dem Ausgangspunkt der transbaikalischen Eisenbahn, liegt der Baikalsee, jener größte und tiefste Süßwassersee der Erde, der sich zwischen 50° 28′ und 55° 50′ n. B. und 103° 25′ bezw. 110° östl. L. auf etwa 640 km sichelförmig von SW. nach NO. erstreckt, bei 32 bis 90 km Breite einen Flächenraum von rund 34 180 qkm einnimmt und das Trennungsglied zwischen den beiden genannten Bahnstrecken der großen sibirischen Überlandbahn bildet. Zur Verbindung der sibirischen mit der transbaikalischen Eisenbahn war bereits bei Aufstellung des Entwurfes für die Überlandbahn eine Umgehungslinie im SW. des Sees in Aussicht genommen, die aber erst nach eingehender Erforschung der den Baikal in der Südwestecke umsäumenden Gebirge, nach Aufstellung und Ausarbeitung verschiedener Vorentwürfe und nach sorgfältiger Prüfung zur Ausführung gelangen sollte. Da die Untersuchungen in dem noch wenig erforschten, schwierigen und spärlich besiedelten Gelände viel Zeit erforderten, wurden auf Beschluß des den Bau überwachenden Ausschusses in St. Petersburg zur Vermittlung des Verkehrs zwischen der bereits fertiggestellten sibirischen und transbaikalischen Eisenbahn auf dem Baikalsee zwei als Eisbrecher ausgebildete Fährdampfer eingestellt, die auch im Winter Lokomotiven, Wagen, Güter und Fahrgäste über den See befördern sollten. Zu diesem Zweck war bereits die Eisenbahn über Irkutsk hinaus auf etwa 66 km bis zum Ufer des Sees verlängert worden. Am Westufer, unweit der Station Baikal, und am Ostufer bei Myssowaja wurde je eine Landungsstelle und ein Hafen für die Dampfer errichtet. Eisversetzungen und Eisschiebungen bewirkten aber in jedem Winter in der künstlich hergestellten Fahrrinne so große Schwierigkeiten, daß bereits im Januar die Dampfer ihre Fahrten einstellen mußten.*) Von Anfang Januar bis Ende März sind dann nur Fahrgäste und Güter auf Schlitten über den See befördert worden. Diese Beförderungsart ist aber auf dem Baikal mit mancherlei Gefahren verbunden, weil im Winter auf dem Eise sich Spalten und Risse bilden und Eisschiebungen stattfinden, die insbesondere den Güterverkehr stark behindert haben.**) Die Betriebskosten der großen Eisbrechfähre betrugen bisher im Durchschnitt 855 000 R. oder etwa 1 840 000 ℳ jährlich, für die Güterbeförderung auf Schlitten in den drei Wintermonaten 193 000 R. oder etwa 415 000 ℳ, zusammen also näherungsweise 2 250 000 ℳ, wobei außer den Fahrgästen nur etwa 163 800 t Privatgüter befördert wurden. Die Entfernung zwischen der Station Baikal und Myssowsk beträgt rund 72,5 km; bisher haben die Dampffähren auf dieser Strecke einschl. des Aufenthaltes im Durchschnitt nur 1,5 Fahrten in 24 Stunden zurückgelegt. Zu dieser geringen Leistungsfähigkeit und zu den hohen Betriebskosten der Dampffähren gesellt sich noch ihre Abhängigkeit vom Wetter, insbesondere im Herbst, wenn auf dem See Stürme auftreten, durch die der große Dampfer Baikal bereits zweimal auf eine Untiefe geriet und dort längere Zeit (einmal sogar 8 Tage) festsaß.

Die Übelstände der mangelhaften Beförderungsweise der Dampffähren traten bei steigendem Verkehr auf der sibirischen und transbaikalischen Eisenbahn mehr und mehr zutage, sie drängten den Bau der Baikalumgehungsbahn immer wieder in den Vordergrund. Nach Prüfung zahlreicher Entwürfe, deren Grundlage die Vorarbeiten von 1895/96 und 1898/1901 bildeten, wurde endlich im Juli 1901 der Bauplan der Umgehungsbahn von der Station Baikal längs dem Seeufer über Kultuk nach Myssowsk bestätigt. Eigentlich handelte es sich damals nur um die Bestätigung der Richtungslinie von der Station Baikal nach dem Dorf Kultuk, weil auf der bereits früher bestätigten Strecke von Myssowsk nach Kultuk der etwa 47 km lange Bahnabschnitt Myssowsk-Perejomnaja schon im Jahre 1899 sich in der Bauausführung befand.

Das Gelände zwischen Irkutsk und Kultuk, westlich der Angara, besteht aus kristallinischen Gesteinen der östlichen Ausläufer des Sajanischen Gebirgszuges, die stellenweise durch vulkanische Einwirkungen stark zerklüftet sind und sich bis etwa 650 m über den Spiegel des Sees erheben. Der höchste Gipfel des Sajanischen Gebirges, der „Munku Sardyk", liegt etwa 215 km westlich von Kultuk; er besitzt eine Meereshöhe von 3490 m. Zum Baikal erstrecken sich die Tunkinskischen Alpen, als deren Fortsetzung die Syrkusunsky-Höhenzüge, die, eingezwängt zwischen dem See, dem Irkut und der Angara, sich unmittelbar bis zum Baikalufer hinziehen. Der Irkut mündet gegenüber der Stadt Irkutsk in die Angara; er entspringt auf dem Sajanischen Gebirge an der Grenze der Mongolei und durchbricht den Syrkusunskyschen Höhenzug in zahlreichen Windungen und Krümmungen. Ursprünglich sollte die Bahn von Irkutsk im Tal des Irkut nach Kultuk geführt und der Syrkusunskysche Bergrücken auf etwa 3,75 km Länge durchtunnelt werden. Weil aber dort das Gelände aus stark verwitterten Gesteinen, aus Geschiebe- und Geröllmassen besteht, der Bau des langen Tunnels gewisse Bedenken erregte und Kultuk am Baikalufer nur mit Neigungen von 1 : 50 erreicht werden konnte, wurde von dieser Linie Abstand genommen und die Bahn von der Station Baikal am Ufer des Sees entlang durch zahlreiche kleinere Tunnel mit Neigungen von nur 1 : 125 nach Kultuk geführt. Auf der etwa 85 km langen Strecke von der Station Baikal bis nach Kultuk sind 32 Tunnel von zusammen 6 km Länge und 210 Kunstbauten (Brücken, Durchlässe und Überführungen) errichtet. Die Bahnkrone der Dämme liegt etwa 9,6 m über dem Spiegel des Sees. Bei Kilometer 29 ist die Baikalbucht mit einer 128 m langen Brücke überspannt. Der längste Tunnel mißt 800 m. Fast alle Tunnel mußten ausgemauert werden, obgleich nach dem Voranschlag die Ausmauerung nur 33 ⅓ der Gesamttunnellänge umfassen sollte. Die Böschungen der Felseinschnitte erreichen stellenweise 85 m Höhe; einzelne Einschnitte sind an besonders gefährdeten Stellen gegen Abrutschung von Geröllmassen nachträglich überwölbt worden. Obgleich auf der Strecke Baikal-Kultuk die Gebirgsmassen aus älteren kristallinischen Gesteinen bestehen, sind sie durch vulkanische Vorgänge stellenweise derartig zerklüftet, daß ein Eindringen des Regenwassers bis in die Tunnelwölbung beobachtet worden ist.

Auf der Strecke von Kultuk bis Myssowsk treten die den Baikal umsäumenden Berge weiter vom Ufer zurück. Zwischen den Bergzügen und dem See liegt ebenes Gelände und Hügelland, das von zahlreichen Gebirgsflüssen durchschnitten wird; nur selten erstreckt sich ein Ausläufer des Gebirges bis unmittelbar an das Ufer des Sees. Stellenweise tritt dort auch im aufgeschwemmten Erdreich Moorboden auf, dessen Trockenlegung zwischen Kilometer 149,4 und 213,3 größere Entwässerungsanlagen erheischte. Auf der Strecke Kultuk-Myssowsk ist nur ein etwa 80 m langer Tunnel errichtet; die Überschreitung der Gebirgsflüsse erforderte dagegen zahlreiche Brückenbauwerke von 42 bis 170 m Länge, deren Fundamente mittels Druckluft gegründet sind.

Vom östlichen Bahnabschnitt führt eine etwa 3,2 km lange Zweigbahn nach Tanchoi zum Ufer des Sees, wo mit einem

*) Im Winter 1904 stellte der große Fährdampfer Baikal erst am 27. Januar seine Fahrten ein, nachdem bereits zwei Tage vorher der Schlittenverkehr auf dem Eise des Sees eröffnet war.

**) Die Entstehungsursache der Eisspalten und Eisschiebungen, die fast plötzlich, ohne wahrnehmbare äußere Einwirkungen auf dem Baikal auftreten, ist bisher mit Sicherheit nicht ermittelt worden. Man vermutet, daß sie durch Erdbeben hervorgerufen werden, die den Boden und die Wasserfläche des Sees erschüttern. (?) Nachgewiesen ist das zeitliche Zusammentreffen von Erderschütterungen mit Eisschiebungen und Bildung von Spaltenrissen.

Kostenaufwande von 450 000 R. oder etwa 967 500 ℳ ein neuer Hafen für die Fährdampfer errichtet ist, die bis auf weiteres zur Aushilfe (bei etwaigen Verkehrsstockungen auf der Umgehungsbahn) zwischen Station Baikal und Tanchoi verkehren. Durch diese Hafenanlage ist die Strecke über den See um etwa 32 km verkürzt worden. Die Fährdampfer sind jetzt imstande, zwischen Tanchoi und Station Baikal (rund 40 km) drei Fahrten innerhalb 24 Stunden zurückzulegen. Die etwa 70 km lange Strecke von Myssowsk nach Tanchoi war bereits zu Anfang des Jahres 1903 betriebsfähig, sie wurde im Juli desselben Jahres der Verwaltung der transbaikalischen Eisenbahn unterstellt. Auf den übrigen Strecken der Umgehungsbahn waren dagegen mit Beginn des Jahres 1904 die Bauarbeiten noch nicht abgeschlossen. Die Truppen mußten daher im Winter 1904 den Weg von der Station Baikal nach Tanchoi auf dem Eise zu Fuß zurücklegen. Die Überführung der Kriegsgegenstände und der Betriebsmittel für die transbaikalische und chinesische Ostbahn erfolgte mit Hilfe eines innerhalb 16 Tagen auf dem Eise errichteten, rund 45 km langen Schienenstranges unter Oberleitung des Verkehrsministers Chilkow, wobei Pferde als Zugmittel dienten Durch Spalten im Eise, insbesondere durch die Eisschiebungen wurde die Beförderung der Betriebsmittel sehr erschwert. Die Breite einzelner Eisspalten unter dem Gleise betrug 1,4 m, die Stärke der Bewegung bei Eisschiebungen und Eisspaltungen war so groß, daß Schienen brachen, Bolzen und Befestigungsteile auseinanderrissen und der Schienenstrang stellenweise auf größere Strecken zerstört wurde. Nachdem man die Stellen ermittelt hatte, an denen Eisschiebungen häufiger auftraten, wurde dort aus langen, starken, kreuzweise übereinander gelegten Hölzern ein gitterförmiges Tragwerk mit Schwellen und Schienen gebildet, dessen Anpassungsvermögen bei Eisschiebungen einen Schutz gegen größere Beschädigungen des Schienenstranges gewährte. Zur Beobachtung solcher Bahnstrecken wurde eine ständige Arbeiterschutzwache eingerichtet. Am 1. März war der Schienenstrang zur Überführung der Betriebsmittel fertiggestellt, am selben Tage konnten über 100 Wagen auf das Eis geschafft und in Abständen von je 117 m (50 Faden) mittels Pferden in Bewegung gesetzt werden, wobei anfänglich zur Fortbewegung je eines Wagens vier, später zwei Pferde verwendet wurden. Nachdem am 2. März die ersten 20 Wagen glücklich in Tanchoi angelangt waren, ging die Beförderung der Betriebsmittel fast ununterbrochen von statten. An einzelnen Tagen wurden bis 220 Wagen übergeführt und am 14. März waren bereits 1300 Wagen über das Eis geschafft. Nach Besichtigung und Ausbesserung des Schienenstranges und nach einer kurzen Ruhepause sollte darauf mit der Überführung der Lokomotiven begonnen werden. Die Überführung dieser Betriebsmittel gestaltete sich aber weit schwieriger als die der Wagen. Anfänglich hatten sich Risse im Eise nur in der Längsrichtung des Sees, senkrecht zum Schienenstrang gebildet; am 12. März traten kleinere Risse auch in der Längsrichtung des Schienenstranges auf, am 15. März bildete sich ein größerer Riß auf etwa 21 km Länge, infolgedessen der Schienenstrang verlegt werden mußte. Nach Beendigung dieser Arbeit wurden am 18. März zur Prüfung der Festigkeit des neuen Schienenweges 28 beladene Güter- und 10 Personenwagen nach Tanchoi übergeführt. Obgleich man annahm, daß Eis von 0,9 bis 1,4 m Stärke auch die schwersten Lokomotiven zu tragen imstande sei, zeigte doch der Versuch mit einer älteren 30 t-Lokomotive das Gefahrvolle der Überführung so schwerer Betriebsmittel auf einer Eisfläche mit Spaltenrissen. Die Lokomotive sank mit den Vorderrädern ein; sie konnte nur mit Mühe aus dem Eise befreit und wieder an das Land geschafft werden. Man entschloß sich daher, die schweren, 45 t-Lokomotiven nur in einzelnen Bestandteilen über das Eis zu befördern. Der Lokomotivkessel wurde vom Rahmen abgenommen, auf zwei offene Güterwagen geladen und der Rahmen mit den übrigen Teilen getrennt befördert. Die Zusammenstellung der Lokomotiven erfolgte an der Landungsstelle, indem man den Kessel auf den Rahmen setzte und die gelösten Bolzen wieder befestigte. Am 20. März trafen die ersten Lokomotiven glücklich in Tanchoi ein. Im Laufe von vier Tagen wurden dann im ganzen 65 Lokomotiven nach dem östlichen Baikalufer geschafft. Nachdem am 22. März in der Längsrichtung des Schienenstranges sich aufs neue eine größere Spalte gebildet hatte und der Eintritt wärmeren Wetters zu erwarten stand, wurde bald darauf die Beförderung der Betriebsmittel eingestellt und der Schienenstrang am 27. März abgebrochen.

Insgesamt wurden im Laufe etwa eines Monats übergeführt 2313 offene und geschlossene Güterwagen, 25 Personenwagen, 65 Lokomotiven, außerdem nach beiden Richtungen rund 1 500 000 Pud oder 24 570 t Güter und auf Schlitten über 16 000 Fahrgäste.

Bis zur Eröffnung des Verkehrs auf den westlichen Teilstrecken der Umgehungsbahn, der voraussichtlich erst im Sommer dieses Jahres stsattfinden wird*), sind die Truppen wieder auf die beiden Baikalfähren angewiesen. Da bei drei Fahrten in 24 Stunden nur 1000 bis 1200 Personen einschl. der Kriegsgegenstände und Betriebsmittel mit den beiden Dampffähren über den See befördert werden können, sind jetzt auch fast alle Privatdampfer auf dem Baikal von der Regierung für die Truppenbeförderung herangezogen worden. Über die Anlage, Ausrüstung und Baukosten der Umgehungsbahn sind noch die folgenden Angaben eines Bauleiters der genannten Bahn, des Ingenieurs K. Ipsberg, bemerkenswert:

Die Gesamtlänge der Umgehungsbahn beträgt 260 km, die Kronenbreite der Dämme 5,54 m, die Breite der Einschnittssohle im Felsgestein 5,33 m, der kleinste Krümmungshalbmesser 320 m, die größte Steigung 1:125, das Gewicht der Schienen 32,24 kg/m. Lokomotivschuppen und Werkstätten sind aus Ziegel errichtet, Stationsgebäude (mit Ausnahme der Gebäude bei Kultuk) aus Holz, Brücken aus Flußeisen auf Steinpfeilern, Überführungen aus Ziegel und Werksteingewölben, zum Teil auch aus Stein mit eisernem Oberbau. Die Tunnelbreite ist für zwei Gleise bemessen, vorläufig ist aber nur ein Gleis verlegt worden. Die Wasserstationen können bis 14 Züge nach beiden Richtungen in 24 Stunden versorgen. Anfänglich wird die Bahn nur 7 Züge nach beiden Richtungen in 24 Stunden befördern, weil erst nach Errichtung der Ausweichstellen in 10 bis 12 km Entfernung der Verkehr bis auf 14 Züge gesteigert werden kann. Die Baukosten der Umgehungsbahn einschließlich der Zweigbahn und der Hafenanlagen in Tanchoi sind auf etwa 113 000 000 Mark oder rund 434 800 ℳ für 1 km veranschlagt, sie werden sich aber wegen der Ausmauerung fast sämtlicher Tunnelstrecken und infolge der beschleunigten Bauausführung bedeutend höher stellen. T.

*) Ursprünglich sollte die Eröffnung des Betriebes auf der Umgehungsbahn im Laufe des Jahres 1905 stattfinden. Als man aber in Rußland Kriegsbefürchtungen zu hegen begann, wurden die Bauarbeiten beschleunigt; sie sind nach Zeitungsberichten inzwischen soweit vorgeschritten, daß der Bauabschluß auf der Strecke Tanchoi-Kultuk bereits im Mai, auf der Strecke Kultuk-Station Baikal etwas später stattfinden wird.

Die preußische Kanalvorlage im Abgeordnetenhause.

Die Verhandlungen über die Kanalvorlage wurden am 3. d. M. eingeleitet durch eine längere Rede des Staatsministers v. Budde, in der er alle großen Gesichtspunkte für die Begründung zusammenfaßte und zunächst namentlich auf den Ausbau verwies, der den Wasserstraßen im Auslande überall zuteil werde, und zwar auch in den Ländern, die sich eines hochentwickelten Eisenbahnnetzes erfreuten. Frankreich habe seit 1871 bis 1900 für Wasserstraßen über 1500 Millionen ausgegeben. Auch dort fordere der Staat keine Verzinsung, er halte auch ohne sie das Kapital für wirtschaftlich angelegt. Die Gründe, die Frankreich bewogen haben, solche Summen für Wasserbauten auszugeben, sind auch für uns bedeutsam. „Bedenken wir, daß Frankreich um die Mitte unseres Jahrhunderts die Eisenbahnen für einen ganz geringen Preis aus privaten Händen in die Hand des Staates übernimmt, so wird dem französischen Staat neben diesem entwickelten Eisenbahnnetz auch ein einheitlich ausgestaltetes Wasserstraßennetz zur Verfügung stehen. Diese Tatsache darf auch unsere Wirtschaftspolitik nicht übersehen. Frankreich steht auch auf dem Standpunkt, daß sich die künstlichen Wasserwege im Zeitalter der Eisenbahnen nicht überlebt haben. Auch in Belgien, das ein hochentwickeltes Eisenbahnnetz von rund 4550 km besitzt, ist man bestrebt gewesen, leistungsfähige Wasserwege anzulegen, und hat solche dort bereits in einer Länge von 1600 km, also von 26 % der gesamten Verkehrswege. Der Verkehr auf diesen Wasserstraßen ist außerordentlich rege, und auch heute noch werden sie weiter ausgebaut.“ Der Minister verwies dann auf die Niederlande und auf Österreich: „Im Jahre 1901 wurde dort eine Vorlage angenommen, die einen Ausbau von Wasserstraßen in einer Gesamtlänge von 1544 km vorsah. Die Gesamtkosten wurden auf 750 Millionen Kronen veranschlagt, die Bauzeit soll 20 Jahre betragen. Die erste Baurate von 250 Millionen Kronen ist in den Etat für 1904 eingestellt; die Beschaffung der Gelder soll im Wege einer Anleihe erfolgen, die in 90 Jahren getilgt werden wird. In der Begründung der Vorlage heißt es wörtlich: ‚Die Regierung wird für das erste nicht auf eine finanzielle Rentabilität rechnen, sondern nur auf wirtschaftliche Erfolge. Sie glaubt, daß das große Werk, das durch den Gesetzentwurf ein-

geleitet werden soll, unter allen Umständen für die wirtschaftliche Entwicklung Österreichs mehr als das wert sein wird, was der Staat unter Mitwirkung der Interessenten in verständnisvollem Zusammenwirken hier verausgabt.' Die Vorlage fand begeisterte Aufnahme und wurde am 11. Juni 1901 verabschiedet. Damit hat Österreich einen großen Schritt vorwärts getan. Durch diese Vorlage erhält Wien eine Verbindung mit dem Dnjester und mit dem Meere. Das sollten wir nicht vergessen." Nach einem Blick auf Rußland mit seinen 83 000 km Wasserstraßen kam der Minister auf Deutschland. Er wolle sich einmal auf den Standpunkt des Gegners stellen, der ihm als Eisenbahnminister besonders leicht falle. Wären die Eisenbahnen den Wasserstraßen ein so gefährlicher Wettbewerber, so müsse sich das zuerst an ihrem Verkehr zeigen. Der Minister wies nun zahlenmäßig die ungeheure Verkehrsvermehrung auf den deutschen Wasserstraßen im Zeitalter der Eisenbahnen nach. Von 1875—1900 sei der Verkehr der Wasserstraßen von 3,2 auf 11,5 Milliarden Tonnenkilometer, also auf das Vierfache, gestiegen! Für 1903 könne man den Verkehr auf 14 Milliarden beziffern! Der Eisenbahnverkehr sei dabei nicht gehemmt worden, seine Zunahme in jenem Zeitraum sei so groß, wie nie zuvor. Der Wasserverkehr sei durch seine geringeren Unkosten dem Eisenbahnverkehr überlegen, freilich auch langsamer und umständlicher. Die Billigkeit der Wasserfracht liege in der Natur der Wasserstraßen. Redner ging dann näher auf die Frage ein: schädigen die Wasserstraßen die Eisenbahnen? Er verwies auf den Rhein und das Eisenbahnnetz an seinen Ufern, auf die Elbe und Oder mit gleichen Verhältnissen. Er wies dann den Einwand der ungleichmäßigen Behandlung zurück, daß man von den Eisenbahnen Überschüsse verlange, von den Wasserstraßen aber nicht. Man müsse die Wasserstraßen durch dieselbe Brille ansehen, wie die Nebenbahnen und Kleinbahnen, deren Hauptzweck die wirtschaftliche Entwicklung der betreffenden Landesteile sei. Kanalisierte Flußläufe und Kanäle dienten vor allem der Landesmelioration, und das in weit höherem Maße, als eine Nebenbahn. Der Minister ging dann auf den Unterschied ein, daß bei den Eisenbahnen der Staat das ganze Unternehmen einschließlich Betriebsmittel und Betriebskraft in der Hand habe, während die Wasserkraft der Natur gehöre und die Betriebsmittel sich in privaten Händen befänden. Schon Herr v. Maybach habe auf dem Standpunkt gestanden, daß der Ausbau der Wasserstraßen die Eisenbahnen nicht schädige; der Standpunkt seines Amtsvorgängers v. Thielen sei allen bekannt.

Über die Abschlußzahlen des Eisenbahnbetriebsjahres 1903 teilte der Minister noch folgende interessante Einzelheiten mit:

Die Bruttoeinnahme der Eisenbahnen beträgt nach neuerer vorläufiger Schätzung 1514,4 Millionen Mark, der Betriebsüberschuß 607,9 Millionen Mark und der Betriebskoeffizient ist zurückgegangen auf 59,86 %, die Verzinsung des Anlagekapitals beträgt etwa 7,5 %. Der Minister gab dann einen Rückblick auf die letzten 20 Jahre. Der Betriebsüberschuß betrug 1883: 222 Millionen, 1893: 382 Millionen und 1903: 607,9 Millionen. Solche günstigen Ergebnisse, wie wir sie in diesen zwei Jahrzehnten erzielt haben, könne keine andere große Eisenbahnverwaltung aufweisen, auch wenige andere Unternehmungen im Inlande und im Auslande. Dabei wurden über 9000 km Nebenbahnen gebaut, die in den ersten Jahren keine oder doch nur eine geringe Rente abwarfen.

Der Minister fuhr fort: „Angesichts dieser glänzenden Erfolge unserer Eisenbahnen in dieser Zeit wird man mich nicht für einen optimistischen Schwärmer halten, wenn ich erkläre, daß die Eisenbahnen durch den Ausbau des Wasserstraßennetzes in keiner Weise geschädigt werden. Es ist auch nicht zu befürchten, daß die Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes, die Ausgestaltung der Betriebseinrichtungen, der Neubau von Bahnlinien unter der Ausgestaltung des Wasserstraßennetzes irgendwelchen Schaden erleiden wird. Im Gegenteil, das Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung wird durch die Kanalbauten eine nicht unbeträchtliche Entlastung erfahren, indem erhebliche Summen für andere Bauten frei werden. Ebensowenig ist eine grundsätzliche Änderung der preußischen Tarifpolitik zu befürchten. Diese wird es sich nach wie vor zur Aufgabe machen, die wirtschaftlichen Interessen des Landes zu fördern, die Tarife nach Möglichkeit dem Bedürfnis des Erwerbslebens in seiner Allgemeinheit, aber unter Ausscheidung unberechtigter Sonderinteressen anzupassen. Ferner wird die Tarifpolitik auch in Zukunft nach der Richtung weitergeführt werden, daß eine angemessene Rente erzielt wird, die eine Ausgestaltung unseres Eisenbahnnetzes gewährleistet. Diesen beiden Gesichtspunkten hat die Bahnverwaltung bisher voll entsprochen und wird es auch in Zukunft tun."

Der Minister ging dann weiter auf die wohltätige Wirkung des Wasserweges für die Landwirtschaft, die Ansiedelung der Industrie, die Seßhaftmachung der Arbeiterbevölkerung, die militärische Bedeutung der Wasserwege ein und schloß seine allgemeinen Betrachtungen mit dem Wort: „Wenn man also fragt: Eisenbahnen oder Wasserstraßen? so muß immer die Antwort sein: Eisenbahnen und Wasserstraßen."

Er kam nun auf die einzelnen auszubauenden Linien. Der Kanal Rhein-Hannover sei nicht nur wirtschaftlich notwendig, sondern werde auch eine wesentliche Entlastung der Eisenbahn herbeiführen. „Die verantwortlichen Leiter des Bahnbetriebes im Ruhrrevier sehen mit Sorge jeder weiteren Verkehrssteigerung entgegen. Sie wissen nicht, wie sie mit Ablauf weniger Jahre, trotzdem noch viele Millionen in das Eisenbahnnetz hineingesteckt werden, den Verkehr bewältigen sollen. Abhilfe kann nur geschaffen werden, wenn ein neues Verkehrsmittel eingeschoben wird, wenn die Wasserstraßen als Bundesgenossen den Eisenbahnen zu Hilfe kommen. Das wird überzeugend nachgewiesen, und darum bitte ich Sie dringend, den hochbedeutsamen Kanal Rhein-Hannover zu bewilligen. Bedenken Sie auch, daß dadurch dem Rhein eine deutsche Mündung gegeben wird. Ich komme zum Schluß dieser Ausführungen, die ja bei dem Umfange der Materie nur skizzenhaft sein konnten. Nehmen Sie die Vorlage an, so wird sich daraus über ein Jahrzehnt lang eine fruchtbringende Tätigkeit im Lande entwickeln für viele Erwerbszweige. Das bewilligte Geld kommt vorzugsweise nicht der Großindustrie, sondern kleineren Industrien zugute, namentlich den landwirtschaftlichen. Ich erinnere nur an die Holz- und Steinindustrie. Es handelt sich hier nicht um Luxusbauten, sondern um die Ausgleichung einer Versäumnis aus früheren Jahren. Ich gebe mich der Hoffnung hin, daß die noch bestehenden Meinungsverschiedenheiten, die sich hier und da zu Gegensätzen zugespitzt haben, durch das reiche Material, das ich Ihnen vorgelegt habe, bei allseitigem guten Willen und gegenseitigem Vertrauen sich ausgleichen lassen werden. Was die Regierung dazu tun kann, das wird sie gern tun; denn sie ist tief durchdrungen von der dringenden Notwendigkeit des Ausbaues der vorgeschlagenen Wasserstraßen. Sie hofft mit Sicherheit, daß auch diese Vorlage, wie die bereits einer Kommission überwiesene Hochwasserschutzvorlage, zur Annahme gelangen wird. Seien Sie überzeugt, daß dann Ihr Entschluß nach vielen Richtungen hin dem Lande und Volke zum Segen gereichen wird." (Beifall links.)

Nach dem Minister nahm der Zentrumsabgeordnete am Zehnhoff das Wort, dessen Rede sich dahin zusammenfassen läßt, daß der Grundgedanke der Vorlage die Verbilligung der Frachten sei. Diese werde wesentlich nützen der Massengüter verarbeitenden Großindustrie; sie werde, soweit sie sich der Wasserstraßen bedienen könne, wesentlich durch Annahme der Vorlage gestärkt werden; recht und billig sei es, daß da, wo Wasserwege nicht zur Verfügung ständen, der Grundsatz der Frachtverbilligung durch Eisenbahntarifermäßigungen verwirklicht werden müsse. „Die Regierung wird sehr stark sein müssen, wenn sie dem Drängen auf Tarifermäßigung, das von allen Seiten an sie herantreten wird, widerstehen will. (Sehr richtig! rechts.) Durch die Verbilligung des Transports wird nun aber auch die Einfuhr ausländischen Getreides gefördert werden. Es ist deshalb im Interesse der inländischen Landwirtschaft mit aller Entschiedenheit zu verlangen, daß sie gegen das Eindringen ausländischen Getreides durch entsprechende Schutzmaßnahmen gesichert wird. (Lebhafte Zustimmung rechts.) Es muß verlangt werden, daß endlich Ernst damit gemacht wird, daß entweder durch den Abschluß von der Landwirtschaft günstigen Handelsverträgen oder durch die Aufkündigung ungünstiger Handelsverträge die Lage der Landwirtschaft gebessert wird." (Lebhafter Beifall rechts.)

Redner ging dann auf Einzelheiten der Vorlage ein und schloß mit dem Antrag auf Kommissionsberatung und der Hoffnung, daß sich eine befriedigende Lösung der Kanalvorlage finden lassen werde.

Der kons. Abg. Graf Limburg-Stirum sah den vorteilhaften Hauptunterschied der neuen Vorlage von der früheren darin, daß sie den eigentlichen Kanal nicht mit den Meliorationen verquicke. Im übrigen ergab seine Rede das Festhalten an dem früheren Standpunkte der Bedenken: Die Kanalvorlage diene der Industrie, die Eisenbahnen würden nicht entlastet, da die Kanäle 2—3 Monate zugefroren seien. Ob man der Industrie das geforderte Geschenk machen dürfe, hänge davon ab, inwieweit die Bedenken in der Kommission überwunden werden könnten. Der freikonservative Abg. Rewoldt erklärte zwar den guten Willen der Verständigung, schien aber nur den Dortmund-Rhein-Kanal für jetzt erreichbar zu halten.

Über die Verhandlungen vom Mittwoch bis Sonnabend berichten wir unter tunlichster Beschränkung auf die berührten Eisenbahnfragen in nächster Nummer.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Wohlfahrtseinrichtung für die Eisenbahnarbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Bei der Einbringung des Nachtragsetats im preußischen Abgeordnetenhause, betr. die in Nr 33 von uns erwähnten 3 000 000 ℳ für Wohlfahrtszwecke, nahm Staatsminister v. Budde vor Eintritt in die Tagesordnung das Wort, um einer Legende entgegenzutreten, die an diesen Gesetzentwurf geknüpft worden ist. Es sei in unbegreiflicher Weise behauptet worden, daß die 3 000 000 ℳ, die die Regierung die Absicht hat, für Eisenbahnarbeiter aufzuwenden, in ursächlichem Zusammenhang stehen mit den bedauerlichen Erscheinungen, die wir vor kurzem in einem befreundeten Nachbarstaate bei den Eisenbahnen gesehen haben; die Sache liege aktenmäßig durchaus anders und habe mit diesen bedauerlichen Ausschreitungen nichts zu tun. Mitte November vorigen Jahres sei bereits im Eisenbahnrat erörtert worden, wie die Fürsorge für die Arbeiter weiter gefördert werden könnte. Der Minister fuhr fort: „Bereits damals ist in Erwägung gezogen worden, ob es nicht möglich wäre, den Zuschußkassen, die sie selbst gründen wollten, den Rücken zu stärken. Am 1. Dezember habe ich einen höheren Beamten als Hilfsarbeiter berufen, der nichts anderes zu tun hatte, als die Zuschußkassen anderer Unternehmungen zu studieren und in Verbindung mit mathematischen Sachverständigen zu erwägen, welche Mittel dazu notwendig sind. Ich habe dann unter dem Beifall des Hauses am 7. März d. J. verkündet, daß sich ein Eisenbahnerverband begründet hätte, und habe wörtlich gesagt, dem Verbande würde ich helfen, was in meinen Kräften steht, damit er sobald wie möglich sein Ziel erreicht. Mehr konnte ich damals nicht sagen, und es wäre eine leere Redensart gewesen, wenn nicht den Worten auch die Tat gefolgt wäre. Es haben dann kommissarische Beratungen stattgefunden zwischen dem Finanzminister und mir, und unterm 18. April ist ein Gesetzentwurf an Se Majestät abgesandt worden mit der Bitte, den Finanzminister zu ermächtigen, die Vorlage einbringen zu dürfen. Die Vorlage ging am 18. April ab und in der Nacht vom 19. zum 20. April ist überraschenderweise für jedermann der Streik in Ungarn ausgebrochen. Dann habe ich am 24. April Ihnen hier verkündet, daß die Gesetzesvorlage kommen werde und daß ich die Depesche eben in der Sitzung erhalten habe. Lediglich aus Rücksicht für dieses Haus — denn wir befanden uns in der dritten Lesung, und ich würde einen Vorwurf verdient haben, wenn acht Tage nach der Etatsberatung der Finanzminister und ich Ihnen einen Nachtragsetat vorgelegt hätten, ohne Ihnen bei der Etatsberatung etwas davon zu sagen — lediglich aus Loyalität gegenüber diesem Hause habe ich sofort, als ich die Depesche bekommen hatte, daß Se Majestät die Einbringung der Vorlage genehmigt hätte, es für meine Pflicht gehalten, Ihnen das hier zu verkündigen, ohne daß ich auch nur an den ungarischen Streik gedacht habe. Ich hoffe, daß ich nun dieser rein aus den Fingern gesogenen Legende ein Ende gemacht habe“ (Lebhafte Zustimmung.)

— **Eröffnung der neuen Eisenbahnbrücke über die Hotzenplotz der Strecke Leobschütz-Deutsch-Rasselwitz.** Am 1. d. M. sollte diese Brücke dem Verkehr übergeben werden. Zu diesem Zwecke wurde Sonnabend, den 30. April, eine letzte, eingehende Besichtigung der Brücke vorgenommen, zu welcher der Präsident sowie mehrere Mitglieder der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz, ferner die Inspektionsvorstände aus Ratibor sowie die hauptsächlich am Bau beteiligten Unternehmer und Vertreter der Gemeinde Deutsch-Rasselwitz erschienen waren. Von einer großen Feier und Einladung weiterer Kreise war Abstand genommen worden in Anbetracht der noch frischen Wunden, die das Hochwasser des vorigen Sommers so vielen Einwohnern des Ortes und der Umgebung geschlagen hat, Wunden, die erst nach Jahrzehnten wieder vernarbt, aber niemals vergessen sein werden. Kurz nach 10 Uhr begaben sich die erschienenen Herren mit Sonderzug — die Maschine mit frischem Grün und am Kopf mit den Initialen unseres Kaisers geschmückt — auf die Brücke und überzeugten sich von der betriebsfähigen Vollendung des Bauwerks, nebenbei gesagt der weitest gespannten eisernen Brücke der ganzen Provinz. Es wurde Einsicht genommen in die Ergebnisse der Belastungsprobe, welche am Tage vorher mit einem besonders schweren Eisenbahnzuge stattgefunden hatte und günstig ausgefallen war.

Bei dem Gange über die neben der Eisenbahnbrücke sich hinziehende hohe Notbrücke überreichte Eisenbahndirektor Gelbcke dem anwesenden Stationsvorsteher Queisser von Deutsch-Rasselwitz und Bahnmeister Wolf je ein Schreiben, mit denen ihnen der Präsident in Anerkennung ihrer Tätigkeit während der langen Zeit der Bahnunterbrechung Belohnungen bewilligt hat, und Präsident Haassengier nahm noch Gelegenheit, die beiden Beamten durch eine Ansprache auszuzeichnen. Im weiteren Verlauf wurde eine künstlerisch verzierte Hochwasser- und Gedenktafel in Augenschein genommen, die an dem gegen Leobschütz gelegenen Pfeiler angebracht ist und das Bild des alten, durch das Hochwasser zerstörten Viadukts zeigt. Nunmehr bestiegen die Teilnehmer wieder den Festzug und fuhren über die neue Brücke nach Deutsch-Rasselwitz zurück. Auf Grund des guten Ergebnisses der Besichtigung ordnete der Präsident telegraphisch an, daß schon der nächstfällige fahrplanmäßige Zug die neue Brücke benutzt, und so lief gegen 3 Uhr der von Leobschütz kommende Zug 851, dessen Lokomotive in aller Eile mit frischem Grün geschmückt worden war, in den Bahnhof Deutsch-Rasselwitz ein. Mit dem Zuge 851 am 30. April ist somit der volle Betrieb der inzwischen zur Hauptbahn umgestalteten Strecke Leobschütz-Deutsch-Rasselwitz wieder aufgenommen worden.

Den Abschluß der im engeren Kreise verlaufenden Eröffnungsfeier bildete ein im Empfangsgebäude von Deutsch-Rasselwitz eingenommenes Frühstück, in dessen Verlauf Präsident Haassengier das Wort ergriff, sich anerkennend über die durch deutschen Fleiß und Ausdauer geleistete Arbeit aussprach und ein begeistert aufgenommenes Hoch auf das große Vorbild aller Deutschen, auf den Kaiser, ausbrachte. Eisenbahndirektor Gelbcke gab einen Überblick über die Geschichte des Baues und ließ seine Rede in ein Hoch auf den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten ausklingen. Auf den Eisenbahndirektionspräsidenten, dessen besonderer Fürsorge für alle Angelegenheiten des Baues die schnelle Förderung der Arbeiten besonders zu danken, sprach der bauleitende Regierungsbauführer Meilicke. In seiner mit jugendlichem Feuer gehaltenen Ansprache gab er der Hoffnung Ausdruck, daß mit der neuen Brücke neues Leben und frischer Verkehr in die inzwischen zur Hauptbahn gewordene Strecke Leobschütz-Deutsch-Rasselwitz komme und sie sich würdig den anderen Hauptbahnen des Bezirks zur Seite stellen werde, wozu sie durch die guten Verbindungen, wie auch durch die reizvolle von ihr durchzogene Gegend mit dem herrlichen Panorama auf das Altvatergebirge so recht geeignet erscheint.

Hierauf ergriff der ehrwürdige Amtsvorsteher Engel das Wort, um in launiger Rede auf das gute Einvernehmen zwischen der Eisenbahnverwaltung und den Vertretern der Einwohnerschaft, wie es sich während der Bauzeit herausgebildet, ein Hoch auszubringen. In gleicher Weise leerte Ingenieur Pallaske, der Vertreter der vereinigten Königs- und Laurahütte, auf das gute Einvernehmen, welches zwischen der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz und der oberschlesischen Industrie besteht und bei dem raschen Bau der Brücke sich wieder gezeigt hat, sein Glas.

Nach dem Frühstück wurde noch eine Bereisung der Bahn bis zum Haltepunkt Leobschütz Stadtforst und ein kleiner Waldspaziergang unternommen.

— **Eisenbahnunfall bei Plattling.** Am 2. d. M. entgleiste Schnellzug Nr 56 bei Einfahrt in die Station Plattling (bayerische Staatsbahnlinie Würzburg-Nürnberg-Passau), wobei der Heizer Panzer II getötet, der Lokomotivführer Konrad tödlich und eine Reisende leicht verletzt wurde. Entgleist sind Lokomotive und Schutzwagen und vier Personenwagen; Lokomotive und Schutzwagen wurden stark, die übrigen Wagen nur geringfügig beschädigt. Der Zug 56 fiel in Strecke Plattling-Passau aus und es wurden die Reisenden mit dem um 2 Uhr 32 Minuten von Plattling abgehenden Personenzug 444 weiterbefördert. Die Ursache des Unfalls ist noch nicht aufgeklärt; es wird falsche Bedienung der Weiche vermutet.

— **Der Rheinauhafen bei Mannheim.** Wir erhalten von zuständiger Seite folgende Zuschrift: „In Nr 32 vom 23. April ist über den Rheinauhafen eine nicht ganz zutreffende Mitteilung enthalten. Der Rheinauvertrag ist am 31. Dezember 1903 unterzeichnet, dabei aber ausdrücklich die Genehmigung des Ministeriums des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten vorbehalten worden. Diese Genehmigung ist noch nicht erteilt und wird vermutlich nicht erteilt werden, bevor die Landstände die zur Zahlung erforderlichen Mittel bewilligt haben. Die Auflassung des Grundeigentums ist allerdings im Februar schon erfolgt, jedoch mit der Verpflichtung der Rückauflassung im Falle der Versagung der Genehmigung.“

— **Über die Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen** spricht sich die Handelskammer Rottweil in dem Jahresbericht für 1903, wie der „Schwäbische Merkur“ mitteilt, folgendermaßen aus: „Rascher, als man es erwarten konnte, ist die Überzeugung von der Notwendigkeit eines Zusammenschlusses der deutschen Eisenbahnen Gemeingut geworden. Was aber noch wichtiger ist, auch die Meinungen über den Weg zum gewünschten Ziele fangen an, sich einander zu nähern. Von der

süddeutschen Eisenbahngemeinschaft ist gar nichts mehr zu hören. Auch über die Aussichtslosigkeit der Reichsbahnidee wird man kaum noch ein Wort zu verlieren brauchen; was man vor 30 Jahren kurzsichtig ausgeschlagen hat, wird kein noch so heißes Bemühen mehr zurückbringen können. Etwas längere Zeit wird es wohl noch dauern, bis man sich auch von der Unbrauchbarkeit des Art. 42 der Reichsverfassung überzeugt hat." Der Bericht führt dann des Näheren aus, inwiefern die Hoffnungen, die man auf den Art. 42 setzt, sich wohl als trügerisch erweisen werden, und weist ferner auf den neuerdings aufgetauchten Gedanken eines deutschen Eisenbahntrusts oder eines Kartells hin. Dieser Vorschlag kommt, so meint der Bericht, dem Projekt eines Anschlusses an die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft sehr nahe; soweit wie in einem Trust würde sich die Selbständigkeit der württembergischen Eisenbahnverwaltung auch in einer Gemeinschaft erhalten lassen. „Niemand von den Befürwortern des Anschlusses", führt der Bericht aus, „hat doch gesagt, daß der Anschluß genau zu denselben Bedingungen erfolgen müsse, wie sie Hessen eingegangen sei. Stets ist doch Voraussetzung gewesen, daß nur soviel von der Selbständigkeit geopfert werden solle, als unbedingt nötig ist. Wir speziell haben schon früher betont, daß Württemberg mit seinem geschlossenen Netz von annähernd 2000 km wohl andere Forderungen gegenüber Preußen wird erheben können, als Hessen. Damit also, daß man nicht mehr hergibt, als man hergeben muß, sind wir ganz einverstanden. Weshalb aber Württembergs Lage eine bessere sein würde, wenn es an Preußen mit dem Trustgedanken heranträte, als wenn es mit diesem wegen der Herbeiführung einer Gemeinschaft Unterhandlungen begönne, vermögen wir nicht einzusehen."

— **L. Oberschulte †.** Mitten in seiner Tätigkeit wurde durch ein plötzliches Leiden am 16. April in Frankfurt a/M. der Königliche Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor a. D., Direktor der Gesellschaft für Bahn-Bau und Betrieb, Ludwig Oberschulte, durch den Tod abberufen. Tief betrauert von seiner Gattin und zwei unmündigen Töchtern, wird sein Heimgang auch schwer empfunden von seinen zahlreichen Freunden und Bekannten, Fachgenossen und Mitarbeitern. Auch die technische Wissenschaft, die ihm manche wertvolle Arbeit verdankt, verliert in ihm einen ihrer befähigsten Förderer. Strenge Rechtlichkeit und unerschütterliche Festigkeit, dabei Treue, Warmherzigkeit und Bescheidenheit bildeten die Grundzüge seines Wesens. Durch reiches Wissen, große Erfahrung und eine rastlose und tatkräftige Schaffensfreudigkeit hat er verstanden, in seinem Berufe segensreich und fördernd zu wirken.

Oberschulte ist am 17. März 1857 geboren; er hat also das Alter von 47 Jahren eben überschritten. Die Berechtigung zum preußischen Staatsdienst im Baufach hat er sich mit besonderen Schwierigkeiten erwerben müssen. Wie andere, die sich dem Staatsdienst nicht gewidmet haben, glaubte er, sich den Weg für die Praxis am besten zu ebnen, indem er die reorganisierte Gewerbeschule in Barmen durchmachte, deren Reifezeugnis er sich erwarb, gleichzeitig in der Erwartung, daß dieser Anstalt, die der Geist des damaligen Leiters zu unerreicht hohen Leistungen emporgehoben hat, die Berechtigung zum Staatsdienst im Baufach verliehen werden würde. Aber, wie mancher andere, hat auch Oberschulte sich gezwungen gesehen, durch eine besondere Reifeprüfung auf einem Realgymnasium nachträglich, während er sich bereits dem Studium auf der Bauakademie in Berlin unterzog, die Berechtigung zum Staatsdienst nachzuholen. Trotzdem vermochte er es, innerhalb der vorgeschriebenen vier Studienjahre im Frühjahr 1882 die erste und nach einer mehrjährigen Bauführertätigkeit bei den schwierigen Ausführungen der Westerwaldbahn im Frühjahr 1886 die zweite Staatsprüfung im Baufach abzulegen. Dem folgte eine mehrjährige Beschäftigung mit der Bearbeitung einer Reihe von Nebenbahnen — im Taunus, in der Rhön usw. — bei der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. Die schwierigste Bausektion einer dieser Bahnen, von Fulda nach Tann, hat er selbst ausgeführt; den von ihm dabei geleiteten Bau des Milseburgtunnels mit seinen zahlreichen Neuerungen hat er in der Zeitschrift für Bauwesen eingehender beschrieben. Im Jahre 1889 wurde er zur Eisenbahndirektion Magdeburg versetzt, bei der er die Bauausführung der Eisenbahn Schönebeck-Blumenberg durchgeführt und den Bau der Bahn Uelzen-Triangel begonnen hat. Hier traf ihn der Ruf der Gesellschaft für Bahn-Bau und Betrieb in Frankfurt a/M., in deren Vorstand einzutreten, dem er im Jahre 1900 folgte. Mit voller Hingabe hat er sich den Aufgaben dieser Gesellschaft gewidmet und an ihrer Entwicklung hervorragenden Anteil genommen. Unter seiner Leitung sind während der drei Jahre, die ihm bei der Gesellschaft zu wirken vergönnt war, eine größere Anzahl Bahnen dem Betrieb übergeben worden. Darunter befinden sich die Linien Höchst-Königstein, Cassel-Naumburg, Beuel-Großenbusch in Preußen, die elektrische Bahn Heidelberg-Wiesloch in Baden, die Eisenbahnen Nürtingen-Neuffen, Ebingen-Onstmettingen, Gaildorf-Untergröningen und Amstetten-Laichingen in Württemberg. Bei der Beurteilung der zu erwartenden Wirtschaftlichkeit der Unternehmungen kam der unternehmenden Gesellschaft Oberschultes Vorsicht und Sachkenntnis zu statten. Daß er auf diesem Gebiet einer der besten Sachverständigen gewesen ist, beweist seine Bearbeitung der zweiten Auflage des Bandes „Vorarbeiten" des Heusingerschen Handbuchs der Ingenieurwissenschaften, die ihm auch einen Ruf für die Professur für Eisenbahnwesen an der technischen Hochschule in Darmstadt eingetragen hat, dem er indessen nicht Folge leistete. Die jetzt im Erscheinen begriffene dritte Auflage der Vorarbeiten hat er vor seinem Tode gerade noch vollenden können.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: die Regierungsassessoren Grunow, bisher in Stendal, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Magdeburg, Mogk, bisher in Magdeburg, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Altona, und Irgahn, bisher in Kattowitz, zur Eisenbahndirektion in Münster i/W., der Regierungs- und Baurat Karl Weise, bisher in Heilsberg, zur Eisenbahndirektion in Posen, der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Schwenkert, bisher in Waldenburg i/Schles., nach Goldberg als Vorstand der daselbst zu errichtenden Eisenbahn-Bauabteilung, und der Eisenbahn-Bauinspektor Althüser, bisher in Schneidemühl, als Vorstand der Werkstätteninspektion a bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte nach Frankfurt a/M. — Der Regierungsassessor Ruge in Magdeburg ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes der Eisenbahn-Verkehrsinspektion 1 daselbst beauftragt. — Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer Paul Schroeder aus Berlin und Heinrich Kredel aus Kirchbrombach, Kreis Erbach i. Hessen (Eisenbahnbaufach); Wilhelm Schweth aus Brühl, Landkreis Cöln, und Otto Tiemann aus Beckinghausen, Landkreis Dortmund (Maschinenbaufach). — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Vogdt ist infolge Ernennung zum Oberlehrer an der Königlichen höheren Maschinenbauschule in Posen aus dem Staatseisenbahndienste ausgeschieden. — Dem Regierungsbaumeister Gustav Uflacker in Wernigerode ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt. — Der Eisenbahndirektor Oelert, Vorstand der Werkstätteninspektion a bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Frankfurt a/M., ist in den Ruhestand getreten. — Der Eisenbahndirektor Philipp Müller, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Angerburg, ist gestorben.

Österreich.

— **Eine Reform in der Steuerveranlagung der Eisenbahnen.** Die großen österreichischen Privatbahnen, darunter die Ferdinands-Nordbahn und die Südbahn, haben eine wichtige Reform der Steuerveranlagung in der Bilanz für 1903 durchgeführt. Sie haben nämlich die Eisenbahnanlage- und Einrichtungskosten, die bisher als eine einheitliche Post unter den Aktiven nach Abzug der zur Abschreibung verwendeten Beträge vorkamen, in einzelne Posten, nämlich Grundeinlösung, Unterbau, Oberbau, Hochbau, Lokomotiven, Tender, Wagen usw. zerlegt und zugleich in der Bilanz die Abschreibungen gesondert nach den einzelnen Abteilungen am Oberbau, Hochbau und den Fahrbetriebsmitteln vorgenommen. Hierdurch wird der Voraussetzung des Verwaltungsgerichtshofes, daß bei einer Abschreibung auf „die physische Abnutzung der Bahnanlage und Einrichtung Bedacht genommen sein müsse", nach Ansicht der Bahnen Rechnung getragen werden. Das nächste Steuerbekenntnis der Bahnen, welche diese Änderung in der Bilanz bereits für das Jahr 1903 vorgenommen haben, wird schon auf dieser neuen Grundlage beruhen, und der Steuerbehörde werden beglaubigte Buchauszüge zum Beweise vorgelegt werden, daß diese Abschreibungen tatsächlich am physischen Objekte vorgenommen worden sind. Wenn diese Reform in der Steuerveranlagung als zulässig erkannt werden sollte, würden für die Bahnen jährlich sehr bedeutende Steuerersparnisse eintreten.

— **Die Zuckertarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** In der letzten Sitzung des österreichischen Industrierats wurde von einem Mitgliede dieser Körperschaft der Antrag eingebracht, bei der Regierung Maßregeln zu erbitten, daß die Zuckertariferhöhung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ehestens rückgängig gemacht werde. Es müsse wenigstens erwirkt werden, daß für den Transport jener Zuckermengen, welche von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf eine Anschlußbahn übergehen, die Verbandstarife derart erstellt werden, daß der Frachtsatz auf Grund der Sätze der Staatsbahnen für die ganze durchlaufene Strecke berechnet wird und nur jene Frachtsätze eingehoben werden, welche auf Grund dieser Durchrechnung entfallen.

Der Antragsteller verweist auf die Wichtigkeit dieser Frage nicht nur für die Zuckerindustrie, sondern für die Industrie in Mähren und Schlesien überhaupt. Die Regierung habe anläßlich der Budgetdebatte im Jahre 1902 die Erklärung abgegeben, daß sie angesichts der durch die Brüsseler Konvention geänderten Lage alles aufbieten wolle, um die Industrie zu fördern, habe aber in diesen Richtungen bisher nichts vorgekehrt; wohl aber im Verkehr zwischen Österreich und Ungarn einen Zuschlag (surtaxe) eingeführt, welcher diesen Verkehr erschwere; auf der Nordbahn habe sie eine Erhöhung der Tarife zugelassen.

— **Fahrkartensteuer.** Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat im ersten Steuerjahre (1903) für den steuerpflichtigen Personenverkehr sämtlicher von ihr betriebenen Linien im ganzen an Fahrkartensteuer 2 006 919,76 Kr. eingenommen und an die Staatskasse abgeführt. Die im Jahre 1902 abgeführten Fahrkartenstempelgebühren betrugen zusammen 511 308,26 Kr. Der Staat hat daher als Fahrkartensteuer vom Personenverkehr der Nordbahn fast genau das Vierfache des früheren Fahrkartenstempels bezogen, ungeachtet man das Ergebnis der Steuer nur ungefähr mit dem Dreifachen des Ergebnisses des Fahrkartenstempels bewertet hat. Zu dem Ertrage der Fahrkartensteuer müssen noch die Einnahmen für die Legitimationsstempel (bei Freikarten und außertarifmäßigen Fahrpreisbegünstigungen) gerechnet werden. Diese betrugen, wie die Österr. Eisenbahnzeitung angibt, bei der Nordbahn für dauernde Legitimationen im Jahre 1903: 76 620 Kr. Die Stempel für einmalige Legitimationen werden bei der genannten Bahn für das Jahr 1903 mit 10 000 Kr. angenommen, so daß der finanzielle Erfolg des Fahrkartensteuergesetzes rücksichtlich der Nordbahn allein 2 093 539,76 Kr., also $^1/_5$ des von der Regierung mit 11 000 000 Kr. geschätzten Gesamtertrags der Fahrkartensteuer, ausmacht.

Welche Riesenarbeit die Einführung der Fahrkartensteuer den Eisenbahnen verursacht hat, veranschaulichen folgende, sich ebenfalls auf die Ferdinands-Nordbahn beziehende Ziffern.

Es mußten 8 376 600 Stück Fahrkarten neu gedruckt, versendet, von den Stationen übernommen und aufgestellt, für Fahrbegünstigungen 190 000 Stück streng verrechenbare Drucksorten angeschafft, 14 000 zusammenstellbare Fahrscheinhefte und 5000 Stück Tarife neu aufgelegt, 5800 Fahrkartenbestellscheine, 650 Fahrpreisaushangtabellen ausgefertigt und 5 000 000 Stück unverwendbare Fahrkarten von den Stationen eingesandt, gezählt und vernichtet werden.

— **Die Bahnfrachtsätze für Hamburg und Triest.** Die Südbahn veröffentlicht eine vergleichende Gegenüberstellung verschiedener von und nach österreichischen Stationen bestehender Bahnfrachtsätze für den Verkehr mit Hamburg bezw. Bremen einer- und Triest anderseits. Diese Zusammenstellung ergibt die Unrichtigkeit der weitverbreiteten Meinung, wonach sich die Wahl des Weges über Triest sowohl für die Einfuhr als für die Ausfuhr in Anbetracht der im Verkehr über Triest erwachsenden höheren Frachtkosten nicht empfehle. Durch Gegenüberstellung der Tarife zeigen die Tabellen, daß im Verkehr von und nach Triest im allgemeinen nicht nur mit der kilometrischen Einheit, sondern meist auch mit an sich niedrigeren Bahntarifen zu rechnen ist, als von und nach Hamburg bezw. Bremen. Der Vergleich wird durchgeführt für Stückgüter und Wagenladungsgüter und eine Reihe einzelner Artikel, darunter Kaffee, Öle (Palm-, Palmkern- und Kokosnußöle), Reis, Harz, Felle und Häute, Baumwolle, Jute, Schafwolle, außereuropäische Hölzer, Zucker, Papier, Hohlglas, Eisen- und Stahlwaren, Webwaren, Spiritus, Spirituosen, kondensierte Milch, Bier, Möbel aus gebogenem Holze, Zündhölzchen und Pottasche.

Ungarn.

— **Neue Signalisierungsvorschrift und neue Grundzüge der auf den Verkehrsdienst der Hauptbahnen und der Lokalbahnen (Vizinalbahnen) bezüglichen Vorschriften.** Der ungarische Handelsminister hat mit dem 1. d. M. im Einvernehmen mit dem österreichischen Eisenbahnminister eine neue Signalisierungsvorschrift für Haupt- und Lokalbahnen herausgegeben, welche am 1. Mai 1905 auf allen Haupt- und Lokalbahnen Ungarns in Kraft treten wird. Auf jenen Lokalbahnen, auf welchen bisher die für Eisenbahnen mit regelmäßigem Betrieb festgesetzten Signale in Verwendung stehen, sind in Zukunft die für die Hauptbahnen gültigen Signale zu verwenden. Der ungarische Handelsminister hat ferner im Einvernehmen mit dem österreichischen Eisenbahnminister mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 an neue Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst der Haupteisenbahnen herausgegeben. Endlich treten statt der jetzt in Kraft stehenden Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst der Vizinalbahnen neue ins Leben; auf jenen Lokalbahnen aber, auf welchen die Grundzüge der auf den Verkehr der Eisenbahnen mit regelmäßigem Betrieb bezüglichen Vorschriften gelten, sind in Hinkunft die Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst der Haupteisenbahnen zu verwenden. Nach dem betreffenden Erlaß des ungarischen Handelsministers verfügt der österreichische Eisenbahnminister bezüglich der neuen Signalisierungsvorschrift und der neuen Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst der Hauptbahnen im gleichen Sinne, woraus zu ersehen ist, daß diese Vorschrift bezw. diese Grundzüge für Ungarn und Österreich einheitlich verfaßt wurden. (Die betr. Mitteilung aus Österreich liegt bereits vor und wird in nächster Nummer veröffentlicht. Die Schriftl.)

Die neue Vorschrift und die neuen Grundzüge wurden allen ungarischen Eisenbahnverwaltungen mit der Aufforderung zugesendet, einen besonderen Ausschuß mit der Ausarbeitung der einzelnen einheitlichen Verkehrs- und Signalisierungsvorschriften zu betrauen. Die Entwürfe der Einzelinstruktionen sind bis 1. November d. J. dem Handelsminister vorzulegen. Die an den Eisenbahndirektoren-Beratungen nicht teilnehmenden Verwaltungen haben die fraglichen Entwürfe bis zum gesagten Termine unmittelbar zu unterbreiten.

— **Der Ausstand der Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen.** Das amtliche Blatt der ungarischen Staatsbahnen veröffentlicht den nachfolgenden Erlaß des Handelsministers an sämtliche Angestellte:

„Ein großer Teil des Personals der ungarischen Staatsbahnen hat dadurch, daß er, der Heiligkeit des Eides uneingedenk, den Dienst in Massen verweigerte, heute noch gar nicht absehbare weitreichende Schäden sowohl der Privat- als der Volkswirtschaft verursacht und auf diese Weise dem guten Rufe des Landes und der ungarischen Staatsbahnen nicht nur innerhalb der Grenzen des Landes, sondern auch in den Augen des Auslandes großen Abbruch getan. Mit der Wiederaufnahme des Verkehrs auf sämtlichen Linien und mit der Wiederkehr des überwiegenden Teiles des Personals zur Pflichterfüllung können die materiellen Schädigungen allerdings nicht gut gemacht werden, wohl aber kann der gute Ruf der ungarischen Staatsbahnen durch eine hingebende, eifrige Tätigkeit, durch eine treue, jeder Versuchung widerstehende Pflichterfüllung wieder hergestellt werden, und deshalb erwarte ich von dem Personal, welches den Faden der früheren Tätigkeit wieder aufgenommen hat, daß es durch angestrengten Eifer bestrebt sein werde, die bitteren Erinnerungen der jüngsten Vergangenheit vergessen zu machen. Ich habe nicht die Absicht, gegen das Personal, das seiner Pflicht uneingedenk gewesen, aber in den Dienst wieder zurückgekehrt ist, Repressivmaßregeln anzuwenden; diejenigen aber, welche dabei eine Rolle spielten, daß die ganze Bewegung in eine sträfliche Richtung gelenkt wurde, oder solche Handlungen begangen haben, die einer strengeren Beurteilung unterliegen, darf ich dem Laufe der Rechtspflege deshalb nicht entziehen, damit dadurch der sittlichen Gerechtigkeit Genüge geleistet werde. Ich glaube und hoffe jedoch, daß deren Zahl eine geringe sein werde. Die hingebende und eifrige Pflichterfüllung des Personals wird der Regierung die Möglichkeit bieten, daß sie zur Förderung sowohl der materiellen wie der moralischen Interessen der ungarischen Staatsbahnen innerhalb der Grenzen der Gerechtigkeit und Billigkeit alles vorkehre, was im übrigen ohnehin ihre Absicht gewesen ist. Ich fordere die Direktion auf, dieses mein Reskript dem gesamten Personal des Instituts bekannt zu geben."

Übrige europäische Länder.

— **Ein furchtbares Motorwagenunglück** hat am Sonntag, den 1. d. M. bei dem Eisenbahnübergange nahe dem Orte Roissy-en-Brie, ungefähr 40 km von Paris entfernt, stattgefunden. Der Bahnwärter muß den Übergang offen gelassen haben, so daß ein Motorwagen mit sechs Personen über den Schienenweg im gleichen Augenblick stürmte, als der Blitzzug aus Basel mit einer Geschwindigkeit von 100 km in der Stunde heranbrauste. Trotzdem der Lokomotivführer die Bremse anzog, wurde das Gefährt von dem Zuge buchstäblich zersplittert und die sechs unglücklichen Insassen bis zur Unkenntlichkeit zermalmt.

— **Abschluß der schweizerischen Bundesbahnen für 1903.** Der Verwaltungsrat stellt bei der Bundesversammlung den Antrag, von dem nach Abzug der gesetzlichen Tilgungsbeträge verbleibenden Überschuß der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von 1 030 681 Fr. zu verwenden 280 000 Fr. zu Tilgungsausgaben für Bahnhofserweiterungen und 250 000 Fr. für Gratifikationen an das Personal, den dann verbleibenden Rest auf neue Rechnung vorzutragen. Nach den von der Generaldirektion vorgelegten Rechnungen ist das Betriebsergebnis kein glänzendes, aber immerhin noch ein befriedigendes, denn trotz der Mehrausgaben von 3 511 284 Fr. für das Dienstpersonal und der Mehrausgaben von 2 629 630 Fr. für Unterhalt und Erneuerung

der Bahn und des Rollmaterials konnte der gesetzlichen Vorschrift, wonach das Baukapital innerhalb 60 Jahren getilgt werden muß, nachgekommen werden, indem die für das zu tilgende Kapital von 889 600 000 Fr. erforderliche Jahrestilgung von 4 307 336 Fr. in die Ausgabenrechnung eingestellt werden konnte. Trotz diesem befriedigenden Ergebnis, so wird gesagt, kann doch nicht eindringlich genug auf das enorme Anwachsen des Betriebskoeffizienten aufmerksam gemacht werden, der von 61,11 % im Jahre 1902 auf 65,53 % im Jahre 1903, also in einem Jahre um 4½ % gewachsen ist. Da auch in den nächsten Jahren noch eine wesentliche Steigerung der Ausgaben (im Jahre 1906 eine Gehaltserhöhung von 300 Fr. für jeden Angestellten, zusammen etwa 5—6 000 000 Fr.) und die Ermäßigung der Gütertarife in Aussicht stehen, so kann nur neuer Verkehrszuwachs eine noch ungünstigere Steigerung des Betriebskoeffizienten hintanhalten. Die Betriebsausgaben von 1903 übersteigen die von 1902 um 6 400 000 Fr. oder 9 %.

— **Brünigbahn und Brienzer Seebahn.** Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat die Vorlage der Generaldirektion genehmigt, wonach die Bundesbahnen zur Erbauung einer schmalspurigen Brienzer Seebahn mit 12 % Höchststeigung im Kostenvoranschlag von 5 500 000 Fr. ermächtigt werden, unter dem Vorbehalt der Beitragsleistung des Kantons Bern von 40 000 Fr. auf 10 Jahre.

— **Eisenbahn Vevey-Chexbres.** Am 1. d. M. wurde die 7 km lange Vollspurbahn, welche vom Osten des Genfer Sees aus, den Umweg über Lausanne abschneidend, die Verbindung von der Rhonetalbahn und dem Simplon nach der Berner Linie und der Zentral- und Ostschweiz um eine Stunde abkürzt, feierlich eingeweiht.

— **Simplontunnel.** Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen genehmigte einen Nachtrag von 19 000 000 Fr. für das Baubudget von 1904, wovon 15 500 000 Fr. auf den Simplontunnel kommen. Der gesamte Aufwand für den Tunnelbau wird bis Ende 1904 sich auf 62 700 000 Fr. belaufen, wobei die Subventionen in Abzug gebracht sind. Bei dieser Gelegenheit wurde mitgeteilt, daß vom Tunnel noch 1200 m zu durchbrechen sind, und daß bei normalem Fortgang der Arbeiten der Durchschlag im Monat Oktober, spätestens aber Ende des laufenden Jahres erfolgen könne. Die Vollendung des Tunnels und die Betriebseröffnung können auf den Nachsommer 1905 in Aussicht genommen werden, wenn der Durchschlag im Oktober 1904 erfolgt.

— **Neue Bahnlinie Aosta-Martigny.** Die schweizerische Aktiengesellschaft J. J. Rieter & Cie in Winterthur hat bei der italienischen Regierung um die Konzession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen elektrischen Bahn von der italienisch-schweizerischen Grenze nach Aosta über den Col de Ferret, in Fortsetzung der bereits von der schweizerischen Bundesversammlung genehmigten Neubaustrecke Martigny-Grenze, nachgesucht. Die nötige Kraft soll dem Flusse Dora entnommen und der Col de Ferret mittels eines 6125 m langen Tunnels durchbrochen werden.

— **Elektrische Bahn Mailand-Varese-Porto Ceresio.** Als der elektrische Betrieb auf dieser Linie eingerichtet wurde, kamen Regierung und Mittelmeerbahn überein, daß die bezüglichen Kosten vom Staate nur in dem Falle der Bahn zurückerstattet würden, daß der Betrieb günstigen Erfolg, besonders in technischer Hinsicht, haben würde. Da nun die neue Betriebsart seit beinahe zwei Jahren arbeitet und dies von einer von der Regierung mit der Prüfung der Sache betrauten Kommission rückhaltlos anerkannt wurde, hat die Regierung sich bereit erklärt, obige Kosten zu ihren Lasten zu übernehmen und der Mittelmeerbahn den betreffenden Betrag auszuzahlen. Die Gesamtauslagen der Betriebsumwandlung einschl. des neuen Wagenmaterials und der Errichtung des Kraftwerkes belaufen sich auf beläufig 8 000 000 L.

— **Generalversammlung der Aktionäre der italienischen Südbahnen.** Am 19. d. M. wird in Florenz, dem Sitze der Gesellschaft, die Generalversammlung der Aktionäre der adriatischen Bahnen stattfinden. Das finanzielle Ergebnis des Betriebsjahres 1903, welches nach Veröffentlichung des Rechenschaftsberichts noch näher besprochen werden wird, ermöglicht dem Verwaltungsrate die Ausschüttung einer Dividende von 30 L. für die Aktie (6 %). Die Dividende hätte 36 L. betragen können, wenn vom Betriebsgewinn nicht dem Pensionsfonds der Betrag von 2 400 000 L. zugewiesen und auf Kapitalrechnung 1 600 000 L. geschrieben worden wären.

— **D-Züge auf der englischen Ostbahn.** Im Zusammenhang mit den auf den preußischen Eisenbahnen fortschreitend verbesserten Zugverbindungen hat auch die den Verkehr von und nach England über Hoek van Holland vermittelnde englische Ostbahn eine wesentliche Verbesserung eingeführt, indem sie die zwischen London und Harwich im Anschluß an die Dampfer der Hoek van Holland-Linie verkehrenden Eilzüge in D-Züge umgewandelt hat. Die neuen Züge, die aus sehr ansprechend eingerichteten Durchgangswagen I. und II. Klasse, Erfrischungs- und Küchenwagen bestehen, sind mit allen modernen Bequemlichkeiten ausgerüstet, besitzen auch durchweg elektrische Beleuchtung nach dem in England bekanntlich fast allgemein verbreiteten Stoneschen System, bei dem jeder Wagen in einer von der Wagenachse angetriebenen Dynamomaschine eine selbständige Stromquelle besitzt, deren Leistung während der Haltezeit selbsttätig durch eine Akkumulatorenbatterie ergänzt wird. Über diese Beleuchtungsart ist der Leser aus mehrfachen Veröffentlichungen in dieser Zeitung unterrichtet. Für die Benutzung dieser Züge wird eine besondere Platzgebühr nicht erhoben. Besonders angenehm wird die Neuerung von denjenigen Reisenden des Festlandes empfunden werden, die bisher, mit direkter Fahrkarte II. Klasse nach London versehen, auf der Strecke Harwich-London gezwungen waren, entweder die III. Klasse zu benutzen oder einen Zuschlag für die I. Klasse zu zahlen, wenn, wie es häufig der Fall war, der Zug nur aus Wagen der I. und III. Klasse zusammengesetzt war.

— **Die feierliche Einweihung der neuen Landungsbrücke in Queenborough,** die an der Stelle der vor einigen Jahren abgebrannten erbaut worden ist, fand am 3. d. M. in Anwesenheit einer Anzahl Vertreter deutscher, holländischer und belgischer Eisenbahnen, die von der South Eastern-Eisenbahngesellschaft eingeladen waren, statt.

Fremde Weltteile.

— **Fahrplan der sibirisch-russischen Eisenbahnen.** Für die Sibirische Eisenbahn liegt jetzt der Sommerfahrplan vor. Der allgemeine Verkehr wird nur bis Irkutsk, 5108 Werst von Moskau, aufrecht erhalten. Die Transbaikalbahn, von Irkutsk an, dient lediglich dem Kriege. Von Moskau bis Irkutsk gehen wöchentlich vier Schnellzüge und täglich ein Personenzug. Der Schnellzug hat nach wie vor Anschluß vom Schlesischen Bahnhof in Berlin abends 7.30. Auf den Eisenbahnen zwischen Mandschuria, Wladiwostok, Port Arthur und Dalni ist der Verkehr selbstverständlich eingestellt. Dagegen sind Züge zwischen Charbin und Wladiwostok sowie zwischen Inkau und Peking vorgesehen, ebenso zwischen Wladiwostok und Chabarowsk, Tscheljäbinsk und Kotlas. Im europäischen Rußland ist der Schlafwagenverkehr neu geregelt worden. Zwischen Petersburg und Moskau verkehrt täglich ein Schlafwagen bis zum 29. Juni, von diesem Tage an dreimal wöchentlich. Vom 12. August an läuft dieser Schlafwagen wieder täglich. Zwischen Moskau und Ssebastopol verkehrt täglich ein Schlafwagen vom 1. Mai bis 27. Oktober. Neu eingerichtet ist jetzt ein Speisewagen- und Schlafwagendienst I. und II. Klasse zwischen Moskau und Kiew.

Allgemeines.

— **Funkenfänger nach der Bauart Steinwedel.** Eine Probe mit einem von dem Obermaschinisten Steinwedel der Stettiner städtischen Feuerwehr entworfenen Funkenfänger wurde am 19. April d. J. auf dem Freihafenbezirke zu Stettin vorgenommen. Zu dem Zweck waren Vertreter der Königlichen Eisenbahndirektion, der Königlichen Regierung sowie des Magistrats zu Stettin, ferner des pommerschen Dampfkesselüberwachungsvereins usw. geladen. Der Funkenfänger besteht aus zwei trichterförmigen Sieben, die in den Schornstein der Lokomotive eingebaut sind. Die von unten aufsteigenden Funken werden, selbst wenn sie das untere Sieb passiert haben, von dem zweiten entgegengesetzten Trichter zurückgeworfen. Die Vorrichtung ist bereits seit längerer Zeit am Schornstein der städtischen Dampfspritze angebracht und hat sich bisher gut bewährt. Die Probe wurde an einer Lokomotive vorgenommen, die einen Zug von 45 Wagen mit 8000 t Belastung fortzubewegen hatte, und fiel vollständig befriedigend aus. Es wurde festgestellt, daß kein Funke dem Schornstein entwich und daß ebensowenig eine Verstopfung der Maschine durch Kohlenstücke usw. stattgefunden hatte; es ergab sich sogar, daß durch den Funkenfänger eine Ersparnis an Feuerung erzielt wird. Demgegenüber wurde aber von den Sachverständigen angeführt, daß durch den Einbau in den Schornstein die Zugluft des Kessels beeinträchtigt wird. Eine weitere Probe soll an einer der städtischen Dampfspritzen, die mit Stroh und ähnlichen leicht brennbaren Stoffen geheizt werden wird, vorgenommen werden.

— Mit der Einführung des Metermaßes in England scheint es diesmal Ernst zu werden (s. Nr 25 S. 401 d. Ztg.). Nicht weniger als viermal lag diese Angelegenheit dem Parlament zur Beschlußfassung vor und zwar zuerst im Jahre 1862, als der Ausschuß des Unterhauses sich dafür erklärte; seither sprach sich merkwürdigerweise das Unterhaus zweimal gegen die Einführung aus. 1895 empfahl der Ausschuß unter Sir Henry Boscoe abermals die Annahme des Metersystems innerhalb zwei Jahren, doch blieb die Sache liegen, bis sie jetzt nach nahezu neun Jahren vom Oberhause wieder aufgegriffen wurde. Nachträglich gelangten an das Oberhaus nicht weniger als 40 Unterstützungsgesuche von angesehenen Körperschaften, wie dem Londoner School Board, dem Purposes Committee, von vielen Stadtvertretungen, Handelskammern, Trade Unions usw. Gerade die kaufmännischen Kreise sind es, welche die Rückständigkeit der heute gebräuchlichen Maße und Gewichte am meisten empfinden. Schon jetzt greift der praktische Engländer zum Rechenstift und gelangt hinsichtlich der dem Handel hierdurch erwachsenden Kosten zu riesigen Ziffern. Jeder große oder kleine Ladenbesitzer kann seine Wagen nicht mehr gebrauchen, ebensowenig Fabriken, Werkstätten, Kaufläden ihre Maßstäbe; Fässer, Maßgefäße, Medizinflaschen werden unbrauchbar; alle Enzyklopädien, Schul- und Rechenbücher mit ihren Tafeln, also Millionen von Büchern, Hilfsrechnern und Kalendern veralten, und Kinder, die sich da hineingelebt haben, müssen alles wieder vergessen. Daß das auch nicht ohne Schwierigkeiten vorübergeht, ist naheliegend, und doch werden die großen Opfer gern gebracht im Hinblick auf die bedeutenden Vorteile für den Handel. Das Metersystem wird ein Schuljahr ersparen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Am 1. Juni 1904 tritt an Stelle des Tarifheftes 1 vom 1. März 1899 nebst Nachtrag I—XIII ein neues Tarifheft in Kraft, welches eine Anzahl von Frachtsätzen des Klassenguttarifs und der Ausnahmetarife, mangels eines Bedürfnisses, nicht mehr enthält.

Äußerlich weist das neue Tarifheft auch Abweichungen gegenüber dem früheren insofern auf, als die Frachtsätze für eine Reihe von Artikeln, die bisher in Ausnahmetarifen untergebracht waren, nicht mehr in der Form von Ausnahmesätzen erscheinen, sondern mit Rücksicht auf die Übereinstimmung der deutschen und österreichischen Klassifikation gemäß der in dem Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen Österreich-Ungarn einerseits und Deutschland usw. anderseits Abteilung B enthaltenen Tarifierung in den allgemeinen Tarifen für den Klassengutverkehr enthalten sind.

Es trifft dies bei folgenden Artikeln zu: Jute zu 5 t; Korkabfälle zu 10 t; Obst, verpackt zu 5 und 10 t; Wolle zu 10 t; Kunstwolle zu 5 u. 10 t; Abfälle, wollene der Tuchfabrikation bei Aufgabe als Stückgut, zu 5 und 10 t; Seifensiederfluß zu 10 t; Leimleder zu 10 t; Garne aus vegetabilischen Stoffen, ein- oder zweidrähtig bei Aufgabe als Stückgut, zu 5 und 10 t; Garne, mehr als zweidrähtig bei Aufgabe als Stückgut; Steinkohlenteer zu 10 t; Lumpen zu 10 t. Schließlich wird noch besonders auf die in einzelnen Verkehrsverbindungen des Ausnahmetarifs Nr 65 (Eisenschlacken zum Hochofenbetriebe) eintretenden Frachtermäßigungen aufmerksam gemacht.

Insoweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten diese erst vom 1. Juli 1904.

Druckstücke des neuen Tarifs sind zum Preise von 2,45 ℳ vom 15. Mai d. J. bei den bekannten Dienststellen zu haben. Bis dahin erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion Auskunft.

Breslau, den 30. April 1904. (1203)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Württembergisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1904 wird die bayerische Station Mausheim in den vorbezeichneten Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

München, den 3. Mai 1904. (1204)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks, Steinkohlenkoksasche sowie Steinkohlenbriketts von den pfälzischen Grubenstationen nach Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. tritt für den obigen Verkehr ein neuer Kohlentarif Nr 3 in Kraft unter Aufhebung des bisherigen Kohlentarifs Nr 3 vom 1. 4. 1897 samt Nachträgen. Derselbe enthält zum Teil ermäßigte Frachtsätze, zum Teil Frachtsätze für neu eröffnete Stationen der Pfalzbahn. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen. Verkaufspreis 45 ₰. (1205)

St. Johann-Saarbrücken, 30. April 1904.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr nach der Station Eberbach.

Am 1. Mai 1904 treten die im Heft 1 des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen usw. im rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbande für die Station Eberbach der Badischen Staatsbahn enthaltenen Frachtsätze außer Kraft.

An Stelle derselben treten die zum größten Teil niedrigeren Frachtsätze der Station Eberbach des Direktionsbezirks Mainz.

Letztere werden berechnet auf Grund der in den Gütertarifen Teil II, Hefte II L und II E für die Staatsbahngruppen III/IV und IV vom 1. Mai d. J. nachgewiesenen Entfernungen und der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs).

Ferner treten an Stelle der in dem genannten Tarifheft 1 enthaltenen Frachtsätze für Steinkohlensendungen nach der Station Mannheim der Badischen Staatsbahn die auf Grund der Entfernungen der vorgenannten Staatsbahntarife und des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) gebildeten Frachtsätze.

Essen, den 1. Mai 1904. (1206)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.

Mit dem 20. Mai d. J. wird die Station Grębów der k. k. österr. Staatsbahnen mit den Frachtsätzen der Station Przeworsk in den Verband einbezogen.

Breslau, den 3. Mai 1904. (1207)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Für Rohzuckersendungen zur Ausfuhr — Ausnahmetarife 14 und L —, für welche die bisher gewährte 18 monatliche Ausfuhrfrist in der Zeit bis zum 31. August d. J. abläuft, wird diese Frist um weitere 6 Monate, mithin auf 24 Monate verlängert.

Erfurt, den 3. Mai 1904. (1208)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Vom 15. Mai d. J. ab wird der Ausnahmetarif 8 (Gießerei-Roheisen) durch Aufnahme der Station Pankow-Schönhausen als Empfangsstation erweitert.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 3. Mai 1904. (1209)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarifhefte: II D, Gruppe III (nordwestliches Gebiet), II J Gruppen II/III (Verkehr zwischen dem mittleren und dem nordwestlichen Gebiet) und II L, Gruppen III/IV (westliches Gebiet), westdeutscher und mitteldeutscher Privatbahnverkehr.

Vom 1. Mai d. J. an wird der Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen für die Wallückebahn, die Hümmlinger Kreisbahn, die Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf und die Kreisbahn Wittmund-Aurich-Leer auf verschiedene weitere Artikel und auf den Verkehr mit sämtlichen, den oben genannten Tarifen angehörigen Stationen ausgedehnt. In den Übergangstarif wird ferner die Kleinbahn Emden-Pewsum für bestimmte Artikel vom 1. Mai d. J. an aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Münster, den 30. April 1904. (1210)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafenausnahmetarif.

Münster a. Neckar wird vom 15. Mai d. J. ab in Klasse 1 — Baumwolle etc. — aufgenommen. Die Tarifstationen geben Auskunft.

Hannover, den 2. Mai 1904. (1211)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif auf den Binnen- und direkten Verkehr der Cöln-Bonner Kreisbahnen ausgedehnt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. Mai 1904. (1212)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Am 10. Mai 1904 wird die Station Wertheim Bad. Bahn in den badisch-pfälzischen Tiertarif einbezogen.

Karlsruhe, den 3. Mai 1904. (1213)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach der Pfalz.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1904 ist zum Kohlentarif Nr 2 der Nachtrag III erschienen. Derselbe enthält Frachtsätze für die pfälzischen Stationen der Neubaustrecke Homburg-Bad Münster a/Stein sowie geänderte Frachtsätze infolge Eröffnung der Neubaustrecken Homburg-Rohrbach bei St. Ingbert und Homburg-Bad Münster a/Stein.

Verkaufspreis 10 ₰. (1214)

St. Johann-Saarbrücken, 30. April 1904.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach der französischen Ostbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in den Saarkohlentarif Nr 21 vom 15. 9. 1903 die Station Jägersburg-Waldmohr der Pfälzischen Eisenbahnen aufgenommen. Gleichzeitig werden die Frachtsätze für die Station Glanmünchweiler bis zu den deutsch-französischen Übergangsstationen ermäßigt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen. (1215)

St. Johann-Saarbrücken, den 2. Mai 1904.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1904 werden im Verkehr von der Station Donaueschingen der badischen Staatseisenbahnen besondere Ausnahmesätze für Bier in Flaschen nach Italien eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt das Verbandsabrechnungsbureau hier.

Straßburg, den 30. April 1904. (1216)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr
via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Wechseltarif zwischen den Tarifgruppen III/IV.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. wird für die Beförderung von Braunkohlen usw. in Wagenladungen von 10 t von Wölfersheim-Södel nach Gießen ein Ausnahmefrachtsatz von 13 ₰ für 100 kg eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die beiden genannten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 3. Mai 1904. (1217)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vereinigte Königlich preußische und Großherzoglich hessische Staatseisenbahnen, Königlich preußische Militäreisenbahn, Großherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen, Cronberger, Farge-Vegesacker, Ilme-Kerkerbach- und Kreis Oldenburger Eisenbahn.

Der in unserer Bekanntmachung vom 15. März d. J. angekündigte neue Gütertarif ist erschienen und kann zum Preise

von 20 ₰ für das Gemeinsame Heft II A,
„ 30 „ für die zugehörige Allgemeine Kilometer-Tariftabelle,
„ 2,00 ℳ für das Tarifheft II B,
„ 2,00 „ „ „ „ II C,
„ 2,00 „ „ „ „ II D,
„ 1,80 „ „ „ „ II E,
„ 2,00 „ „ „ „ II F,
„ 1,00 „ „ „ „ II G,
„ 0,80 „ „ „ „ II H,
„ 2,00 „ „ „ „ II J,
„ 1,10 „ „ „ „ II K,
„ 1,00 „ „ „ „ II L

durch die Güterkassen und durch das hiesige Auskunftsbureau (Bahnhof Alexanderplatz) bezogen werden.

Berlin, den 25. April 1904. (1218)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Preußisch-bayerischer Verkehr.

Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren vom 1. April 1897.

Mit Gültigkeit vom 12. Mai 1904 werden im Verkehr zwischen Station Briesen in Westpr. und München Zentral- und Südbahnhof Frachtsätze für die Abfertigung von lebenden Tieren (ausschl. Pferde) in Wagenladungen eingeführt. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Tarifstationen Auskunft.

Erfurt, den 1. Mai 1904. (1219)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Am 15. Juni d. J. wird die Haltestelle Fleißen der sächs. Staatsbahn in den Gütertarif einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 1. Mai 1904. (1220)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Eisenerze usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe.

Vom 1. Mai d. J. ab werden die Stationen Drolshagen, Kelheim und Usingen für den Verkehr nach den oberschlesischen Hochofen- und Bleihüttenstationen und die Stationen Salzwedel und Staßfurt für den Verkehr nach Kratzwiek als Versandstationen in den vorbezeichneten Ausnahmetarif vom 1. Januar 1903 einbezogen.

Näheres bei den amtlichen Auskunftsstellen.

Kattowitz, den 28. April 1904. (1221)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Jedlersdorf und Zellerndorf.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird in vorbezeichnetem Verkehre der Nachtrag II nebst einem Berichtigungsblatte eingeführt, der neben Abänderungen bestehender Frachtsätze die Einbeziehung neuer Versandstationen enthält. Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 15. Juni d. J. in Kraft.

Der Nachtrag ist zum Preise von etwa 20 ₰ von den beteiligten Dienststellen zu beziehen.

Kattowitz, den 3. Mai 1904. (1222)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Tarifgruppe I (östliches Gebiet).

Der neue Überführungsgebührentarif für den Platz Königsberg i/Pr. enthält gegenüber dem bisherigen Tarif zahlreiche Frachtermäßigungen; sie erlangen am 1. Mai d. J. Gültigkeit. Die wenigen in diesem Überführungsgebührentarif enthaltenen Erhöhungen treten erst mit dem 15. Juni d. J. in Wirksamkeit.

Königsberg, den 30. April 1904. (1223)
Königliche Eisenbahndirektion.

Neuer Gruppentarif I (östliches Gebiet), Wechseltarife mit der Gruppe I, oberschlesischer und niederschlesischer Steinkohlenverkehr.

Am 5. Mai d. J. tritt an Stelle des bisherigen Übergangstarifs mit der Eulengebirgsbahn ein neuer erweiterter Übergangstarif mit der Maßgabe in Kraft, daß für den gesamten Übergangsverkehr in Wagenladungen (zu 5 und 10 t) mit den Stationen der Eulengebirgsbahn die Frachtsätze der Staatsbahnstationen Mittelsteine, Ober-Langenbielau u. Reichenbach i. Schl. um 2 ₰ für 100 kg gekürzt werden. Gleichzeitig wird der Übergangstarif auf sämtliche Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen ausgedehnt.

Breslau, den 30. April 1904. (1224)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

[Tarif für den Verkehr zwischen Genf transit, Verrières transit und Delle transit einerseits und den österreichischen Stationen Bodenbach (k. k. ö. St. B. und St. E. G.), Moldau (k. k. ö. St. B.), Reichenberg (S. N. D. V. B. und A. T. E.), Tetschen (Ö. N. W. B. und B. N. B.) sowie Weipert (B. E. B.) anderseits.]

Die Gültigkeit des laut Kundmachung in Nr 23 dieser Zeitung vom 19. März 1904 unter fortlaufender Nr (757) mit 4. Mai 1904 außer Kraft gesetzten Tarifes für den sächsisch-preußisch-südfranzösischen Güterverkehr nebst dem dazu gehörigen Ergänzungsblatte und Nachtrag I wird bis 1. August 1904 verlängert.

Infolgedessen bleibt auch die in Nr 42 dieser Zeitung vom 30. Mai 1900 unter Nr 1310 verlautbarte Kundmachung bis 1. August 1904 in Kraft.

Wien, am 1. Mai 1904. (1225)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit West-Österreich.

(Verlängerung der Gültigkeit der Frachtsätze des Ausnahme-Tarifes Nr 5A für Stamm- und Stangenholz.)

Die Gültigkeit der im Elbeumschlagstarife für Westösterreich vom 1. April 1901 und in den hierzu gehörigen Nachträgen I—III im Ausnahme-Tarife Nr 5A enthaltenen Frachtsätze für Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen) sowie Scheit-, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2,5 m lang, wird bis 31. Mai 1904 erstreckt.

Wien, am 4. Mai 1904. (1226)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für 1. Steinkohle, Anthrazit, Kohlenbriketts und 2. Koks treten 14 Tage nach

erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Klein-Schwechat und Schwechat-Kledering	95 ℳ
Schönpriesen-Umschlag nach Klein-Schwechat und Schwechat-Kledering	90 ℳ
Dresden-Elbkai nach Klein-Schwechat und Schwechat-Kledering	117 ℳ

Für Steinkohle, Anthrazit und Kohlenbriketts finden die vorstehenden Frachtsätze für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens Anwendung.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ℳ, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ℳ für 100 kg beträgt.

Wien, am 3. Mai 1904. (1227)

Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.
Verkehr mit Österreich.
(Aufhebung von Frachtsätzen im Verkehre zwischen Wien I K. E. B. einer- und Stettin und Warnemünde anderseits.)

Die im Nachtrage III zu dem vom 1. Januar 1902 gültigen Gütertarife Teil II, Heft 1 auf Seite 18 und 22 für die Verkehrsbeziehungen Wien I K. E. B.-Stettin und -Warnemünde enthaltenen Frachtsätze, u. zw. des Ausnahmetarifes 21 (Öle, fette usw.) im Betrage von 396 und 467 ℳ für 100 kg und des Ausnahmetarifes 29 (Porzellanerde usw.) im Betrage von 185 und 202 ℳ für 100 kg werden mit 20. Juni 1904 ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 30. April 1904. (1228)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterr.-ungar.-bayer. Grenzverkehr.
(Frachtsätze für marinierte Fische, getrocknetes Obst, Farbwaren, Kastanien, edle, und Essig.)

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904, treten unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des Tarifs, Teil II, für den südösterr.-ungar.-bayer. Grenzverkehr die folgenden Frachtsätze in Kraft:

Für Artikel (als Frachtgut)	Von	Nach	Frachtsätze in Hellern für 100 kg
Fische, marinierte	Görz	Salzburg	649
Obst, getrocknetes, mit Ausnahme von Äpfeln, Birnen, Kirschen, auch Weichseln, Aprikosen, Pfirsichen, Prünellen, Quitten, Haselnüssen und Walnüssen, Zwetschken, Pflaumen, Feigen, Weintrauben, Weinbeeren (Korinthen, Rosinen, Cibeben)			560
Obst, getrocknetes, u. zw. wie vorstehend exkludiert			525
Farbwaren der Pos. F—5 des Tarifes Teil I der österr.-ung. und bosn.-herz. Eisenbahnen			386
Kastanien, edle (Maronen)			680
Essig der Pos. E—22—a des Tarifes Teil I der österr.-ung. und bosn.-herz. Eisenbahnen			
Fische, marinierte	Görz	Eger	

Wien, am 2. Mai 1904. (1229)

Die k. k. priv. Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil II.

Am 1. Juni d. J. treten in den besonderen Bestimmungen des Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarifs Teil II Änderungen und Ergänzungen ein, die durch die Einführung des neuen Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs Teil I vom 1. April d. J. bedingt sind. Insbesondere werden ergänzende Bestimmungen über die Beförderung von Expreßgut auf Paketadresse eingeführt. Nähere Auskunft erteilt das hiesige Verkehrsbureau.

Die Änderungen sind nach den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt.

Erfurt, den 30. April 1904. (1230)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Personenverkehr mit den Nordseeinseln Norderney, Juist, Borkum, Langeoog, Spiekeroog und Wangeroog.

Am 1. Juni 1904 tritt zu dem Tarife für den vorgenannten Verkehr vom 1. Mai 1902 der Nachtrag III in Kraft.

Durch ihn erfährt der Haupttarif sowohl hinsichtlich der besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften, als auch hinsichtlich der Preistafeln einige Änderungen und Ergänzungen. Die letzteren erstrecken sich in der Hauptsache auf den Verkehr mit Juist und Langeoog. Im Verkehr mit Juist ist die Inselbahn auf Juist in den direkten Verkehr einbezogen worden, so daß künftig eine direkte Personen- und Gepäckabfertigung bis Juist-Inseldorf erfolgen kann. Im Verkehr mit Langeoog ist eine Erweiterung der bisherigen Gültigkeit der Rückfahrkarten dadurch eingetreten, daß außer dem Wege über Esens-Bensersiel die Schiffswege einbezogen worden sind, die z. Z. nach Norderney benutzt werden können. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Münster i/W., den 27. April 1904. (1231)

Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II.

Bis auf weiteres erfolgt die Abfertigung von Gütern aller Art, die sich zur Beförderung im Packwagen eignen — Expreßgut — je nach der vom Aufgeber gewählten Art mit Gepäckschein nach der Zusatzbestimmung 4 zu § 32 der E.-V.-O. im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil I und den besonderen Bestimmungen 7 zu § 32 und 2 zu § 33 des Teils II — die vorläufig bestehen bleiben —, oder mit Paketadresse nach den Zusatzbestimmungen zu § 39—41 der E.-V.-O. im Teil I und den hierzu am 1. Juni in Kraft tretenden besonderen Bestimmungen des Teiles II.

Nähere Auskunft erteilt das hiesige Verkehrsbureau. Die in gleicher Sache unterm 13. April d. J. erlassene Bekanntmachung wird hierdurch aufgehoben. Die Änderung entspricht der von der Aufsichtsbehörde erlassenen Anordnung.

Erfurt, den 30. April 1904. (1232)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr.

Der Tarif vom 15. Januar 1893 für die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren für den niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr wird zum 1. Juni 1904 aufgehoben. Die in die Direktionsbezirke Essen und Münster übergegangenen Stationen der ehemaligen Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn werden in den Tarif des rheinisch-westfälisch-niederländischen Verkehrs für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen vom 1. Januar 1893 aufgenommen. Der letztere Tarif, welcher für den Verkehr der Stationen der ehemaligen Direktionsbezirke Cöln (links- und rechtsrheinisch) und Elberfeld herausgegeben ist, hat zur Zeit im Verkehr der für die Beförderung von Tieren eingerichteten Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz, Münster und St. Johann-Saarbrücken Geltung.

Elberfeld, den 3. Mai 1904. (1233)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 1. Mai vorm. gemeldet.

Nr 13 — Berlin, am 7. Mai 1904. — Jahrgang 1904

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
Deutsche und niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	A W H Isónli	1/2	3	Kisten	Zollgut —	126	1	Passau	Bayerische Stsb.	[1]
2	A B	17	1	Kiste	Holzmodell —	19	2	Nied.-Schönew.-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
3	A B	1/2	2	Säcke	Kartoffeln —	161	3	Berlin Stett. B.	„	
4	A B	2834/5	2	Kisten	gefüllt u. leer —	79	4	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
5	A B	10	1	Bund	18 Muffen —	7	5	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
6	A B	1373	1	„	2 Eisenrohre —	28	6	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
7	A B	1410	1	„	hölz. Pfähle —	55	7	Langenberg	K. E.-D. Elberfeld	
8	A C	40	1	Kiste	Käse —	9	8	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
9	A J	—	1	Sack	Tannen- und Kiefernsamen	20	9	„	„	
10	A K	7691	1	Kiste	ansch. Zigarren —	81	10	Lauenburg/Elbe	K. E.-D. Altona	
11	A K	8627	1	Korb	Eisenw. —	83	11	Osnabrück H. B.	K. E.-D. Münster	
12	A K	54357	1	Kiste	Wein, Kognak —	47	12	Holzdorf	K. E.-D. Halle a/S.	
13	A K	—	1	—	Tisch —	16	13	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
14	A K	9933/34	2	Bund	Schippen, Hacken —	15	14	Mengede	K. E.-D. Essen	
15	A M	—	1	Sack	Tischlerleim —	50	15	Stettin C.	K. E.-D. Stettin	
16	A O / C H	417 / 184	1	eis. Faß	leer —	32	16	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
17	A S	4	1	Bund	4 eis. Waschständer —	5	17	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
18	A S	1 u. 5	2	Säcke	Lederabfälle —	96	18	Ohligs	„	
19	A S	346	1	Sack	feuerfeste Erde —	50	19	Mannheim	Badische Stsb.	
20	A U & Co.	2020	1	Ballen	Tuch —	44	20	Kirchberg Hunsr.	St. Johann-Saarbr.	
21	A V	303	1	Pack	Unterlaghölzer —	35	21	Nürnberg Hpt.	Bayerische Stsb.	
22	A W B	17	1	Kiste	Reklamebilder —	53	22	Metz	Reichsbahn	
23	A W S	3751	1	„	Hosenschnallen —	18	23	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
24	B	—	4	Stangen	Stahl —	36	24	Arnswalde	K. E.-D. Bromberg	
25	B	X	1	—	Deckungsflansch —	3	25	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
26	B weiß —	—	1	Stange	Quadrateisen —	31	26	Wusterhausen	K. E.-D. Altona	25 mm stark.
27	B b	209/10	2	Kisten	Blech- und Emaillegeschirr	?	27	Lindau-Stadt	Bayerische Stsb.	[2]
28	B B	8208	1	Kiste	Suppenlöffel —	25	28	München Hpt.	„	
29	B C	—	1	Ballen	Kleider —	31	29	Rotterdam M.	Niederländ. Stsb.	von Warschau.
30	B & Cie	621	1	„	Teppiche —	38	30	Passau	Bayerische Stsb.	
31	B E	—	1	—	Badewanne —	124	31	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
32	B G	212	1	Kiste	eis. Bänder —	131	32	Landsberg Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
33	B G	161	2	Rollen	Zinkblech —	112	33	Merklinde	K. E.-D. Essen	Fabrikzeich. N. 12. C. (Oberhausen).
			1	Block	Lötzinn —	32				
34	B H	276	1	Pack	3 P. Wagenbäume —	22	34	Jüchen	K. E.-D. Cöln	
35	B K	22	1	—	Korbblechkanne, leer	5	35	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
36	B L	9619	1	Stange	Stahl —	33	36	Mainz	Direktion Mainz	2,08 lg., 0,05 br.
37	B S	9453	1	Kiste	— —	20	37	Neustadt i. H.	K. E.-D. Altona	
38	B V	24/300	1	„	Wetzsteine —	102	38	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
39	C	I	1	Sack	Kartoffeln —	49	39	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
40	C	10855	1	Kiste	ansch. Fleischw. —	76	40	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
41	C A	12498	1	Paket	Papier —	105	41	Freiburg i/B.	Badische Stsb.	
42	C B	106	1	Blechkanne	leer —	4	42	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
43	C B	35174	1	Kiste	Glasfederhalter —	114	43	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
44	C C	863	1	Ballen	Gewebe —	35	44	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
45	C F	1531	1	Kiste	gefüllt —	149	45	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
46	C F	19844	1	Eimer	Marmelade —	12	46	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
47	C G	7183	1	Faß	leer —	9	47	Wiesbaden	Direktion Mainz	

[1] Anvers-Jassy beschrieben. Zollblei von Cöln.
[2] Selbstkocher Marke „Blasberg". Feldkirch beschrieben.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
48	C J	1246/7	2	Ballen	Korke —	150	48	Langendreer S.	K. E.-D. Essen	
49	C K	1018	1	Korb	leb. Pflanzen —	60	49	Leipzig Mgb.	K. E.-D. Halle a/S.	
50	C K	64840	1	Kiste	Kaffeebrenner —	50	50	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
51	C L S	9252	1	Korb	2 leere Blechflaschen	21	51	Duisburg	K. E.-D. Essen	
52	C N S	8665	1	Kiste	leer —	20	52	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
53	C O	628/412	2	Fässer	leer —	40	53	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
54	⌐⌐ & Co	217	1	Kiste	trockne Pflanzen —	51	54	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	St. Petersburg.
55	C R	140	1	Bund	50 Besenstiele —	17	55	Niederdollendorf	K. E.-D. Cöln	
56	C R B	2649	1	Kiste	Seifenpulver —	30	56	Bad Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
57	C R O R	—	1	Faß	gefüllt —	157	57	Stettin H.	K. K.-D. Stettin	
58	C S	2983	1	Kiste	Laubsägebügel —	45	58	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
59	C S	7408	2	Pianokisten	leer —	180	59	Berlin Stb.	„	und 7422.
60	C S	1	1	Korb	Kleidung —	18	60	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
61	C W	420	6	Rollen	Messingblech —	186	61	Ruhla	Wutha-Ruhlaer E.	
62	D	VI	1	Drellsack	Betten —	13	62	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
63	D	649	1	Faß	leer —	38	63	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
64	D B	2345	1	Stück	□-Stahl —	7	64	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	45 cm lg.
65	D & C	846	1	Petrol.-Faß	Eisenwaren —	430	65	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
66	D & C	3C148	1	Kiste	Margarine —	24	66	Werden	K. E.-D. Essen	
67	D G J	8996	1	Ballen	Gummi —	31	67	Wattenscheid	„	
68	D M	1704	1	Kiste	Zuckerw. —	23	68	Wanne	„	
69	D R / N J G	19 / 2514	2	eis. Fässer	leer —	55 / 50	69	Singen	Badische Stsb.	
70	D R G M	164732	1	Blechkanne	mit 2 Griffen, leer —	3,5	70	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
71	E	1	1	Bund	2 U-Eisen —	43	71	Saaralben	Reichsbahn	5 und 5,50 m lg.
72	E A	—	1	Kiste	Apfelsinen —	18,5	72	Eutin	Lübeck-Büchener	
73	E B	2586	2	—	Maschinenteile —	4,5	73	Riesa Hafen	Sächsische Stsb.	
74	E C	7230	1	Kiste	Apfelringe —	27	74	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
75	E F	3617	1	Sack	Kaffee —	21	75	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
76	E G	5854	1	„	Bettfedern —	7	76	Driburg	K. E.-D. Cassel	
77	E K	10	2	Säcke	Altkupfer —	64	77	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
78	E K	148	1	Ballen	Binsentaschen —	35	78	Duisburg	K. E.-D. Essen	
79	E K	4302	1	Kiste	Packmaterial —	53	79	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
80	E L	4646	1	Ballen	Tapeten —	11	80	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
81	E M	11	1	Faß	ansch. Quark —	127	81	Znin	K. E.-D. Bromberg	
82	E S	530	1	Ballen	gebr. Kaffee —	51	82	Witten Ost	K. E.-D. Essen	
83	E S B jr.	2043/4	2	Kisten	Maschinenteile —	30	83	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
84	E T	3498	1	Korb	gefüllte Flaschen —	20,5	84	Neunkirchen / R.-B. Arnsberg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
85	F	—	3	Stäbe	Kanteisen —	91	85	Siegburg	„	5 m lang.
86	—	—	1	Stab	Flacheisen —		86			
87	F	127	1	Ballen	Leder —	12,5	87	Mindelheim	Bayerische Stsb.	
88	F B	—	10	—	Butterfässer, leer —	52	88	Dramburg	K. E.-D. Stettin	
89	F B	88026	1	Kiste	Kaffeesurrogat —	47	89	Soest	K. E.-D. Cassel	
90	F C N	743	1	„	Ofenteile —	22	90	Emmerich	K. E.-D. Essen	
91	F F	170	1	„	Blechdosen —	5	91	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
92	F G S	1180	1	„	leer —	58	92	Berlin A.	„	
93	F H T	1641	3	Bund	6 Stühle —	?	93	Duisburg	K. E.-D. Essen	
94	F J S	6580/83	4	Ringe	Bleirohr —	104	94	Luxemburg	Reichsbahn	
95	F M S & F	832/133	1	Blechkübel	Marmelade —	15	95	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
96	F N N	3133	1	Kiste	leere Flaschen —	25	96	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
97	F P	3457	1	„	Zitronensaft —	24	97	Burgsteinfurt	K. E.-D. Münster	
98	F R	29	1	Faß	Öl —	245	98	Osnabrück H.	„	
99	F S	847	1	Bund	3 Pflugschare —	6	99	„	„	
100	F S	1556	1	Kiste	— —	65	100	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
101	F S	10	1	Verschlag	Nachttisch —	10	101	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
102	F S	80	1	Kiste	Lederschuhe —	101	102	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
103	F S D	2284	1	Verschlag	2 Bretter —	16	103	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
104	F W	1622	1	Kiste	Drogen —	73	104	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
105	F W	5509	1	„	Wein —	13	105	Cochem	St. Johann-Saarbr.	
106	F W	3648	1	Sack	Kartoffelmehl —	100	106	Bärwalde	K. E.-D. Stettin	
107	F Z	—	1	Faß	o. Deckel, leer —	7	107	C.-Deutz	K. E.-D. Cöln	
108	G	4/6	2	—	Messingröhren —	41	108	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Frielendorf 18./3.
109	G	3139	1	Bund	Latten —	25	109	Dortmund	K. E.-D. Essen	
110	G	7673	1	—	Eisenklotz —	318	110	Lindau-Stadt	Bayerische Stsb.	
111	G A	106	1	Sack	Kartoffeln —	90	111	Hamm	K. E.-D. Essen	
112	G D	2773	1	Kiste	eis. Wringen —	107	112	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
113	G H	2	1	Faß	leer (982 l) —	150	113	Deidesheim	Pfalzbahn	
114	G & H	2870	1	Paket	Papier —	48	114	Duisburg	K. E.-D. Essen	
115	G H	4974	1	Kiste	gefüllt —	33	115	Tribsees	Grhzl. Meckl. Stsb.	
116	G K	223	1	„	leer —	24	116	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
117	G K	87550	1	Faß	Branntwein? —	64	117	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
118	G P	—	1	Bund	□-Eisen —	23	118	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	8 mm Quadrat.
119	G R	36	1	Spankorb	leere Spankörbe —	10	119	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
120	G R & Co	3737	1	Ballen	ansch. Manufakturw.	27,5	120	Guntershausen	K. E.-D. Cassel	
121	G S	674	1	Kiste	Sultan-Rosinen —	10	121	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	A. X. Sultanas.
122	G S	9295	2	Kisten	leer —	20	122	Herdecke-Vorh.	K. E.-D. Elberfeld	und 9667.
123	G S C	5	1	Korb	Drahtstifte —	100	123	Duisburg	K. E.-D. Essen	
124	G Z	—	1	—	Holzmodell —	5	124	Engers	K. E.-D. Cöln	
125	H	—	7	Stangen	Fassoneisen —	20	125	Potsdam	K. E.-D. Berlin	Berlin Pog. 15./4.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
126	H	40	1	Faß	Seife —	29	126	Tribsees	Grhzl. Meckl. Stsb.	
127	H	3574	1	—	Achse —	12	127	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
128	H	11958	1	—	eis. Schirmständer —	5	128	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
129	H B	16	1	Bund	2 leere Körbe —	8	129	Wald	K. E.-D. Essen	
130	H B C	1221	1	Kiste	Bogenlampe —	89	130	Leipzig M. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	beklebt Altona-Euschede.
131	H C	85	1	Pack	Papier —	22	131	Enschede	Niederländ. Stsb.	
132	H C	8894	1	Korb	eis. Nägel —	70	132	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
133	H F	8857	1	eis. Faß	leer —	88	133	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
134	H E	22	1	Sack	Kartoffeln —	19	134	Hannover N.	„	
135	H G	790	1	Kiste	eis. Treibriemenklammern	16,5	135	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
136	H H	11824	1	„	Kurbel mit 5 Schrauben	3	136	Bamberg	Bayerische Stsb.	
137	H H P	737	1	Ballen	Sträucher —	75	137	Kröpelin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
138	H O S	482	1	Sack	Hafergrütze —	50	138	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
139	H P	—	1	—	Rohrsessel —	6	139	Basel	Reichsbahn	
140	H P C S	239_2 149	1	Ballen	Betten u. eis. Töpfe	30	140	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
141	H R	3661	1	Wdenkorb	Glasballon, leer —	5	141	Glatz	K. E.-D. Breslau	
142	H S	54	1	Kiste	Messingkrane, Eisenw.	16	142	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
143	H S	309	1	Sack	Federbetten —	9	143	Plauen ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
144	H S	1222	1	Bd. (4 Stg.)	Stahl —	35	144	Oberlahnstein	Direktion Mainz	2,25 m lg.
145	H T	291	1	Beutel	gebr. Kaffee —	3	145	Stargard i/P.	K. E.-D. Stettin	
146	H V	10606	1	Ballen	Tapeten —	29	146	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
147	H W S	20	1	„	Putzwolle —	90	147	Essen H.	K. E.-D. Essen	
148	J	1/2	2	Pack	4 Kisten Blumen —	16	148	Straubing	Bayerische Stsb.	
149	J A V	—	1	Bd. (10 Stb.)	Flachstahl —	57	149	Höhr-Grenzh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	1,36 m lg.
150	J B	217	1	Faß	Wein —	46	150	Mühlhausen Th.	K. E.-D. Erfurt	
151	J C	80	1	Kiste	Rosinen —	12	151	Herne	K. E.-D. Essen	
152	J H	—	1	Sack	Kleider u. Bücher —	23	152	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
153	J H	205	1	Ballen	alte Bastmatten —	16	153	Leipzig B. M.	K. E.-D. Halle a/S.	
154	J H G	1962	1	Pack	Holzwaren —	4	154	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
155	J H P	2942	1	Kiste	Glas —	160	155	Mannheim	Badische Stsb.	
156	J J L	4604	1	„	altes Brot u. Brötchen	58	156	Soest	K. E.-D. Cassel	
157	J K	6134	1	„	leer —	27	157	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
158	J K	2823	1	Faß	Wein —	80	158	Berlin Ahg.	„	
159	J O	8565	1	Kiste	Steuergut —	11	159	Limbach	Sächsische Stsb.	
160	J R	69	1	Korb	Kleider u. Wein —	24	160	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	in Packleinen.
161	J S H	—	1	„	Pflanzen —	9	161	Passau	Bayerische Stsb.	
162	J U S	3507a	1	Ballen	Tabak —	305	162	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
163	J x	I	1	Kiste	Orangen —	71	163	Neustadt a/H.	Pfalzbahn	verkauft.
164	J W H	—	1	Verschlag	Messingrohre —	149	164	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
165	K	41	1	Reisekorb	leer —	9,5	165	Kobelnitz	K. E.-D. Posen	
166	K	116	1	Sack	Thomasmehl —	15	166	Osterfeld S.	K. E.-D. Essen	
167	K	794	1	Kiste	rohbearbeitete Messer	120	167	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	Bochum Nord-Nürnberg bezettelt.
168	K	2829	1	—	leere Hopfenbüchse	44	168	Nürnberg Hpt.	Bayerische Stsb.	
169	K	4072	1	Kiste	Nudeln —	14,5	169	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
170	K B	889	1	Bund	2 Stühle —	8	170	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
171	K & B	1870	1	Ballen	Piassavabesen —	49	171	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
172	K B	1888	1	Bund	Besen —	7	172	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
173	K C	3540/2	3	Kisten	Kindermehl, u. Likör	57	173	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
174	K C	5530	1	Kiste	el. Apparate —	17,5	174	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
175	K E	1164	1	„	Scheren —	17	175	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
176	K H	419	1	Bund	Windhauben —	14	176	Ruhla	Wutha-Ruhlaer	Artern.
177	K H	9396	1	Faß	gelbe Farbe —	33	177	Schrimm	K. E.-D. Posen	
178	K L L	933	1	Ballen	Leinen —	23	178	Wanne	K. E.-D. Essen	
179	K M	755	1	Ring i. L.	Kupferdraht —	25	179	Herne	„	
180	K M	3278 3279/81	1 3	Kiste Harrasse	Glas —	58	180	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
181	K S	15	1	Schließkorb	Kleider —	40	181	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
182	K W	1/2	2	Säcke	Kartoffeln —	95	182	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
183	K W	3	1	—	Pflugschar —	5	183	Malsfeld	K. E.-D. Cassel	Cassel U.
184	L	III	1	Stange	Flacheisen —	15	184	Oranienburg	K. E.-D. Berlin	6,27 m lg.
185	L	26	1	Faß	leer —	34	185	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
186	L B	12	1	Verschlag	Aufsatz zu Glasschrank	20	186	Kierberg	K. E.-D. Cöln	
187	L B	1257	1	Kiste	Schweizerkäse —	14	187	Cöln-Ger.	„	
188	L Co	512	1	„	Schirme —	38	188	Alfeld	K. E.-D. Cassel	
189	L D C	8502 8505/6	3	Kisten	Ausfuhrgut —	90	189	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
190	L D C	8503/4	2	„	Ausfuhrgut —	70	190	„	„	
191	L H	12. 7179 8000 9424	4	„	leer —	112	191	Mainz	Direktion Mainz	
192	L M N	1680	1	Sack	Holzkohlen —	20	192	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
193	L S	79	1	Kiste	Wasser in Flaschen	175	193	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M	
194	L S	134	1	„	Drogen —	20	194	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
195	L Z	1	1	Blechkanne	leer —	5	195	Berlin Ostbhf.	„	
196	M	7	1	Viehkäfig	leer —	10	196	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
197	M	16	1	Bund	Bretter —	19,5	197	Essen N.	K. E.-D. Essen	
198	M	18	1	„	Bretter —	41	198	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
199	M	633	1	Kiste	Schlüsselhalter usw.	80	199	Offenbach a/M.	„	
200	M A	767	1	Faß	Petroleum —	175	200	Culmsee	K. E.-D. Bromberg	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
201	M B	1032	1	Faß	leer —	9	201	Düren	K. E.-D. Cöln	
202	M B S C	3503	1	Kiste	Apfelschnitzel —	27	202	Dünn	"	
203	M&KBE I	—	1	—	Holzschwelle —	106	203	Münchsmünster	Bayerische Stsb.	2,70 m lang.
204	M G	10532	1	Sack	Salz —	101	204	Darmstadt H.	Direktion Mainz	
205	M J	503—74 17	2	Fässer	Öl —	425	205	Weinheim	"	
206	M L B	1660	1	eis. Faß	gefüllt? —	580	206	Karlsruhe R.	Badische Stsb.	
207	M R	—	1	Schließkorb	gefüllt —	43	207	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
208	M R	5050	1	Kiste	Holzwaren —	25	208	Basel i/Els.	Reichsbahn	
209	M S	2732	1	Ballen	Wachstuch —	22	209	Duisburg	K. E.-D. Essen	
210	M T	113	1	"	Tapeten —	38	210	Kiel	K. E.-D. Altona	
211	M W	—	1	Sack	Säcke —	14	211	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
212	M W	14/15	2	Kisten	Eisenteile —	27	212	Höxter	K. E.-D. Cassel	
213	N	4588	1	Kiste	Löffel —	20	213	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
214	N E	2576	1	"	emaill. Waren —	71	214	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
215	O	46	2	—	Matratzenrahmen —	10	215	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
216	O B	528	1	Bund	4 Jaucheschöpfer —	5	216	Buer	"	2 Kisten ohne Zeichen u. 2189.
217	O B	4793	4	Kisten	leer —	106	217	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
218	O G	3	1	Bund	3 Messingblechrohre	3	218	Horb	Württemberg. Stsb.	
219	O G	253	1	Kiste	Akkumulator. —	75	219	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
220	O G V	—	1	Stange	Rolladeneisen —	11	220	Eschede	K. E.-D. Hannover	6 m lang.
221	O K	3505 18 23	3	—	Kinderstühle —	3	221	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
222	O K 3	1	1	Ring	Kupferdraht —	43	222	Dransfeld	K. E.-D. Cassel	5 mm stark.
223	O L	7088	1	Beutel	Kaffee —	12	223	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
224	P	rot	1	—	Maschinenteil —	7	224	Cüstrin-V.	K. E.-D. Bromberg	Berlin H. u. L. 13/4.
225	P	54	1	Sack	Altmetall —	46,5	225	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
226	P	123	1	Korb	Eier —	16	226	Rellinghausen N.	K. E.-D. Essen	
227	P B	210	1	Kiste	12 l. Flaschen —	17	227	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
228	P B	411	1	Verschlag	eich. Konsolbrett —	13	228	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
229	P B	1744	1	Kiste	Kleiderbügel —	31	229	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
230	Pf H	4	1	Korb	Kleidung —	35	230	Angerburg	K. E.-D. Königsberg	
231	P H & Co.	1060	1	Ballen	Leinen —	32,5	231	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
232	P H D	6734	1	Kiste	gefüllt —	46	232	Neumühl	K. E.-D. Essen	
233	P K	18	1	Korb	Blechfl. Öl, Lampengarn	30	233	Raumland-B.	K. E.-D. Elberfeld	
234	P K	2926	1	Faß	leer —	39	234	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
235	P M	2000	1	Kiste	Lederappretur —	44	235	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
236	P S	10423	1	Paket	Tapeten —	20	236	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
237	P T	—	2	Ballen	leb. Pflanzen —	27	237	Neustadt a/H.	Pfalzbahn	
238	R	181	1	Korb	1 Glas eingem. Zwiebeln	12	238	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
239	R B	2808	1	Bund	10 Koksgabeln —	18	239	Hagen	"	
240	R C E	1322	1	Kiste	Zigarren —	26	240	Reichshofen Stadt	Reichsbahn	
241	R H	1256	1	"	Werkzeuge —	23	241	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
242	R K	12	1	Sack	Grassamen —	49	242	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
243	R L	—	5	—	Bretter —	80	243	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
244	R L	1415	1	Korbflasche	Spirituosen —	21	244	Königs-Wusterhausen	K. E.-D. Berlin	
245	R L	6140	1	Kiste	Nähmaschinenteile —	11	245	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
246	R L B	6338	1	Ballen	Tapeten —	20	246	Bad Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
247	R R	275	1	Kiste	Weiß- u. Kurzwaren	56	247	Sigmaringen	Badische Stsb.	
248	R S	1110	1	Sack	Malzkaffee —	51,5	248	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
249	R V	5034	1	Faß	leer —	19	249	"	"	
250	R W	6754	1	Kiste	Holzwaren f. Brandmalerei	73	250	Duisburg	K. E.-D. Essen	
251	R Z A H	8	1	Bd, 4 Stb.	Stahl —	48	251	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	4 m lang.
252	S	155/14	1	—	Eisenplatte —	15,5	252	Bargteheide	Lübeck-Büchener	85 + 100 cm.
253	S	575	1	Ballot	Tuchwaren —	77	253	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
254	S	3667	1	Korb	leere Krüge —	35	254	Mannheim	Badische Stsb.	
255	S B	722	1	Kistchen	1 Quersack —	—	255	Coblenz	K. E.-D. Cöln	u. 7 Patronen.
256	S B	1546	1	Kiste	leer —	50	256	Waldenbg i/Schl.*	K. E.-D. Breslau	* O/B.
257	S B	4664	1	"	beschäd. Bilder —	30	257	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
258	S F	—	1	—	Reif —	19	258	Kötzting	Bayerische Stsb.	
259	S F	219	1	Kiste	Glaswaren —	25	259	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
260	S H	4124	1	Ring	Draht —	13	260	Gräfendorf	Bayerische Stsb.	
261	S K	600	1	Kiste	2 l. Säcke —	15	261	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
262	S L B	3	1	Ballen	ansch. Tuch —	32	262	Dzieditz	K. E.-D. Kattowitz	bezettelt Rotterdam.
263	G M	340	1	—	Kinderstuhl —	3,5	263	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
264	S M	20	1	Korb	Blechflasche, leer —	8	264	Höxter	K. E.-D. Cassel	
265	S P	647	1	Kiste	Biskuitmühle —	37	265	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
266	S S	9179	1	"	woll. Strümpfe —	67	266	Remscheid	"	
267	S S B K	8367	1	Ring	isolierter Draht —	9,5	267	Dalheim	K. E.-D. Cöln	v. Berlin Anh.
268	S S S	1915	1	Weinfaß	leer —	14	268	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
269	St B	23. 3/16	1	—	Kette —	49,5	269	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	53 m lang.
270	St E	852/3	2	Harrasse	leer —	129	270	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
271	S V	330	1	Faß	leer —	18	271	Schalke	K. E.-D. Essen	
272	S W R	511	1	Sack	weiße Baumwollabfälle	41	272	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
273	T	70	2	Bund	Rundstahl —	90	273	Frankfurt a/H. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	je 40 Stäbe, 3,10 lg.
274	T K	1	1	—	Pflugschar —	5	274	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
275	T O	—	1	—	Zahnrad —	65	275	Pforzheim	Badische Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
276	T W	3951	1	Ballen	Papier —	95	276	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
277	T Z	6	1	Kiste	Isolatoren —	127	277	Mettlach	St. Johann-Saarbr.	
278	U	531	1	Teerfaß	leer —	35	278	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
279	V B	—	1	—	Kleiderschrank —	100	279	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
280	v B F	1848	1	Kiste	leer —	47	280	Duisburg	K. E.-D. Essen	
281	W	263	1	Ballen	Schinken —	7	281	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
282	W A	—	3	Bund	Flacheisen —	146	282	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
283	W B	I	1	Koffer	gefüllt —	13	283	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Frl. Borstelmann.
284	W B	59	1	Verschlag	Waschtisch —	53	284	Brilon Stadt	K. E.-D. Cassel	
285	W B	476	1	Kiste	Spargel in Büchs. —	19	285	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
286	W B	2623	1	„	Ölapparat —	22	286	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
287	W B	5144	1	„	gefüllt? —	12	287	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
288	W & C	—	1	Sack	Zwiebeln —	50	288	Warburg	K. E.-D. Cassel	
289	W D	—	1	„	Kartoffeln —	50	289	Kiel	K. E.-D. Altona	
290	W F	362	1	Kiste	Glas —	20	290	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	u. W F 4388.
291	W H	—	20	Blöcke	Bronze —	100	291	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
			8	„	Zinn —	100				
292	W H	586	1	Kiste	Stahlw. —	73	292	Emmerich	K. E.-D. Essen	für Schuhmacher.
293	W H G	569	1	Rolle i. L.	Drahtseil —	30	293	Gelsenkirchen		
294	W H S	717/19	3	Fässer	Öl —	600?	294	Kalscheuren	K. E.-D. Cöln	
295	W & J	1503	1	Ballen	Blechkasten mit Eisenw.	59	295	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
296	W K	45	1	Kiste	Würfelzucker —	50	296	Pelplin	K. E.-D. Danzig	
297	W L	13	1	Stange	Flacheisen —	50	297	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	2 cm stark.
298	W L	2668/31	1	Faß	Petroleum —	243	298	Bönen	K. E.-D. Elberfeld	
299	W L U	—	1	Bund	24 Dunggabeln —	20	299	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
300	W N J	—	5	—	Zinkbleche —	53	300	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
301	W P	4701	1	—	Kindersportwagen —	13	301	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
302	W V	2105	1	Ballen	Nessel —	290	302	Augsburg	Bayerische Stsb.	
303	W Z	56566 / 72355 / 67486	5	Zylinder	Kohlensäure —	165	303	Buttelstedt / f. Liebstedt	Weimar-Rastenberg.	(64480, 73697).
304	Z J	4	1	Paket	2 Holzmodelle —	5	304	Krotoschin	K. E.-D. Posen	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

305	M. Bogulawski	—	1	Karton	Reisegeräte —	4	305	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	
306	J. Brunier & Co., Cognac	—	1	Bund	40 Bretter —	33	306	Bingerbrück	Direktion Mainz	
307	Culter	—	1	—	Petroleumofen —	5	307	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	Berlin P. 12/4.
308	Düsseldorf	—	1	Sack	Kaffee —	7	308	Düsseldorf-H.	K. E.-D. Elberfeld	
309	Elysium	3	1	Faß	leer —	32	309	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
310	Fürst & Sohn	—	18	Ballen	Malzsäcke —	375	310	Halbstadt	K. E.-D. Breslau	
311	Güterabftg.	—	1	Bund	3 vierk. Eisen —	48	311	Jünkerath	K. E.-D. Cöln	(5 m lg.,
312	H Has	X	1	—	Gußfasson —	117	312	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	20 mm stark.
313	Juli	—	1	Sack	Pflanzkartoffeln —	49	313	Beckum	K. E.-D. Hannover	
314	E. Mirke	—	2	Bund	Schiefertafeln, Bretter	?	314	Elberfeld-M.	K. E.-D. Elberfeld	
315	Nutricia	—	1	Kiste	1. Flaschen —	8	315	Stettin Hbg.	K. E.-D. Stettin	
316	Pankow	—	1	Sack	25 Getreidesäcke —	25	316	Berlin Stett. B.	K. E.-D. Berlin	
317	Paulit-Pappe B & Co.	—	1	Rolle	Dachpappe —	19,5	317	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
318	Reichelbräu	33833	1	Faß	leer —	11	318	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
319	J. H. Reiners	—	1	Sack	34 Beut. u. 15 Kainitsäcke	22	319	Oker	K. E.-D. Magdeburg	
320	A. Reippenberg, Ohrdruf i/Th.	—	1	—	Schlafsofa —	34	320	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
321	Reuter Sparenfelde	—	1	Sack	Koch- u. Küchengeschirr, Beil, Kartoffeln	15	321	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
322	L. (Rowitt)	2365	1	Kübel	Margarine —	18	322	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	Rowitzke & Witt
323	Schöller & Skenne Klettendorf	35	2	Brote	Zucker —	23	323	Gars	Bayerische Stsb.	
324	Wilh. Weihahn	—	4	Ballen	Mehlsäcke —	101	324	Neuß	K. E.-D. Cöln	
325	A. Wiese Wilhelmus	20802	1	Kiste	Schokoladew. —	27	325	Voerde	K. E.-D. Essen	
326	Niebeek of Wibeck in Aken	—	1	Schachtel	Manufakturen —	2,5	326	Amsterdam K. D.	Niederländ. Stsb.	Postetik. Dresden.
327	Weyhenstephan	5433, 7418	2	Fässer	leer —	36	327	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

328	—	1	1	—	alte Privatdecke —	38	328	Trier	St. Johann-Saarbr.	
329	—	5	1	—	Decke —	40	329	Sorau	K. E.-D. Breslau	
330	—	16	1	Kiste	Kleider —	12	330	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
331	—	25	2	—	eis. Fenster —	19	331	Elmshorn	K. E.-D. Altona	Hamburg H. 14/4
332	—	36/24	2	Bund	12 und 6 Besen —	18	332	Hechingen	Württemberg. Stsb.	
333	—	(75)	1	Kiste	Würfelzucker —	28	333	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
334	—	727	1	Sack	20 Zuckersäcke —	25	334	Nordstemmen	K. E.-D. Hannover	
335	—	2824	1	—	eis. Kette —	14	335	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	10 m l.
336	—	5247	1	Kiste	gefüllt —	149	336	Magdeburg Hb.	K. E.-D. Magdeburg	
337	—	10167	1	„	gefüllt —	15	337	Kiel	K. E.-D. Altona	
338	—	20594	1	Bund	4 Unterlagsplatten —	6	338	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
339	—	87042	1	—	hölz. Riemenscheibe	5,5	339	Passau	Bayerische Stsb.	Tambach beschrieben.
D. Güter mit Zeichen versehen:										
340	weiß ×	—	1	—	Ventil —	16,5	340	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	s'Gravenhage.
341	×	—	14	—	Roststäbe —	40	341	Hoerde	K. E.-D. Essen	
342	rot /	—	4	—	Gasrohre —	90	342	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	5 m.
343	weiß I	—	4	Stangen	Winkeleisen —	88	343	Lengerich Stadt	Teutoburg. Wald-E.	
344	weiß ///	—	1	Bund	4 Stg. ▭ Eisen —	8	344	Rheine	K. E.-D. Münster	
345	weiß //	—	1	Stange	Rundeisen —	16	345	Sagan	K. E.-D. Breslau	
346	gelb /	—	1	Bund	12 Hufeisen —	15	346	Rheine	K. E.-D. Münster	
347	rot /	—	1	„	Kultivatorzinken —	8	347	Heilsberg	K. E.-D. Königsberg	
348	Brennabor	—	1	—	Nähmaschinenstück —	7	348	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
349	Margarine	615	1	Kübel	Margarine —	28	349	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	Geselle & Co., Cleve.
350	„Patriarch“	81720	1	—	Damenfahrrad —	—	350	Woyens	K. E.-D. Altona	Gepäck.
351	„Deutschland“	179320	1	—	Fahrrad —	—	351	Breslau M.	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
352	F G R 3 Neptun	—	1	Rolle	Stacheldraht —	28	352	Dresden Frd.	Sächsische Stsb.	in Brettern.
E. Güter ohne Bezeichnung:										
353	—	—	1	—	Ablaufbecken —	24	353	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	m. Wandplatte
354	—	—	1	—	Achsschenkel —	12,5	354	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
355	—	—	5	Stück	Bandeisen —	15	355	Ohlau	K. E.-D. Breslau	5 m lg., 25 mm br.
356	—	—	1	Korb	Beile, Kehrichtschaufeln etc.	59	356	Gelsenkirchen	K. E.-D. Elberfeld	
357	—	—	1	Sack	Betten —	35	357	Glasewitz	Grhzl. Meckl. Stsb.	
358	—	—	1	Kinderwag.	Betten, Wäsche —	35	358	Malchin		Gepäck.
359	—	—	1	Ballen	Betten, Korsett, Bluse	13	359	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
360	—	—	1	—	Bettseitenstück —	5	360	Elberfeld		
361	—	—	5	—	eis. Bettstellen —	410	361	Kamen	K. E.-D. Essen	
362	—	—	1	Ballen	Bettzeug (Betten) —	14	362	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	1 Deckbett, K S gezeichn.
363	—	—	1	Bund	Bilderleisten —	15	363	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
364	—	—	1	„	Binsen —	32	364	Beckum		
365	—	—	2	—	Blechbehälter, leer —	8	365	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
366	—	—	1	Korb	Blechfl., leer —	7	366	Berlin Abg.	K. E.-D. Berlin	
367	—	—	1	Blechkanne	leer —	4	367	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
368	—	—	1	Sack	Blechverschlüsse —	9	368	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
369	—	—	8	—	Blechstangen —	7	369	Cassel U.		
370	—	—	2	—	Bohlen mit Klötzen —	44	370	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
371	—	—	1	Bund	6 Bolzen —	12	371	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
372	—	—	1	Verschl.	5 Dosen Bratheringe	58	372	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
373	—	—	14	—	Bretter —	34	373	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
374	—	—	7	—	Bretter —	47	374	Ohlau	K. E.-D. Breslau	
375	—	—	6	—	Bretter —	?	375	Düren	K. E.-D. Cöln	
376	—	—	1	—	Brettergestell —	?	376	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
377	—	—	1	Sack	Bruchmetall (Messing)	13	377	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
378	—	—	1	Verschl.	Bücherbort —	17	378	Minden	K. E.-D. Hannover	
379	—	—	1	Kiste	Badeofen —	41	379	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
380	—	—	1	Kistchen	1 Büchse Cacao —	16	380	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
381	—	—	1	Kiste	Chocolade u. Vanille	65	381	Cöln-Deutz		
382	—	—	1	„	Chocolade —	76	382	Fellhammer G.	K. E.-D. Breslau	
383	—	—	1	„	Colonialw. etc. —	28	383	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
384	—	—	2	—	Consolstützen —	7	384	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
385	—	—	1	Verschlag	eis. Cylindergebläse —	103	385	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
386	—	—	1	—	Dachfenster —	19	386	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	
387	—	—	1	—	Dachfenster —	22	387	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	von Halberstadt 10/IV. bezettelt.
388	—	—	1	—	Damenrad —	18	388	Würzburg	Bayerische Stsb.	
389	—	—	1	Sack	2 Deckbetten —	14	389	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
390	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	37	390	Schwabmünchen	Bayerische Stsb.	
391	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	33	391	Schweinfurt Hbf.		
392	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	40	392	Mainz	Direktion Mainz	
393	—	—	1	—	Drahtgeflecht —	12	393	Wankendorf	K. E.-D. Altona	
394	—	—	1	Bund	(12 kl. Rollen) Drahtgeflecht	35	394	Welver	K. E.-D. Essen	
395	—	—	1	—	eis. Drahtsprungrahm.	22,5	395	Eppstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
396	—	—	1	Sack	Düngemittelsäcke —	23	396	Könitz Thür.	K. E.-D. Erfurt	
397	—	—	1	—	Eimer —	1,75	397	Eisenach		
398	—	—	1	Bund	8 Eimer —	12	398	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
399	—	—	1	—	Eimerspind —	28	399	Holzwickede		
400	—	—	1	Stück	I-Eisen —	42,5	400	Berthelmingen	Reichsbahn	2,90 m lg., 15 × 6½.
401	—	—	1	—	gelochtes Eisenblech	5	401	Hamburg	K. E.-D. Altona	
402	—	—	1	Bund	16 ovale Eisenbleche	14	402	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	Kanten gebogen.
403	—	—	1	Gestell	2 Eisenblechkast. —	83	403	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
404	—	—	1	Ring	Eisendraht —	27	404	Eßlingen	Württemberg. Stsb.	2 mm stark.
405	—	—	1	Bd.	110 Stck. verz. Eisendraht	12,5	405	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	1,70 m lg.
406	—	—	1	—	Eisengestell —	5	406	Jauer	K. E.-D. Breslau	
407	—	—	1	—	Eisenplatte —	22	407	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	25×24×0,5cm.
408	—	—	10	—	Eisenringe —	44	408	Duisburg	K. E.-D. Essen	
409	—	—	4	—	Eisenrohre —	52	409	Bonn	K. E.-D. Cöln	
410	—	—	3	—	Eisenrohre —	45	410	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
411	—	—	1	Pack	17 Eisenstangen —	10	411	Mainz	Direktion Mainz	1,50 m lg.
412	—	—	1	—	Eisenstück —	5	412	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	dreifußartig.
413	—	—	3	—	Eisenteile —	18	413	Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
414	—	—	1	Korb	Eisenwaren —	83,5	414	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
415	—	—	1	„	Eisenwaren —	31	415	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
416	—	—	1	Bund	8 St. Fassoneisen —	50	416	Emmendingen	Badische Stsb.	5 m lg.
417	—	—	1	—	Fassoneisen, 5,64 m lg.	7	417	Niederzwehren	K. E.-D. Cassel	
418	—	—	1	—	Fahrrad —	19	418	Würzburg	Bayerische Stsb.	{Fahrradmarke
419	—	—	1	Paket i. L.	Fahrradteile —	1,5	419	Magdeburg Wests.	K. E.-D. Magdeburg	{ 8 von Berlin.
420	—	—	1	Paket	Fahrradzubehör —	1	420	Regensburg	Bayerische Stsb.	
421	—	—	1	Sack	Farin —	48	421	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
422	—	—	13	Bund	Faßreifen —	35	422	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
423	—	—	2	Fässer	(o. Deckel) leer —	20	423	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	Krautfässer.
424	—	—	1	Sack	Feldbohnen —	101,5	424	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
425	—	—	1	Ballen	Felle, trockne —	92	425	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
426	—	—	1	Korb	eis. Fensterriegel —	15,5	426	Oberstein	St. Johann-Saarbr.	
427	—	—	1	Bund	Fensterstangen —	13	427	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
428	—	—	1	„	Flacheisen —	46	428	Velbert	„	
429	—	—	1	Stange	Flacheisen —	19	429	Solingen	„	4,70 m lg.
430	—	—	1	Stück	Flacheisen —	21	430	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	2,75 m lg.
431	—	—	1	Bund	Flacheisen —	57	431	Ulm	Württemberg. Stsb.	
432	—	—	4	Stäbe	Flachstahl —	11	432	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	(1,78, 88, 70,
433	—	—	1	Karton	Frackanzug usw. (Gep.)	4	433	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	{ 59 cm.
434	—	—	1	Bund	Gardinenstangen —	18	434	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	
435	—	—	1	„	4 Gardinenstangen —	4,5	435	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
436	—	—	1	„	4 Längen Gasrohr —	6	436	Hadersleben	K. E.-D. Altona	je 2 m.
437	—	—	1	„	3 Gasrohre —	30	437	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
438	—	—	1	„	3 Gasrohre —	17	438	Diez Eilgut	K. E.-D. Frankf. a/M.	je 5 m.
439	—	—	1	—	eis. Gasrohr —	6,5	439	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	5,7 m.
440	—	—	2	—	Gasrohre —	21,5	440	Göschwitz	K. E.-D. Erfurt	4 u. 5 m.
441	—	—	1	em. Kessel	Gelee —	3	441	C.-Deutz	K. E.-D. Cöln	
442	—	—	4	—	gußeis. Geschränke —	36	442	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
443	—	—	1	—	Gestell, 1 Ring —	8	443	Mülhausen N.	Reichsbahn	
444	—	—	2	Säcke	gebr. Getreidesäcke	42	444	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
445	—	—	1	Sack	Gips —	87	445	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
446	—	—	1	Paket i. P.	Glanzlederplane —	2	446	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
447	—	—	1	Bund	6 Gußlager —	17	447	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	{Fabrik-
448	—	—	1	„	3 Hacken —	4	448	Deutz	K. E.-D. Cöln	{ zeichen A. 1.
449	—	—	1	Sack	38 Hackenstiele —	39	449	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
450	—	—	2	Säcke	Hafersäcke (26) —	27	450	Luxemburg	Reichsbahn	
451	—	—	1	Ballen	6 Häute (Sohlleder) —	106	451	Deutz	K. E.-D. Cöln	
452	—	—	1	—	eis. Hantel —	5	452	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
453	—	—	2	—	Hanteln —	14	453	Schrimm	K. E.-D. Posen	
454	—	—	1	—	eis. Hebel —	4	454	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
455	—	—	1	—	Heizrohr u. Schlauch	21	455	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
456	—	—	1	—	Heizrohr u. Schlauch	21	456	Gemünden	Bayerische Stsb.	
457	—	—	1	Bund	3 Hemmschrauben —	10,5	457	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
458	—	—	1	Sack	Holz —	34	458	Bütow	K. E.-D. Danzig	
459	—	—	1	—	Holzbock —	?	459	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
460	—	—	1	—	Holzbock —	?	460	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
461	—	—	1	Sack	Holzdübel (500) —	12	461	Deutz	K. E.-D. Cöln	
462	—	—	1	—	Holzkasten —	8	462	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Zinkeinsatz.
463	—	—	1	Holzkoffer	gefüllt —	55	463	Werdau	Sächsische Stsb.	
464	—	—	2	Bund	Holzleisten —	57	464	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
465	—	—	1	„	12 Hufeisen —	6	465	Driesen-V.	K. E.-D. Bromberg	
466	—	—	1	Ballen	Hühnerdünger —	89	466	Neuß	K. E.-D. Cöln	
467	—	—	1	Sack	{ Jagdartikel für Hundedressur }	16	467	Cöln-Gereon	„	
468	—	—	1	Pack	physik. Instrumente	7	468	Cöln H.	„	Gepäck.
469	—	—	1	Käfig	leer —	60	469	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	für Kleinvieh.
470	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	10	470	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
471	—	—	1	Kiste	Kaffeebeutel u. Büchsen	36	471	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	{Kaisers
472	—	—	1	Blechkübel	Kalkbrei —	60	472	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	{ Kaffeegesch.
473	—	—	5	—	neue Kaminbleche —	16	473	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
474	—	—	1	Beutel	Kartoffeln —	12,5	474	Eschede	K. E.-D. Hannover	
475	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	475	Hattingen Ruhr	K. E.-D. Essen	
476	—	—	1	„	Kartoffeln —	45	476	Bolkenhain	K. E.-D. Breslau	
477	—	—	1	„	Kartoffeln —	33	477	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
478	—	—	1	„	Kartoffeln —	49	478	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
479	—	—	1	„	Kartoffeln —	47	479	Elberfeld	„	
480	—	—	1	Ballen	Kartoffeln —	43	480	Darscheid	St. Johann-Saarbr.	
481	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	29	481	Bütow	K. E.-D. Danzig	
482	—	—	1	„	Kartoffeln —	65	482	Badbergen	Oldenburgische Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
483	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	483	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	
484	—	—	1	„	Kartoffeln, Zeug —	37	484	Hameln	K. E.-D. Hannover	
485	—	—	1	Kasten	gefüllt —	35	485	Plauen i/V. O.-B.	Sächsische Stsb.	darauf 1 Sack gebunden.
486	—	—	1	Paket i. L.	2 Kegelkugeln —	5	486	Wächtersbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
487	—	—	1	—	neue Kette —	87	487	Kalk N.	K. E.-D. Cöln	10 m lang.
488	—	—	2	—	eiserne Ketten —	19,5	488	Königsberg Ost	K. E.-D. Königsberg	8,40 u. 7,20 m. l.
489	—	—	1	Paket i. L.	eiserne Kette —	12	489	Deutz	K. E.-D. Cöln	
490	—	—	1	Paket	Kinderwagenverdecke	2	490	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
491	—	—	1	Korb	Kisten, Säcke —	11,5	491	Kirchhain	K. E.-D. Cassel	
492	—	—	1	Sack	hölz. Klammern —	6	492	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
493	—	—	1	Bund	12 Klammern —	8	493	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
494	—	—	1	—	Klaviersessel —	5	494	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
495	—	—	1	Korb	Kleider —	40	495	Maroldsweisach	Bayerische Stsb.	
496	—	—	1	Sack	Kleider usw. —	8	496	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
497	—	—	2	Kisten	Kleider u. Hausrat	115	497	Hennef H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
498	—	—	1	Reisekorb	Kleidung —	39	498	Kiel	K. E.-D. Altona	
499	—	—	1	Schließkorb	Kleidung —	10	499	Schlochau	K. E.-D. Danzig	[1]
500	—	—	2	Sack	Kleiesäcke —	35	500	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
501	—	—	1	Bund	8 Kochtöpfe —	13	501	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
502	—	—	1	„	24 Kohlenschaufeln	7,5	502	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
503	—	—	1	—	Kommode —	105	503	Usingen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
504	—	—	1	Korb	? —	49	504	Neumünster	K. E.-D. Altona	
505	—	—	1	Bund	4 Körbe —	13	505	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
506	—	—	1	„	6 große, 1 kl. Korb	26	506	Hechingen	Württemberg. Stsb.	
507	—	—	1	—	Kranenkette —	90,5	507	Zülpich	K. E.-D. Cöln	9 m lg.
508	—	—	9	Kübel	leer —	27,5	508	Goch	„	(1 Pack).
509	—	—	9	„	(neu) leer —	20	509	Freren	K. E.-D. Münster	
510	—	—	1	—	Küchenschrank (Unter- u. Oberteil)	?	510	Holzdorf	K. E.-D. Halle a/S.	
511	—	—	1	Ring	Kupferdraht —	58	511	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
512	—	—	1	Sack	Laterne, Pferdegeschirr, Lumpen	12	512	Colmar	Reichsbahn	
513	—	—	1	„	Leder —	20	513	Karlsruhe R.	Badische Stsb.	
514	—	—	1	Tasche	aus braunem Leder	—	514	Lichtenberg-Frdf.	K. E.-D. Berlin	
515	—	—	1	Sack	Lederschuhriemen —	56	515	Deutz	K. E.-D. Cöln	
516	—	—	1	Korbkoffer	3 Stück Leinen, Bohnen usw.	16	516	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
517	—	—	1	Sack	Leinsaatmehl —	75	517	Rastatt	Badische Stsb.	
518	—	—	1	—	Leiter —	76	518	Guben	K. E.-D. Posen	
519	—	—	1	Kiste	Linoleum-Kitt —	8	519	Isselburg-Anh.	K. E.-D. Essen	8 Büchsen.
520	—	—	1	Ballen	Lumpen —	72	520	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
521	—	—	1	Sack	Lumpen —	31	521	Bopfingen	Württemberg. Stsb.	
522	—	—	1	Paket	Ladenbänder —	15	522	Waldbröl	Brölthal-Eisenb.	
523	—	—	1	—	eisern. Lager —	15	523	Rupprechtstegen	Bayerische Stsb.	Fabriknumm. 1205.
524	—	—	1	Korb	2 Lager m. drehb. Bolzen	15	524	Krähwinklerbrücke	K. E.-D. Elberfeld	
525	—	—	1	—	Lagerbock —	23	525	Ludwigshafen	Pfalzbahn	alt.
526	—	—	2	—	Latten —	16	526	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
527	—	—	1	Handkoffer	Männerkleider —	14	527	Pforzheim	Badische Stsb.	Gepäck; Max Pfenn.
528	—	—	1	—	Mannesmannrohr, 5,85 m	45	528	Honnef Rh.	K. E.-D. Cöln	
529	—	—	1	—	Maschinenteil —	6	529	Homburg	Pfalzbahn	6 kant. Schlüss.
530	—	—	1	—	Maschinenteil —	9	530	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
531	—	—	1	—	Maschinenteil —	16	531	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
532	—	—	1	Sack	mehlartige Masse —	27	532	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
533	—	—	1	„	Mehl von Steinen —	100	533	Solingen		
534	—	—	1	—	Messer —	0,5	534	Leer	K. E.-D. Münster	Häckselmasch.
535	—	—	1	—	Messingrohr —	14	535	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	3,18 m.
536	—	—	1	Bund	9 Messingstangen —	47	536	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
537	—	—	1	Pack	2 Messingtafeln —	47	537	Barmen-R.		Gepäckabfertigung.
538	—	—	1	—	Messingverschraubung	2	538	Gnoien	Grhzl. Meckl. Stsb.	
539	—	—	1	Paket i. L.	Metall, grün —	7	539	Magdeburg Wests.	K. E.-D. Magdeburg	
540	—	—	1	Milchkanne	leer —	3	540	Voigtsgrün	Sächsische Stsb.	
541	—	—	1	„	? (neu) leer —	6	541	Montabaur	K. E.-D. Cöln	
542	—	—	1	Sack	Nägel —	15	542	Olbernhau	Sächsische Stsb.	
543	—	—	1	Faß	Öl —	6,5	543	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
544	—	—	1	Hobbok	gr. Ölfarbe —	25	544	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
545	—	—	6	Ölfässer	leer —	216	545	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
546	—	—	1	—	Ofen —	55	546	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
547	—	—	2	—	Ofenaufsätze —	98	547	Ehringshausen *)	K. E.-D. Frankf. a/M.	*) Obh.
548	—	—	1	—	Gewehr —	?	548	Dortmund Eilg.	K. E.-D. Essen	
549	—	—	1	Ballen	Packleinen —	10	549	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
550	—	—	1	Sack	Packtücher —	10	550	Deutz		
551	—	—	1	Ballen	Pantoffeln —	70	551	Duisburg	K. E.-D. Essen	
552	—	—	1	Paket	Pergamentpapier —	5	552	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
553	—	—	1	Bund	8 eis. Pfannen —	5,5	553	Nordhausen	Nordh.-Wernig. E.	
554	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	52	554	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
555	—	—	1	„	Erlen, Pflanzen —	22	555	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
556	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	18	556	Schwerin i/Mklg.	Grhzl. Meckl. Stsb.	

[1]) Notizbuch für Klingenberg; auch Gepäck.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
557	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	22	557	Gollnow	K. E.-D. Stettin	
558	—	—	1	—	hölz. Pflugrad —	10	558	Schwerin i/M.	Großh. Meckl. Stsb.	
559	—	—	2	—	Pflugschare —	3	559	Neu-Ulm	Bayerische Stsb.	
560	—	—	1	Bund	2 eis. Picken —	5	560	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
561	—	—	1	„	10 Plättbolzen —	23	561	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
562	—	—	3	Reisekörbe	Posamentierwaren —	115	562	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Gepäck.
563	—	—	1	Paket i. P.	Postament —	7	563	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
564	—	—	1	—	Privatplan —	34	564	Berlin H. L.	K. E.-D. Berlin	
565	—	—	1	—	eis. Pumpenrohr —	24	565	Sobbowitz	K. E.-D. Danzig	
566	—	—	6	—	Pumpenventile —	10	566	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
567	—	—	1	—	eis. Rad —	9	567	Cottbus	K E.-D. Halle a/S.	
568	—	—	1	Bund	hölz. Radbügel —	9	568	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
569	—	—	4	—	eis. Reifen —	13	569	Montjoie	K. E.-D. Cöln	Aachen.
570	—	—	1	Bund	Reifeisen —	50	570	Würzburg	Bayerische Stsb.	
571	—	—	1	Reisekorb	leer —	8	571	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
572	—	—	1	„	leer, Gepäck —	9	572	Sömmerda	K. E.-D. Erfurt	
573	—	—	1	„	leer —	10	573	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	mit Vorhängeschloß.
574	—	—	1	Ballen	Riemenleder —	20	574	Deutz	K. E.-D. Cöln	
575	—	—	1	—	Rippenrohr —	24	575	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
576	—	—	1	Pappschcht.	2 Röcke, 2 Hosen, 2 West.	7	576	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
577	—	—	1	—	Rohrablauftrichter —	5	577	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
578	—	—	1	Bund	6 eis. Rohre —	5	578	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Harkorten 12/4.
579	—	—	2	—	Röhren, 2 m —	10	579	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
580	—	—	1	—	verz. Röhre —	14	580	Aachen T.	K. E.-D. Cöln	
581	—	—	1	Bund	Rohre mit Schieber —	19	581	Haan	K. E.-D. Elberfeld	
582	—	—	2	„	Rohrschellen —	16,5	582	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	Schraub.-Mutt.
583	—	—	1	Paket i. P.	Rollen, Stifte —	2,5	583	Neuß	K. E.-D. Cöln	f. Rouleaustg.
584	—	—	1	Ballen	Rosensträucher —	32	584	Kamenz i/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
585	—	—	1	Bund	Rundeisen —	18	585	Saargemünd	Pfalzbahn	
586	—	—	1	„	6 Stangen Rundeisen	28,5	586	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	5 m lang.
587	—	—	1	„	6 Stangen Rundeisen	60	587	Cochem	St. Johann-Saarbr.	
588	—	—	2	—	Rundeisen —	48	588	Güldenwerth	K. E.-D. Elberfeld	6 m lang.
589	—	—	1	Bund	Rundeisen —	38	589	Herdecke	„	4,20 m lang.
590	—	—	2	Stangen	Rund- u. Flacheisen —	22	590	Görlitz	K. E.-D. Breslau	3,68 m lang.
591	—	—	1	Bund	9 Stäbe Rundeisen —	50	591	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	8 m lang.
592	—	—	1	„	Rundstahl —	53	592	Hagen	„	3,5 m lang.
593	—	—	1	Sack	Runkel- etc. Samen —	15,75	593	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
594	—	—	1	Korb	Runkelsamen, Zuckerw.	19	594	Osnabrück H. B.	K. E.-D. Münster	
595	—	—	1	Sack	Saatkartoffeln —	5	595	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
596	—	—	1	Rolle	Sackleinen —	31	596	Brilon-Stadt	K. E.-D. Cassel	[1]
597	—	—	1	Sack	28 leere Säcke —	33	597	Königsberg Ost	K. E.-D. Königsberg	
598	—	—	1	„	leere Säcke —	35	598	Mindelheim	Bayerische Stsb.	
599	—	—	1	„	18 leere Säcke —	22	599	Nimkau	K. E.-D. Breslau	
600	—	—	1	Bund	6 Sägen —	8	600	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
601	—	—	1	Sack	Salz —	65	601	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
602	—	—	1	„	Samen —	50	602	Gernrode a/H.	K. E.-D. Magdeburg	
603	—	—	1	Bund	24 eis. Schaufeln —	24	603	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
604	—	—	1	„	12 Schaufeln u. Harken	21	604	Deutz	K. E.-D. Cöln	
605	—	—	1	Korb	eis. kl. Scheiben —	60	605	Lauter i/S.	Sächsische Stsb.	
606	—	—	1	Ballen	Schinken —	17,5	606	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
607	—	—	1	Schließkorb	leer, neu —	11	607	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
608	—	—	1	Eimer	Schmierseife —	13	608	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
609	—	—	1	Paket	Schmirgelpapier —	7	609	Bietigheim	„	
610	—	—	1	Korb	Pakete m. kl. Schrauben	37	610	Eversburg b/Osn.	Oldenburgische Stsb.	
611	—	—	1	Paket i. L.	Schrauben, Bohrer (4)	25	611	Oldesloe	K. E.-D. Altona	
612	—	—	1	Pack	Schrauben —	0,25	612	Nürnberg Rgbhf.	Bayerische Stsb.	
613	—	—	1	—	Schuhmacherdreifuß	6	613	Schalke	K. E.-D. Essen	
614	—	—	1	Handkoffer	Schuhmuster —	9	614	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
615	—	—	1	—	Schutzblech —	1,5	615	Oertzenhof	Grhzl. Meckl. Stsb.	Lichtenberg-Fr. 2/4.
616	—	—	1	—	Pflugrad —	5	616			
617	—	—	1	Bund	2 Schnecken —	15	617	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
618	—	—	1	—	Schwungrad —	9	618	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
619	—	—	1	Ballen	Seegras —	25	619	Nürnberg Hpt.	Bayerische Stsb.	
620	—	—	1	„	Seifensteinpackung —	50	620	Bingerbrück	Direktion Mainz	
621	—	—	1	Bund	2 Sicherungsrollen —	12	621	Welver	K. E.-D. Essen	mit 2 Scheiben.
622	—	—	1	—	Sieb —	5	622	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
623	—	—	1	—	Sofatisch —	18	623	Deutz	K. E.-D. Cöln	
624	—	—	1	Bund	6 Spaten —	5	624	Weilburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
625	—	—	1	„	12 eis. Spaten —	16	625	Neustadt i/Wpr.	K. E.-D. Danzig	
626	—	—	1	„	12 Spatenstiele —	8	626	Troisdorf	K. E.-D. Cöln	
627	—	—	1	Kiste	Spiegelglas —	109	627	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
628	—	—	1	„	Spiegelscheibe —	5	628	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
629	—	—	1	—	Spielwagen —	24	629	Bodenwerder K.	Vorwohle-Emm.	
630	—	—	1	Stange	Stabeisen, 7 m lg., 2½ cm	9	630	Lemförde	K. E.-D. Münster	
631	—	—	1	Bund	7 Stg. Stabeisen, 6 m lg.	50	631	Templin	K. E.-D. Stettin	
632	—	—	1	Rolle	Stacheldraht —	29	632	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
633	—	—	1	—	□-Stahl —	40	633	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
634	—	—	1	Stange	Stahl —	6	634	Neumühl	K. E.-D. Essen	

[1] Mit schwarzer Farbe beschrieben: M 115 B 100. 9 × G U 67.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
635	—	—	2	Stäbe	Stahl, 1,27 m lang —	12	635	Zuffenhausen	Württemberg. Stsb.	rot $\frac{50}{10}$, weiß $\frac{64}{12}$
636	—	—	9	—	Stahlbleche, 15 cm br., 4 mm dick	26	636	Duisburg	K. E.-D. Essen	
637	—	—	1	Bund	3 Stahlgabeln —	4,5	637	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
638	—	—	1	„	8 Stahlhämmer —	10	638	Metz	Reichsbahn	
639	—	—	1	Brett	4 runde Stahlstangen	9	639	Magd.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	180,5 cm lang.
640	—	—	1	—	runde Stahlstange —	13	640	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
641	—	—	1	—	Stahlwelle —	40	641	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	1,25 m.
642	—	—	1	Bund	23 eis. Stangen —	58	642	„	„	2 m lang.
643	—	—	2	„	8 eis. Stangen — 6 eis. Klammern —	—	643	Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	Dienstgut.
644	—	—	1	„	2 Stühle —	9	644	Dorsten	K. E.-D. Essen	
645	—	—	1	Paket i. P.	Tassenkörbe —	6	645	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
646	—	—	1	—	Tau —	?	646	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
647	—	—	2	—	Tisch, Stuhl —	31	647	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
648	—	—	1	—	Tisch —	20	648	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
649	—	—	1	Paket i. L.	bunte Tischtücher —	28	649	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
650	—	—	5	Tonnen	leer —	63	650	Kiel	K. E.-D. Altona	alt u. schlecht.
651	—	—	1	—	Trichter —	2	651	Schalke	K. E.-D. Essen	
652	—	—	1	Bund	4 Uhrgewichte —	4	652	Posen	K. E.-D. Posen	
654	—	—	1	—	Umlenkung für Stellwerksweichen	52	654	Münster	K. E.-D. Münster	
655	—	—	1	Bund	6 Verbindungsstangen	20	655	Neubrandenburg	K. E.-D. Stettin	
656	—	—	1	—	Viehgitter, 1,85 m br., 1,35 m hoch	25	656	Gera	K. E.-D. Erfurt	
657	—	—	1	—	Viehgitter —	31	657	Schmallenberg	K. E.-D. Elberfeld	2,20 m lang, 1,14 m hoch.
658	—	—	1	Paket	verz. Vorhangstäbe —	13	658	Frankenberg H/N.	K. E.-D. Cassel	
659	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	8	659	Berlin Potsd.	K. E.-D. Berlin	1,97 m lang.
660	—	—	1	—	Wagenbracke —	9,5	660	Gnesen	K. E.-D. Posen	
661	—	—	1	Verschlag	2 Wandbretter —	2	661	Flensburg	K. E.-D. Altona	
662	—	—	1	Schließkorb	Wäsche etc. —	87	662	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
663	—	—	1	„	Wäsche etc. —	24	663	Cöln H.	„	Gepäck.
664	—	—	1	Sack	Wäsche, alte —	5	664	Mannheim	Badische Stsb.	
665	—	—	1	—	Waschtrog —	10	665	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
666	—	—	1	—	Wasserleitungsrohr —	42	666	Rentwertshausen	Bayerische Stsb.	
667	—	—	1	Blechtrommel	Wagenfett —	12,5	667	Grabstede	Oldenburgische Stsb.	
668	—	—	1	Eimer	Wagenfett —	6,5	668	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
669	—	—	1	—	Waschmaschine —	?	669	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
670	—	—	1	Bund	18 Matten —	11	670	Dahlhausen R.	„	
671	—	—	1	—	Wienerstuhl —	4	671	Deutz	K. E.-D. Cöln	
672	—	—	1	Paket i. L.	Weidenkorb, Futterschwingen	5	672	Döllstädt	K. E.-D. Erfurt	
673	—	—	2	—	Wiegemesser —	16	673	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	für Schlächter.
674	—	—	1	Bund	4 Weidenkörbe —	16	674	Brügge	K. E.-D. Elberfeld	
675	—	—	1	—	Welle mit 4 Ringen	343	675	Leer	K. E.-D. Münster	
676	—	—	1	Sack	Wolle —	50	676	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
677	—	—	1	Ballen	Wolldecken —	23	677	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
678	—	—	1	Kiste	Wollgarn —	84	678	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
679	—	—	1	—	Zahnrad —	9	679	Königsee Th.	K. E.-D. Erfurt	
680	—	—	1	Ballen	Zeitschriften —	25	680	Ronneburg	Sächsische Stsb.	„Heimat“ betitelt.
681	—	—	1	Sack	12 Zementsäcke —	6	681	Groschowitz	K. E.-D. Kattowitz	[1]
682	—	—	1	„	15 Zementsäcke —	10	682	„	„	[2]
683	—	—	1	„	19 Zementsäcke —	11	683	„	„	[3]
684	—	—	2	Säcke	20 Zementsäcke —	12	684	„	„	[4]
685	—	—	1	Sack	30 Zementsäcke —	26,5	685	Mehlis	K. E.-D. Erfurt	
686	—	—	7	Säcke	70 Zementsäcke —	46	686	Groschowitz	K. E.-D. Kattowitz	[5]
687	—	—	1	Brot	Zucker —	12,5	687	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
688	—	—	1	Kiste	Zuckerbonbons —	15	688	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
689	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	45	689	Beuel	„	

[1]) Firmenaufdruck: Töpfer Granitz & Co., Stettin.
[2]) Firmenaufdruck: Gogolin-Goradzer Kalkwerke A.-G.
[3]) Firmenaufdruck: Portland-Zementfabr., Groschowitz.
[4]) Firmenaufdruck: Gogolin-Goradzer Kalkwerke A.-G.
[5]) Firmenaufdruck: Portland-Zementfabr., Groschowitz.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 37. 11. Mai 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Frage der Spurweite der ostafrikanischen Bahnen.

Englische Eisenbahn-Wettfahrten.

Die erste Lesung der Kanalvorlage im preußischen Abgeordnetenhause.

Nachrichten:

Deutschland: Nachweisung der Betriebsunfälle. — Wohlfahrtseinrichtungen für Eisenbahnangestellte der preuß.-hess. Staatsbahnen. — Frachtherabsetzung für Zucker. — Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft. — Brandenburgische Städtebahn. — Gesellschaft für elektr. Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Sommerfahrordnung 1904 der bayer. Staatsbahnen. — Der Etat der sächs. Staatseisenbahnen. — Einschränkung der I. Wagenklasse auf den sächs. Staatsbahnen. — Der Sommerfahrplan der württemb. Staatsbahnen. — Durchführung der Großschiffahrt auf der bayer. Donau bis Ulm.

Österreich: Einführung einer einheitlichen „Signalordnung für die Haupt- und Lokalbahnen“ und einheitlicher „Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Hauptbahnen“. — Die neue Investitionsvorlage über die Alpenbahnen. — Südbahn. — Die Verlosung der Prioritäten der Österr. Nordwestbahn. — Der neue Luxuszug Wien-Berlin. — Verschiebung des Geltungsbeginnes der erhöhten Holzausfuhrtarife.

Übrige europäische Länder: Schweizerische und preußische Eisenbahntarife. — Generalabonnements und Fahrscheinhefte. — Reklamewesen auf den Bundesbahnen. — Simplontunnel. — Werkstättenarbeiter der schweizerischen Bundesbahnen. — Zufahrtslinien zum Hafen von Genua. — Ausschreibung von Rollmaterial. — Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes. — Erhebung von Gebühren zu gunsten einzelner russischer Städte für abgefertigte bezw. angekommene Sendungen.

Fremde Weltteile: Mangel an Zucker in Sibirien. — Gehaltserhöhung für die Beamten der Chinesischen Ostbahn. — Die Bahn Kanton-Hankau.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Zur Frage der Spurweite der ostafrikanischen Bahnen.

Aus Anlaß der Mitteilung in Nr 30 d. Ztg., die sich durchaus gegen die 75 cm-Spur und zu gunsten der Meterspur — im vorliegenden Falle Kapspur — ausspricht, sind uns weitere Meinungsäußerungen zugegangen, die sich in demselben Sinne aussprechen. Aus sachverständigen Kleinbahnkreisen stammen die nachstehenden Ausführungen:

„Die mehrfach in jüngster Zeit in der Presse und auch in den Spalten dieser Zeitschrift schon behandelte Frage der Spurweite der ostafrikanischen Bahnen legt eine Erörterung darüber nahe, welche Erfahrungen wir im eigenen Lande mit den Schmalspurbahnen gemacht haben. Den hauptsächlichsten Grund, bei einer für den öffentlichen Verkehr bestimmten Bahn von der in Deutschland üblichen Normalspurweite abzugehen, bildet der Wunsch oder die Notwendigkeit, die Anlagekosten möglichst niedrig zu halten. In den letztvergangenen 12 Jahren sind in Deutschland eine stattliche Anzahl Kilometer schmalspuriger Bahnen erbaut worden. Wer die Entwicklung näher verfolgt hat, weiß, daß gerade am Anfang unseres Kleinbahnwesens der 75 cm-Spur große Neigung entgegengebracht wurde, daß man sogar ziemlich ausgedehnte Kleinbahnnetze in 60 cm-Spur ausgebaut hat. Diese Neigung für schmale Spurweiten hat sich aber im Laufe der Jahre wesentlich abgekühlt, was praktisch dadurch recht deutlich in die Erscheinung getreten ist, daß in den letzten Jahren nur in wenigen Fällen noch eine geringere Spur als 1 m zur Ausführung gekommen ist. Diese Tatsache allein dürfte schon ein Urteil zu ungunsten der Spurweiten von weniger als 1 m sprechen. Und in der Tat haben die Erfahrungen gelehrt, daß den schmalen Spurweiten, der 75 cm-Spur und noch mehr der 60 cm-Spur, Schäden anhaften, die doch vor ihrer Anwendung ohne dringende Notwendigkeit warnen sollten.

Es ist nicht zu verkennen, daß für reine Transportbahnen, deren Aufgabe lediglich die Bewältigung eines räumlich begrenzten Güterverkehrs ist, die Spurweite von 75 cm eine recht zweckmäßige sein kann, wie dies wohl am besten die Betriebsergebnisse der fiskalischen Schmalspurbahn im oberschlesischen Industriebezirk beweisen. Sowie es sich aber um Bahnen handelt, denen auch die Bewältigung des Personenverkehrs obliegt, von denen man also eine gewisse Fahrgeschwindigkeit, etwa eine solche von 15 und mehr Stundenkilometer, verlangt, und deren Betriebsmittel, soweit sie dem Personenverkehr dienen, auch dem Fahrgast eine gewisse Bequemlichkeit bieten müssen, treten doch Mängel und Nachteile auf, die hauptsächlich darin liegen, daß die Abmessungen dieser Betriebsmittel nicht mehr im rechten Verhältnis zur Spurweite stehen. Diese Mängel machen sich desto mehr bemerkbar, je höher die Fahrgeschwindigkeit ist. Die Fahrgeschwindigkeit wird aber auch bei der ostafrikanischen Bahn, deren Länge 230 km betragen soll, mit der Zeit eine Rolle spielen, deren Bedeutung man ermessen möge, wenn man bedenkt, daß auf 75 cm-spurigem Gleis die Strecke in 16—18 Stunden, auf 1 m-spurigem in 8—10 Stunden durchfahren werden könnte.

Die Nachteile der schmalen Spur treten in der Hauptsache in Gestalt der höheren Beanspruchung des Oberbaues und der Betriebsmittel auf, welche wiederum unverhältnismäßige und unwirtschaftliche Aufwendungen für ihre Unterhaltung erfordern. Will man letztere teilweise beheben, so kann dies wohl in gewissen Grenzen, durch Anwendung verhältnismäßig schweren Oberbaues und überaus sorgfältig gebauter Betriebsmittel, geschehen. Man gibt dann aber zum großen Teil den Vorteil, den die schmalen Spurweiten haben, nämlich den der billigeren Anlagekosten, wieder auf und behält doch immer noch Mängel, die diesen schmalen Spurweiten ganz natürlicherweise größeren Spurweiten gegenüber anhaften müssen.

Wenn schon in unseren heimatlichen Verhältnissen die schmale Spurweite sich nicht bewährt hat, so wird dies in Ostafrika noch viel weniger der Fall sein. Es werden dort die Schäden ganz besonders hervortreten, die darin liegen, daß bei schmaler Spurweite die Abmessungen der Betriebsmittel eine

sehr tiefe Lage des Schwerpunktes verlangen und daher bei den Lokomotiven die bewegenden und beweglichen Teile nur wenig über Schienenoberkante bleiben. Die Überwucherung der Gleise durch Pflanzen wird eine nicht unerhebliche Betriebsschwierigkeit ergeben, die sich steigern wird, je schmaler die Spur ist und je tiefer infolgedessen die bewegenden Teile der Lokomotive liegen. Wir haben schon bei uns auf Strecken mit reichlichem Gras- und Unkrautwuchs bei 75 cm-spurigen Bahnen hierfür Erfahrungen und glauben annehmen zu müssen, daß diese Übelstände für eine Schmalspurbahn bei den ostafrikanischen Vegetationsverhältnissen sich bis zur betriebsstörenden Wirkung steigern könnten. Auch alle wirtschaftlichen Nachteile der schmalen Spur müssen sich in den Kolonien im verstärkten Maße bemerkbar machen, z. B. die erhöhten Kosten der Betriebsmittel und Bahnunterhaltung.

Es wäre sehr zu bedauern, wenn man für die Bahnen in den Kolonien die Erfahrungen, die wir mit der schmalen Spur gemacht haben, unbeachtet lassen würde und das Lehrgeld, das wir in bezug auf die Spurweite hier im eigenen Lande gezahlt haben, für den Bahnbau in den Kolonien unnütz ausgegeben sein sollte. Man würde neues Lehrgeld sicher zahlen müssen und zahlt es wohl bei unserer südwestafrikanischen Schmalspurbahn schon jetzt. Bei den gleichen Betriebsbedingungen würde man bei der 75 cm-Spur der 1 m-Spur gegenüber durch erhöhte Unterhaltungskosten auf die Dauer auch zu einem wirtschaftlich ungünstigeren Ergebnis kommen, denn man würde in Gestalt erhöhter Unterhaltungskosten den Betrag ausgeben müssen, den man heute durch geringere Zinsgarantien etwa zu sparen glaubt. Sicherlich ist es richtig, daß eine 75 cm-spurige Bahn wesentlich besser ist als gar keine, aber vom Standpunkt unserer praktischen Erfahrungen aus muß dringend gewünscht werden, daß die ursprünglich beabsichtigte Ausführung der Bahn in der 1 m- oder der Kapspur Tatsache wird, weil sie die beste ist, sowohl für die Leistungsfähigkeit der Bahn, als auch für ihre Wirtschaftlichkeit. Der Zinsbürge, also hier das Reich, wird sich jedenfalls dabei besser stehen, als bei der technisch schlechteren schmaleren Spur. Man möge auch bedenken, daß, wenn man nach Jahren etwa einsehen würde, daß die heute beliebte Spurweite von 75 cm falsch war, diese Erkenntnis zu spät käme, denn ein Umbau muß ausgeschlossen erscheinen; das hieße das heute Geschaffene morgen zum alten Eisen werfen."

Ebenfalls aus Kleinbahnkreisen haben wir ausführlichere zahlenmäßige Mitteilungen über die Kosten des Baues und der Ausrüstung von Schmalspurbahnen mit der Spurweite von 75 cm und von 1 m erhalten, die sich auf unsere inländischen Verhältnisse beziehen und aus denen das Folgende bemerkenswert ist. Die Baukosten der 75 cm-spurigen Kleinbahnen in Preußen bewegen sich, von besonderen Verhältnissen abgesehen, etwa zwischen 25 000 und 40 000 ℳ, der meterspurigen zwischen 25 000 und 50 000 ℳ für 1 km. Bei einfachen Geländeverhältnissen kann man für preußische Kleinbahnen die kilometrischen Gesamtbaukosten (einschließlich Betriebsmittel und ohne Grunderwerb) zu 28 000 ℳ für die 75 cm-Spur, zu 30 000 ℳ für die Meterspur annehmen. Die Kosten des Oberbaues hängen wesentlich vom Gewicht des Gestänges ab, und für dieses ist wieder in Betracht zu ziehen, daß die Raddrücke der Fahrzeuge für beide Spurweiten im allgemeinen gleich groß sind und zwischen 2,5 und 3,5 t betragen. Für beide Spurweiten sind daher bei den preußischen Kleinbahnen Schienen von gleichem Gewicht, 15,5 bis 20 kg auf das laufende Meter, gebräuchlich. Die Unterschiede in den Kosten des Oberbaues liegen fast nur in den Kosten der Schwellen und des Bettungsmaterials; bei ersteren ergibt sich ein Kostenunterschied nur in bezug auf die Länge, da der Querschnitt bei beiden Spuren gleich ist. Der Unterschied in den Kosten des Oberbaues beträgt, reichlich gerechnet, höchstens 1000 bis 2000 ℳ. Auch ein wesentlicher Unterschied in den Brückengewichten ist in Anbetracht der Übereinstimmung der Betriebslasten nicht vorhanden.

Es ist darauf hingewiesen worden, daß man eine 75 cm-spurige Bahn füglich einmal in eine meterspurige umwandeln könne. Eine solche Umwandlung ist außerordentlich schwierig, wenn auch die Krümmungen im allgemeinen dieselben bleiben können. Aber eine Verbreiterung des Dammes um 25 cm, die bei der Umwandlung erforderlich sein würde, ist fast unausführbar, und man würde zweckmäßig von vornherein die Erdarbeiten für die Spur von 1 m anlegen. Außerdem ist solche Verbreiterung des Dammes in der Unterhaltung sehr teuer. Der Umbau der Brücken, der Bahnhöfe ist unbequem und schwierig, und vor allem auch werden die sämtlichen Betriebsmittel abgängig.

Sehr lehrreich sind in dieser Beziehung die Erfahrungen, die man in Sachsen beim Umbau der 75 cm-spurigen Bahn Klotzsche-Königsbrücke gemacht hat, wenn auch diese Bahn nicht auf Meterspur, sondern auf Vollspur nachträglich umgebaut worden ist. Die erste Anlage dieser Bahn hat 54 000 ℳ für 1 km, der Umbau noch 51 000 ℳ für 1 km gekostet, obwohl hier die Verhältnisse für den Umbau günstig lagen. Die Bahn ist 19,5 km lang, aber auf 18,7 km konnte die Achse der Bahn beibehalten werden, so daß nur 800 m Verlegung auszuführen waren. Im übrigen ist in betreff des Umbaues dieser Bahn, die 1884 als Schmalspurbahn, 1897 als Vollbahn eröffnet ist, im Jahrgang 1897 der Zeitschrift für Kleinbahnen Näheres nachzulesen. Eine Veröffentlichung über denselben Gegenstand vom Oberfinanzrat Neumann in Dresden findet sich in der Zeitschrift für Architektur und Ingenieurwesen von 1897.

Alles in allem kommt auch der zweite Berichterstatter zu dem Schluß, daß die Herstellung einer 75 cm-Spur statt einer Meterspur in Ostafrika unzweckmäßig sei und sich späterhin sicherlich rächen werde.

Wir möchten weiter noch einige andere für die Schmalspur und gegen die Kapspur geltend gemachte Gründe beleuchten. Wenn man sich auf die Kongobahn (75 cm) beruft, so ist doch diese für das Vorgehen in Kolonialdingen keineswegs vorbildlich. Oberst Fleck hat in Nr 100 Jahrg. 1900 d. Ztg. den Grund dafür angegeben, daß diese Bahn 75 cm erhielt. Es sind wesentlich die ungeheuren Baukosten gewesen. Bei den ostafrikanischen Bahnbauten aber ist dieser Unterschied nur geringfügig. Die portugiesische Beïrabahn (60 cm) ist bereits auf Kapspur umgebaut. Im Jahre 1900 waren in Afrika vorhanden in Kapspur: 50 %, Vollspur: 27 %, Meterspur: 13 %, in kleineren Spuren: 10 % der Bahnen. Die Äußerungen Flecks sind bemerkenswert. Auch er sagt, die ostafrikanische Bahn werde man mit der Kapspur erbauen müssen.

Leider wird auch die deutsch-südwestafrikanische Bahn als Beleg dafür angeführt — ähnlich wie die Kongobahn —, daß man mit schmalsten Spurweiten auskomme. Es ist doch wohl nicht folgerichtig, in diesem Sinne aus der Not eine Tugend zu machen und fallweise vermeidliche Fehler zum Vorbild zu erheben.

Man kann in bezug auf Erschließung unbesiedelter Ländereien von den Engländern beständig lernen. In Argentinien sind die Engländer mit der Weitspur und gewöhnlichen Vollspur in die unbesiedelten Gegenden vorgedrungen, und auch die Andenübergänge erhalten die Meterspur. Die argentinische Regierung selbst — auch die französischen Gesellschaften — gehen nicht unter die Meterspur, abgesehen natürlich von Mineralbahnen u. dgl. In Ostindien sind ebenfalls Weitspur und 3 ½ Fuß (Kapspur) Regel, und nur ein kleiner Bruchteil hat geringere Spur — wie denn in jedem Lande Nebenstrecken mit schmalerer Spur vorhanden sind. Aber die Wurzel eines ganzen späteren Bahnnetzes, die den Charakter einer Durchgangslinie späterhin doch erhalten wird, sollte man nicht gleich mit ungenügender Leistungsfähigkeit ansetzen.

Die Berufung auf die oberschlesische Schmalspurbahn kann hier ebenfalls nicht durchgreifen; diese ist eine reine Mineralbahn. Solche Bahnen — wie u. a. auch Antofagasta-Oruro — braucht man gewiß nicht mit 1 m zu

bauen. Man darf auch nicht von der Meterspur gleich zu Anfang einen großen Verkehr verlangen. Die Weitspurlinien in Argentinien (1,676 m) beweisen wohl am besten, wie ein ganz geringfügiger Anfangsverkehr sich nach und nach bedeutend heben kann. Es kommen außer der Frachtmenge noch andere Gesichtspunkte für anzulegende Bahnen in Betracht. Daß für die ostafrikanische Bahn Zuschüsse erforderlich sein werden auf Jahre, ist selbstverständlich und war auch in Argentinien nötig; aber daß das dazu führen sollte, wegen geringfügiger Mehrleistungen einen ewigen Fehler zu machen, ist wohl nicht einzusehen. Ob man statt der Kapspur 1 m nehmen will, darüber mag man streiten; die Kapspur erscheint deshalb richtiger, weil sie in Afrika bereits überwiegt (die Ugandabahn beweist wenig; zu vergl. Fleck in Nr 100 Jahrg. 1900 d. Ztg.), gleichviel, ob der Anschluß an die Kap-Kairobahn zustande kommt oder ob man die Weiterführung zum Tanganjikasee ohne diesen Anschluß durchführt.

Daß die Betriebskosten der 75 cm-Spur nicht etwa kleiner, sondern größer sind, als bei der Meterspur, wird von Kleinbahnfachleuten bestätigt. Man muß die Dinge eben aus der Praxis heraus beurteilen.

Im übrigen kommt es gewiß in erster Linie darauf an, daß überhaupt Mittel für die Bahn bewilligt werden und daß diese endlich zustande kommt. K.

Englische Eisenbahn-Wettfahrten.

Nicht das zeitliche Frühjahr, sondern der Hochsommer, der Schluß des englischen Parlaments, der große Auszug aus London ist gewöhnlich die Zeit, in der die Wettfahrten beginnen. Diesmal ist es die aus ihrer vornehmen Ruhe aufgescheuchte London & North Western-Eisenbahn, welche frühzeitig den Fehdehandschuh warf.

Durch längere Zeit schon zog die Verwaltung die Beschleunigung ihrer Züge durch Auflassung der Aufenthalte in den zwischenliegenden Stationen in Betracht und strebte gleich ihren Nebenbuhlerinnen (Midland und Great Central) die Inbetriebsetzung schwerer Lokomotiven an, um die Vorspannmaschinen bei den überlasteten schottischen Zügen zu ersparen.

Die in England und Amerika gemachten Studien veranlaßten den gegenwärtigen Chefingenieur Mr. Whale zum Bau von Lokomotiven mit zwei gekuppelten Achsen, Triebraddurchmesser von 2,06 m und einem verhältnismäßig geringen Dampfdruck von 12,3 Atmosphären (gegen 15,8 Atmosphären der Great Western) sowie 60 t Gewicht, während der Tender 6 t Kohle und 13 629 Liter Wasser führt und überdies mit der Wasserschöpfvorrichtung ausgestattet ist. Die erste der Maschinen erhielt den Namen „Precursor".

Bei der Einführung schwerer Lokomotiven, deren Gewicht (Great Central 107,5 t, Midland 112,5 t) heute das Doppelte jenes vor ungefähr 20 Jahren beträgt, wurde von Fachleuten auf die Notwendigkeit hingewiesen, auch die Brücken entsprechend zu verstärken, dem die Midland-Eisenbahn bald entsprach.

Vom 2. Mai l. J. an führte die London & North Western-Eisenbahn mehrere Züge nach Manchester bei nur einem Aufenthalt in Stockport in 3½ Stunden, deren Fahrzeit vor zwei Jahren noch 4¼ Stunden und bei den besten Zügen bis jetzt 3¾ Stunden in Anspruch nahm. Von London nach Manchester führen vier verschiedene Wege. Die London & North Western-Eisenbahn besitzt die kürzeste und günstigste Linie (183,5 Meilen = 295 km) und kann daher hohe Geschwindigkeiten, ohne die Annehmlichkeit der Fahrt zu beeinträchtigen, zur Anwendung bringen. Die Linie über Stoke und Macclesfield wird mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 84,3 km durchfahren. Soll auch Liverpool bedient werden, dann müssen die Züge über Crewe gehen, wodurch der Weg um 8 km verlängert und die Fahrgeschwindigkeit auf 86,9 km erhöht wird.

Der erfolgreichste Mitbewerber der Nordwestbahn ist die Midland-Eisenbahn, deren Wegelänge bei weitaus ungünstigeren Betriebsverhältnissen 190,5 Meilen oder 306,5 km beträgt; ihre Expreßzüge legen die 159 km lange Strecke St. Pancras-Leicester in 1 Stunde 47 Minuten zurück, was einer Stundengeschwindigkeit von 55,5 Meilen oder 90,6 km entspricht.

Die Great Central-Eisenbahn kommt heute noch weniger in Betracht, obzwar sie im Dezember 1903 einen leichten Sonderzug von Marylebone nach Manchester in 3 Stunden 38 Minuten bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 1,6 km in der Minute beförderte, woraus die Verwaltung die Überzeugung schöpfte, daß ihre regelmäßigen Züge nach Manchester sicher unter 4 Stunden Fahrzeit geführt werden könnten.

Die Great Northern- und Great Central-Eisenbahn brauchen über Betford und Sheffield 4 Stunden 40 Minuten; sie dürften kaum ermangeln, ihre Fahrpläne einer eingehenden Sichtung zu unterziehen.

Die großen Wetteiferer im Verkehr nach dem Westen Englands, die Great Western- und London & South Western-Eisenbahn, veranstalteten am 9. April d. J. eine Wettfahrt anläßlich der von dem amerikanischen Schiff „St. Louis" in Plymouth gelandeten Post. Der Norddeutsche Lloyd traf mit der Great Western-Eisenbahn ein Übereinkommen behufs Beförderung der Newyorker Post. Die London & South Western-Eisenbahn bewirbt sich ebenfalls um den Verkehr dieser „atlantischen Winterroute", zu welchem Zwecke sie in Plymouth eine bequeme Kaistation für die Landung von Reisenden und Poststücken errichtete.

An dem oben genannten Tage erreichte die Great Western-Eisenbahn über ihre 246 Meilen = 396 km lange Strecke einschließlich der Aufenthalte (4 Minuten in Exeter und 8 Minuten in Bristol) Paddington (London) in 4 Stunden 17 Minuten, die South Western-Eisenbahn über ihre 32 km längere Strecke Waterloo (London) in 4 Stunden 20 Minuten.

Am 12. April landete der Dampfer „Kaiser Wilhelm II." in Plymouth; um 4 Uhr 21 Minuten verließ der Sonderzug die Station und traf bei einem Aufenthalte in Bristol um 8 Uhr 34 Minuten in London ein, d. h. es wurden 246 Meilen in 253 Minuten durchfahren. Vor einiger Zeit lief der amerikanische Dampfer „Philadelphia" in Plymouth ein; der Sonderzug der South Western-Eisenbahn durchlief die 230¾ Meilen (371 km) lange Strecke ohne Aufenthalt in 4½ Stunde, was wohl bisher die längste fahrplanmäßige Fahrt ohne Aufenthalt ist.

Wenngleich die Great Western-Eisenbahn den Sonderzug des Prinzen von Wales am 14. Juni 1903 von Paddington nach Plymouth (246 Meilen) in 233½ Minute, also mit einer Stundengeschwindigkeit von 63 Meilen oder 101 km, die West Coast-Route einen Sonderzug auf 540 Meilen in 512 Minuten, also mit einer Stundengeschwindigkeit von nahezu 102 km, und in der Strecke Preston-Carlisle (90 Meilen in 68¼ Minute) gar mit 110 km beförderte, so ist doch dabei stets der wesentliche Unterschied zwischen einer gelegentlichen oder fahrplanmäßigen Schnellfahrt in Betracht zu ziehen.

Von einigem Interesse dürfte auch der Hinweis sein, daß die Eisenbahnbehörde (Board of Trade) auf die Fahrgeschwindigkeit keinen Einfluß ausübt. Auf eine an dieses Amt gerichtete Anfrage eines Privaten erwiderte Sir Herbert Jekyll: „Wenn eine Eisenbahnlinie für den Personenverkehr eröffnet ist, trägt die Gesellschaft die Verantwortung für den sicheren Betrieb. Die Frage, mit welcher Geschwindigkeit die Züge gefahren werden sollen, ist gänzlich der Einsicht der Verwaltungen überlassen, die mit Ausnahme der dem Eisenbahngesetz von 1896 unterliegenden ‚leichten' Eisenbahnen in dieser Richtung keiner statutarischen Beschränkung unterliegen."

K—a.

Die erste Lesung der Kanalvorlage im preußischen Abgeordnetenhause

hat am Freitag mit Überweisung an eine besondere Kommission geendet. Der 2. Verhandlungstag, Mittwoch, begann mit einer Rede des Finanzministers Freiherrn v. Rheinbaben, in der er die vollkommene Verträglichkeit der Kanalausgaben mit einer gesunden Finanzgebarung nachwies. Von neuem wies er darauf hin, daß die Besorgnis eines für die Eisenbahnen gefährlichen Wettbewerbes der neuen Wasserstraße unbegründet sei. Gerade die Eisenbahnen entlang den großen Strömen seien die ertragreichsten. Mit dem Wasserstraßenverkehr sei überall der Eisenbahnverkehr gleichzeitig gestiegen. Der Minister brachte hierfür neue ziffernmäßige Beweise bei. Ein Etat von fast 3 Milliarden mit einem Eisenbahnüberschuß von annähernd 500 Millionen könne zu gunsten einer großen fruchtbringenden Anlage, die die wirtschaftliche Kraft des Landes stärke, den Eisenbahnen neuen Verkehr zuführe, die Steuerkraft hebe, einen vorübergehenden Ausfall von 15 Millionen wohl ertragen. Durch die Beschränkung des Kanals auf die Strecke vom Rhein bis Hannover sei eine solche Beschränkung des Einnahmeausfalls erreicht. Er kam dann auf die direkten und indirekten Vorteile des Kanals: „Der direkte Vorteil ist eine Entlastung der Staatseisenbahnen. Es ist ja eine Eigentümlichkeit unseres Vaterlandes, daß die großen Fundorte der Mutter der Industrie, der Steinkohle, im nordwestlichen und südöstlichen Zipfel des Landes ruhen. Die Folge davon ist, daß sich in diesen beiden Fundstätten der Kohle, im rheinisch-westfälischen Industriebezirk und in Oberschlesien, eine Massierung der Industrie und der Bevölkerung vollzogen hat, die zu Bedenken Anlaß gibt. Diese Anhäufung von Menschen, diese Ansammlung von industriellen Unternehmungen führt zu Aufgaben, denen schließlich weder der Staat noch die Kommune gewachsen und die auch politisch bedenklich sind. Dieser Massierung wird durch die den Deutschen anhaftende Liebe zur Heimatscholle ja einigermaßen Widerstand geleistet. Wir können sehen, daß die Arbeiter stundenweit zur Arbeit gehen, nur um die Freude an ihrem eigenen Heim zu haben. Diese Anhäufung der Industrie macht es zu einer dringlichen Aufgabe, eine Dezentralisation eintreten zu lassen, und eine solche ist auch im Interesse der Landwirtschaft durchaus wünschenswert. Auch in dieser Beziehung wird unsere Vorlage segensreich wirken. Wenn wir den Westen nicht mit Kanälen bedenken, dann würden wir neue Eisenbahnen in einem solchen Umfange brauchen, daß die Kosten des Kanals von Dortmund nach dem Rhein dagegen das reine Kinderspiel sein würden. (Sehr richtig! links.) Der Eisenbahnverkehr ist dort so stark belastet, daß Abhilfe geschaffen werden muß, und schaffen Sie sie nicht auf dem Gebiete der Wasserstraßen, dann werden eben mehr Eisenbahnen gebraucht. Aber alle menschliche Kraft hat auch auf diesem Gebiete ein Ende, und wenn wir bedenken, daß die Kohlenförderung um 57 % innerhalb ganz kurzer Zeit gestiegen ist und daß sie sich zweifellos erheblich weiter steigern wird, so brauchen wir eben ein neues Verkehrsmittel, brauchen wir Kanäle. Auch mit einer Schleppbahn würde der gesteigerten Kohlenförderung auf die Dauer nicht genügt werden können. Erinnern Sie sich, welche erheblichen Aufwendungen wir in den letzten Jahren allein für Vermehrung der Betriebsmittel gemacht haben.“ Der Minister schloß seine gehaltvolle Rede mit einem warmen Anruf an die Parteien, ihren Hader zu vergessen und sich zu dem großen Kulturwerk des Kanals zu einigen. Die Kanalvorlage habe wie ein Alp auf dem ganzen wirtschaftlichen Leben gelastet, die Kluft sei noch künstlich erweitert. „Nehmen Sie diesen Alp von uns, schaffen Sie uns wieder freie Bahn für ein Zusammenarbeiten der Parteien untereinander und mit der Regierung, dann werden Sie sich um die wirtschaftliche und politische Zukunft des Vaterlandes ein unvergängliches Verdienst erwerben.“ (Lebhafter Beifall.)

Der folgende Redner, Abg. Dr Wiemer (freis. Volksp.), beklagte zwar lebhaft, daß die Regierung den ganzen Mittellandkanal habe fallen lassen und nur das Stück bis Hannover bringe, erkannte aber doch die Vorlage als einen großen Fortschritt auf der Bahn des Ausbaus der Wasserstraßen an. Die Eisenbahnen an der Ruhr und am Rhein können nicht viel mehr leisten, als jetzt. Wolle man da neue Eisenbahnen bauen, dann müsse man ganz anders in den Geldbeutel greifen, als bei dieser Vorlage. Nach ihm sprach der nationalliberale Abg. v. Eynern, bekanntlich ein warmer Freund des Mittellandkanals; er bekannte, daß es schwer sei, neues zu sagen über eine Frage, die seit 20 Jahren zur Erörterung stehe, warf einen kurzen Rückblick auf die Geschichte des Kanals und beklagte lebhaft, daß man den großen Grundgedanken der früheren Vorlage, die Vereinigung der preußischen Wasserstraßen, aufgegeben habe. Das Bedenken der durch den Kanalbau eintretenden Verstärkung der Leutenot bekämpfte er durch den Hinweis, daß am Kaiser Wilhelm-Kanal und am Dortmund-Emskanal fast nur gelernte Erdarbeiter im Dienst gestanden hätten, ländliche Arbeiter nur in ganz geringem Umfang. Welche Vorteile die rheinische Landwirtschaft aus dem Kanal ziehen werde, dafür führte er als Beispiel an, daß der Wein von der Nahe nach Berlin nicht mehr mit der Bahn geschickt werde, sondern der Billigkeit wegen den Wasserweg rheinabwärts und elbaufwärts wähle. Die Leistungen des Rheins als Wasserstraße beleuchtete er durch den Hinweis, daß dieser Strom die größte Handelsflotte der Welt — 1200 Rad- und Schraubendampfer und unzählige Schleppkähne — besitze. Die Schleppkähne würden jetzt meist zu 3000 t gebaut, d. h. ein solcher Kahn, deren 4—5 hinter einen Dampfer gespannt würden, befördere so viel, wie sechs lange Güterzüge zu je 50 Doppelwagen. Redner wies dann auf die zahlreichen Beispiele aus der Geschichte der Eisenbahnen und Kanäle hin, welche ungeheure Verkehrsvermehrung die Verkehrsgelegenheit herbeiführe. Den Dortmund-Emskanal habe man vor einigen Jahren als einen angenehmen Jagdgrund für Entenjäger bezeichnet, und jetzt nach 4 Jahren befördere er schon $1^1/_4$ Millionen Tonnen Güter. Eine Hebung unserer Industrie sei bei dem jährlichen Zuwachs von 900 000 Menschen nötig, da die Landwirtschaft sie allein nicht ernähren könne; wir hätten unsere Ausfuhr auf 5 Milliarden gebracht, von denen 3 Milliarden auf Arbeiterlöhne entfielen. Das Wohl und Wehe der Industrie hänge aber von der Entwicklung der Verkehrswege ab; durch sie müsse die Ausfuhrfähigkeit gehoben werden, auf der die Ernährungsfähigkeit für Deutschlands Menschenüberschuß beruhe. Die Eisenbahnen allein könnten im Ruhrrevier bei der wachsenden Hebung der Bodenschätze nicht mehr helfen, wir müßten, wie andere Länder, an den Ausbau der Wasserstraßen gehen. Als Minister v. Thielen das Wort über die Grenze der Leistungsfähigkeit der Bahnen gesprochen, habe die tägliche Wagengestellung im Ruhrgebiet 16 000 Doppelwagen betragen; jetzt sei die Ziffer schon auf 23—24 000 gestiegen! Nach dem Worte des Ministers v. Miquel: „Beuge vor!“ müßten wir diejenigen Verkehrseinrichtungen treffen, die zum Unterhalt der wachsenden Bevölkerung unumgänglich seien.

Aus der Donnerstagsverhandlung ist vor allem hervorzuheben die eigenartige, warmherzige, trotz ihrer ungewohnten, vielfach Heiterkeit hervorrufenden Form doch von hohem sittlichen Ernst getragene Befürwortung des Kanalbaus durch den konservativen Abg. Pastor v. Bodelschwingh-Bielefeld, den bekannten aufopferungsvollen und tatkräftigen Fürsorger für die Epileptischen, Geistesschwachen und Arbeitslosen. Er pries den Kanal vor allem als ein Mittel zur Ansiedlung und Seßhaftmachung der Arbeiter und flocht eine Reihe kräftiger Bemerkungen gegen die Alkoholplage ein. In allen seiner zahlreichen Wohlfahrtsanstalten gebe es keinen Tropfen Schnaps, der Schnaps sei der stärkste Menschenschinder, den er kenne, ein Sünder ohnegleichen. Der Schnaps müsse von den Kanalbauten fern gehalten werden. Redner schloß seine Rede, in der er das Haus selbst und die Minister mit „Du“ anredete und auch sonst von dem Hergebrachten vielfach abwich, mit einer warmen Befürwortung des Kanalbaus. „Lassen Sie uns einmütig miteinander sein und den Kanal annehmen. (Schallende Heiterkeit und Beifall.) Die Männer von der konservativen Partei werden auch zu dir kommen, lieber Minister, und du wirst dich freuen. (Schallende Heiterkeit.) Viele Familien werden gerettet, viele christliche Familien erhalten werden. Kirchen und Schulen werden blühen und grünen. Wenn wir so einig sind und auf Gott blicken, dann wird er auch unserer Arbeit seinen Segen erteilen. Amen!“ (Lebhafter Beifall auf allen Seiten des Hauses.)

Der folgende Redner, der freikonservative Abg. v. Woyna, sprach sich namentlich für den Dortmund-Hannover-Kanal aus und wünschte auch aus politischen Gründen die endliche Beilegung des zehnjährigen Streites um den Mittellandkanal durch Annahme der Vorlage. Der nationalliberale Abg. Wallbrecht betonte die wirtschaftliche Notwendigkeit des Kanalbaues, um die Eisenbahnen zu entlasten, ihnen die Massengüter, die sie nicht billig genug fahren können, abzunehmen und sie auf den billigen Wasserweg zu verweisen. „Wenn wir mit der Ermäßigung unserer Eisenbahntarife weiter fortfahren, ohne daß wir Kanäle haben, dann kommen wir zu Ausgaben, die unsere Finanzen nicht ertragen können. Wollten wir die Güter des Spezialtarifs 3 und die noch billigeren Güter zu den Ausnahmetarifen fahren — der Durchschnittstarif beträgt zur Zeit 3,7 ₰, der Rohstofftarif 2,62 ₰ und die Ausnahmetarife im Durchschnitt $1^1/_3$ ₰ —, so würde das bei unserem heutigen Verkehr einen Einnahmeausfall von 240 000 000 ℳ machen, und diesen Ausfall können unsere Finanzen nicht ertragen. Es kommt also darauf an, diese Güter, bei denen die Eisenbahn Schaden hat, größtenteils auf die Wasserstraßen abzuschieben und dafür der Eisenbahn diejenigen Güter zuzuführen, an denen sie mehr verdient. Dann wird man auch in der Lage sein, den Gegenden, die nicht von Kanälen berührt werden, billigere Tarife zu geben, weil dann der Überschuß der Eisenbahnen groß genug dazu ist. Aber ohne Wasserstraßen werden wir nie zu billigen Frachten kommen.“ Der Redner zeigte am Beispiel Amerikas, wie günstig

die Konkurrenz der Wasserstraßen auf die Frachten der Eisenbahnen einwirke, und beklagte die Beschränkung der Vorlage auf den Torso bis Hannover, dem jedenfalls wenigstens noch die Stichkanäle nach Hildesheim und Peine hinzugefügt werden müßten. Allgemeine Gesichtspunkte für den Kanalbau betonte der freikonservative Abg. Graf Moltke. Er schöpfte aus dem bisherigen Gang der Verhandlung den Eindruck, daß es gelingen werde, zu einem praktischen Ergebnis zu gelangen, da auch der Zentrumsredner zu dem Kanalbau sich im Sinne des „tolerari potest" — man kann ihn ertragen — ausgesprochen habe. Weniger zuversichtlich äußerte sich der Abg. Oeser (freis. Volksp.), der selbst sich zwar als Kanalenthusiasten bekannte, aber die Torsoeigenschaft der Vorlage lebhaft bemängelte. „Bei Hannover fließt ein kleiner Fluß, die Leine. An diese Leine soll der Kanal gelegt werden (große Heiterkeit), mit der soll er festgehalten werden, daß er nicht bis nach Magdeburg kommt. (Große Heiterkeit.) Eine wesentliche Frage für uns ist, ob das abgeschnittene Schwanzstück einem Hundeschwanz oder einem Eidechsenschwanz vergleichbar ist. (Sehr gut! links.) Ein abgeschnittener Hundeschwanz wächst nicht wieder. Die Eidechse aber ist ein boshaftes Tier, ihr wächst der Schwanz wieder nach. (Große Heiterkeit.) Jedenfalls darf keine Schranke aufgerichtet werden, daß das jetzt fehlende Stück des Mittellandkanals für alle Zukunft nicht nachgebaut werden darf." Redner schloß mit der Versicherung, daß seine Partei durch Anträge darauf dringen werde, daß nicht Halt gemacht werde an der Leine. Nach einigen Worten des Handelsministers Möller, der die laut gewordenen Bedenken wegen der in der Emschertallinie des Kanals zu befürchtenden Bodensenkungen durch den Hinweis auf die ausgezeichneten Erfolge des sog. Sandspülverfahrens beseitigte und die einstimmige Überzeugung des Staatsministeriums von der Notwendigkeit der Vorlage betonte, erklärte der nationalliberale Abg. Zuckschwerdt die Enttäuschung der Provinz Sachsen durch die Vorlage, die den großen Gedanken der Verbindung aller norddeutschen Ströme unnötig aufgegeben habe. Er und seine näheren Freunde werden dennoch für die Vorlage stimmen in dem Gefühl, daß die nochmalige Ablehnung das Ansehen der Krone und der Regierung schwer schädigen würde.

Der letzte Verhandlungstag, Freitag, brachte nur noch Erörterungen mehr örtlicher Natur. Der nationalliberale Abg. Dr Voltz schilderte die Schädigungen Oberschlesiens durch den Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin und beklagte, daß nicht auch die Verbesserung des Wasserlaufs der Oder von Cosel an Gegenstand der Vorlage sei. Finanzminister v. Rheinbaben legte dem Vorredner gegenüber ausführlich dar, was alles für Schlesiens Wasserläufe im Lauf der letzten Jahre geschehen sei. Nach einigen weiteren Ausführungen verschiedener Redner über örtliche Fragen wurde die Kanalvorlage an die bereits gebildete Kommission für die wasserwirtschaftlichen Vorlagen verwiesen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat März dieses Jahres sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschließlich der bayerischen und der Bahnen mit weniger als 50 km Betriebslänge — 14 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 7 bei Personenzügen), 17 Entgleisungen in Stationen (davon 7 bei Personenzügen), 2 Zusammenstöße auf freier Bahn (davon einer bei einem Personenzuge) und 13 Zusammenstöße in Stationen (davon einer bei einem Personenzuge) vorgekommen. Dabei wurden 1 Bahnbediensteter getötet und 5 Reisende, 7 Bahnbedienstete und 2 Postbeamte verletzt.

— **Wohlfahrtseinrichtungen für Eisenbahnangestellte der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Bei der Beratung des Nachtragsetats, der zu diesem Zweck 3 000 000 ℳ fordert, wurde von Vertretern der freisinnigen Parteien dem Bedenken Ausdruck gegeben, daß die Summe nur einem bestimmten Verbande zugute kommen solle, und die Befürchtung vorliege, daß die Verteilung daher nach politischen Gesichtspunkten geschehe. Dagegen wurde von nationalliberaler und konservativer Seite der Vorlage zugestimmt. Es wurde betont, daß der Verband eine politische Seite nur insofern habe, als er keine Sozialdemokraten dulde. Staatsminister v. Budde bezeichnete es als einen Irrtum, daß die Zuwendung von der politischen Gesinnung abhängen solle; die Eisenbahnvereine frügen überhaupt nicht nach der Gesinnung des einzelnen Mannes, nur eben Sozialdemokraten würden nicht geduldet. Er setzte dann das Bedürfnis nach einer Zuschußkrankenkasse auseinander, die imstande sei, namentlich die älteren Arbeiter, die die hohen Beiträge nicht zahlen könnten, sogleich in den Genuß des ihnen besonders nötigen Zuschusses in Erkrankungsfällen zu setzen. Gegenüber dem vom Zentrumsredner geltend gemachten Bedenken, daß durch die neue Zuschußkasse der bestehenden des Trierer Verbandes ein Wettbewerb entstände, bemerkte der Minister, daß die Tatsache nicht zu leugnen sei, aber könne es etwas schöneres geben, als einen Wettbewerb auf diesem Gebiete? Übrigens könne sich der Trierer Verband ja der zu gründenden Zuschußkasse anschließen. Dagegen sei nichts einzuwenden. Der Minister fuhr fort: „Meine Absicht geht besonders dahin, den Eisenbahnhilfsbeamten, Arbeitern und Handwerkern zu zeigen, daß der Staat als Arbeitgeber und speziell ich als Chef der Verwaltung ein Herz für die Arbeiter habe (Lebhafter Beifall), und ich hoffe, daß man in den Arbeiterkreisen wird sagen können, daß auch dieses hohe Haus ein Herz für sie hat. Das Gesetz wird sehr segensreich wirken, und ich hoffe, daß es in der Kommission bald erledigt wird, damit es spätestens am 1. Oktober ins Leben treten kann." Auf die Bemerkung eines konservativen Abgeordneten, wie sich die Regierung zu den Raiffeisenschen Baugenossenschaften stelle, erklärte der Minister, die Bauvereine erhielten schon jetzt Darlehen von Staats wegen, und es sei auch in Aussicht genommen, an einzelne Personen in gewissem Umfange Baudarlehen zu geben. Grundsätzlich stehe er den Bestrebungen solcher Baugenossenschaften, wie der Raiffeisenschen, durchaus freundlich gegenüber. Der Nachtragsetat wurde der Budgetkommission überwiesen.

— **Frachtherabsetzung für Zucker.** Die Budgetkommission des Reichstags verhandelte am 3. d. M. über Resolutionen, die bei der Beratung des Zuckersteuergesetzes gestellt waren. Zunächst kam der auch im preußischen Abgeordnetenhause bereits erörterte Antrag Götz v. Olenhusen, Rüben, Roh- und Verbrauchszucker auf deutschen Eisenbahnen im Interesse der Hebung des deutschen Zuckerverbrauchs im allgemeinen in Spezialtarif 2 zu verweisen, zur Sprache. Der Antragsteller wünschte namentlich den süddeutschen Markt dem norddeutschen Zucker leichter zugänglich zu machen, während jetzt die Gefahr bestände, daß im Grenzverkehr fremder Zucker nach Süddeutschland billiger hineinkomme, als norddeutscher. Der Präsident des Reichseisenbahnamts Dr Schulz ging auf die Geschichte der bisherigen Verhandlungen in der Tarifkommission ein und erörterte die wirtschaftliche Seite der Frage. Wie die Tarifkommission sich in der nächsten Zeit zu dieser wichtigen und schwierigen Frage stellen werde, wisse er nicht. Abg. Freiherr v. Richthofen (kons.) wies auf den Interessengegensatz in verschiedenen Gegenden Deutschlands bezüglich dieser Frage hin und legte diesen Gegensatz an bestimmten Beispielen dar. Bayerischer Ministerialdirektor v. Geiger hob ebenfalls die Bedenken gegen den Antrag hervor. Nach der Reichsverfassung Art. 46 Abs. 2 stehe Bayern ein Reservatrecht zu, und Bayern wolle nicht auf dieses Recht verzichten. Abg. Graf Oriola (nl.) führte die Bedenken der süddeutschen Fabriken gegen eine ihre Interessen nicht genügend berücksichtigende Neuregelung der Tariffrage an, so besonders gegen die gleichmäßige Tarifierung von Rohzucker und Raffinade. Es würde verfehlt sein, wenn der Reichstag schon jetzt bestimmte Tarife festsetze, ehe die Tarifkommission die Sache geprüft habe. Für den Antrag könne er unmöglich sein, er hoffe jedoch auf Verständigung, wenn diese auch durch die Erklärung des bayerischen Bundesratsbevollmächtigten erschwert werde. Württembergischer Bundesratsbevollmächtigter v. Schneider sah in dem Antrag eine ernste Gefahr für die Zuckerfabrikation in Württemberg. Er erläuterte die besonderen Produktions- und Absatzverhältnisse, welche in diesem Bundesstaate herrschen. Die geplante Maßnahme schädige Württemberg, ohne sich in besonderer Weise als nötig für Nord- und Ostdeutschland zu erweisen. Auch werde für den Verbraucher keine Verbilligung aus der Änderung sich ergeben. Ministerialdirektor Scherer sprach sich als Vertreter Badens in ähnlichem Sinne aus. Abg. Hug (Ztr.) weist auf den früheren Widerspruch der süddeutschen Zuckerfabriken hin, welche eine weitere Schädigung ihrer Erzeugung fürchteten. Etwa 40 000 süddeutsche Landwirte und sehr viele Arbeiter seien daran beteiligt. Er sprach sich gegen den Antrag aus. Abg. Schmidt-Wanzleben (nl.) vertrat die Interessen der norddeutschen Zuckerfabriken, an denen, wie in Süddeutschland, zahlreiche mittlere und kleine Bauern und Arbeiter beteiligt seien. Es sei ihm zweifelhaft, ob die Tarifkommission schon bald zu einer endgültigen Stellungnahme zu der Frage kommen werde. Er freue sich über die Erklärung des Präsidenten des Reichseisenbahnamts Dr Schulz, daß nicht finanzielle, sondern volkswirtschaftliche Erwägungen für die Entscheidung maßgebend sein würden. Bayerischer Ministerialdirektor v. Geiger erklärte, im Süden sei man der Ansicht, daß die Tarifsätze einen gewissen Ausgleich gegenüber den günstigeren Produktionsverhältnissen des Ostens bieten. Abg. Erzberger (Z.) wies auf die schwierige Lage der kleinen Land-

wirte in Württemberg hin. Die Arbeiterlöhne seien dort höher, weil die Zuckerfabriken durchgehend in industriellen Gegenden lägen. Abg. Dr Beumer (nl.) erklärte sich gegen den Antrag. In Erwägungen sei der Bundesrat schon getreten auf Grund des Antrages vom 11. Juni 1903, eine Aufforderung dazu sei also überflüssig. Er wolle wenigstens warten, bis die Tarifkommission erneut Stellung zu der Frage genommen habe. Abg. Dr Wolff (Wirtsch. Vgg.) nahm den gleichen ablehnenden Standpunkt ein. Abg. Graf Oriola (nl.) meinte, die neue Resolution scheine ihm nicht im Interesse der Antragsteller zu liegen, da sie der Tarifkommission die Gelegenheit und den Anlaß nehme, womöglich für Rohzucker den Spezialtarif 3 festzusetzen. Abg. Götz v. Olenhusen zog nunmehr seinen Antrag zurück.

Zur gleichen Frage versendet die Berliner Handelskammer folgende Mitteilung:

Bei der umstrittenen Frage, ob der Artikel Zucker einer Frachtermäßigung bedürftig sei, kommen die Interessen der Zuckererzeuger, des Zuckerhandels und der Verbraucher, der Eisenbahnen und der Schiffahrt in Betracht. Namentlich aus den Kreisen der Schiffahrt ist gegen eine Herabsetzung der Bahnfracht Einspruch erhoben worden, da man dort annimmt, daß Transporte, die bis jetzt den Wasserweg benutzt haben, durch die Herabsetzung auf die Eisenbahn geleitet werden würden. Einige Bahnverwaltungen, die von der Frachtherabsetzung Frachteinbußen befürchten, stehen der Maßnahme ebenfalls kühl gegenüber. Der deutsche Reichstag hat sich im Juni 1902 zu gunsten der Herabsetzung ausgesprochen, und daraufhin haben Erhebungen über die mutmaßliche Wirkung der Maßregel stattgefunden. In der demnächst stattfindenden Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen wird nun die Angelegenheit zur endgültigen Erledigung gebracht werden. Der Zentralverein zur Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt hat aus diesem Anlaß an die deutschen Handelskammern die Aufforderung gerichtet, gegen die Versetzung des Zuckers aus Spezialtarif I nach Spezialtarif III Stellung zu nehmen. Die Berliner Handelskammer hat sich mit der Angelegenheit ebenfalls beschäftigt. Sie findet nach Maßgabe der vorliegenden Interessen keinen Anlaß, sich gegen die Frachtherabsetzung auszusprechen.

— **Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft.** In der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung der Gesellschaft wurde der Jahresabschluß für 1903, wonach eine Dividende wieder nicht verteilt wird, mit 727 gegen 93 Stimmen genehmigt und Herrmann Bachstein neu in den Aufsichtsrat gewählt. Auf die Frage nach den Ursachen der Schaffung einer Spezialreserve in Höhe von 160 000 ℳ und auf Anregung, 2 % Dividende auszuschütten, stellte der Vorsitzende, Bankier Max Richter, fest, daß die Schätzungen der Revisionskommission gelegentlich der Gesundung der Gesellschaft im allgemeinen zutreffend waren, mit Ausnahme der Schlesischen Kleinbahngesellschaft. Der bedeutende Besitz der Gesellschaft an Aktien dieses Unternehmens, die noch mit dem Anschaffungswerte zu Buche stehen, mache es erforderlich, so lange das Unternehmen keine genügenden Erträgnisse bringe, geeignete Reserven zu stellen. Die Verwaltung stehe auf dem Standpunkte, daß vor allem der Obligationen-Zinsendienst der mit erheblichen Opfern für die Obligationen-Besitzer erneuerten Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft gesichert und daß für etwaige Rückgänge der Erträgnisse Vorsorge getroffen werden müsse. Sie halte es für ihre Aufgabe, nur aus tatsächlichen Erträgnissen gegebenenfalls Dividenden zu verteilen. Neue Geschäfte würden nicht unternommen, man beschränke sich darauf, die vorgefundenen Unternehmungen durch Verbesserungen nutzbringend zu gestalten. Hierzu seien Mittel erforderlich. Der Vierteljahrsausweis vom 31. März zeige bereits nicht mehr die Flüssigkeit, die die Bilanz vom 31. Dezember 1903 auszeichnete. Was das laufende Jahr anbelangt, so weisen die Einnahmen der Schlesischen Kleinbahngesellschaft in den ersten vier Monaten gegen das Vorjahr ein Mehr von 87 000 ℳ auf; dabei waren aber die ersten vier Monate des Vorjahres die schlechtesten für das Unternehmen. Auf eine in gleichem Maße fortschreitende Mehreinnahme für den Rest des Jahres sei daher unter keinen Umständen zu rechnen. Die von der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft selbst betriebenen Bahnen haben in den ersten drei Monaten ein etwas besseres Ergebnis als im Vorjahre gebracht. Der Überschuß hat sich von 23 482 ℳ im Vorjahre auf 36 466 ℳ erhöht. Die Ergebnisse bei den Bahnen, an denen die Gesellschaft in Form von Geschäftsanteilen beteiligt ist, haben sich, soweit darüber Nachrichten vorliegen, nur wenig günstiger als im Vorjahre gestaltet. Schließlich wurde von der Minderheit gegen die Genehmigung des Jahresabschlusses Verwahrung zu Protokoll gegeben.

— **Brandenburgische Städtebahn.** Von dem Grundkapital der Städtebahn, das aus 4 000 000 ℳ Stammprioritätsaktien Lit. A und 8 950 000 ℳ Stammaktien Lit. B besteht, hatte die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin rund 3 600 000 ℳ der Gattung A im Besitz und stieß sie vor einiger Zeit ab. Wie die Frkf. Ztg. vernimmt, sind ungefähr drei Viertel davon an die Seehandlung übergegangen, welche sich bekanntlich im Besitz des preußischen Staats befindet.

— **Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin.** In der am 7. d. M. abgehaltenen Hauptversammlung gab die Direktion ausführliche Mitteilungen über die Entwicklung des Unternehmens. Der Rentabilitätsbeweis sei im abgelaufenen Jahre, in dem die Zinsgarantie der Firma Siemens & Halske fortfiel, erbracht worden und die Dividende der Annahme der Verwaltung entsprechend ausgefallen. Der Verkehr habe sich im Jahre 1903 gegen das Vorjahr um 10 % gehoben, während die Zunahme bei der Großen Berliner Straßenbahn in dieser Zeit nur 5,97 % betrug. Die Verwaltung sehe daher der weiteren Entwicklung des Verkehrs mit vollem Vertrauen entgegen. Auch der Durchgangsverkehr von Osten nach Westen sei im Laufe des letzten Jahres ansehnlich gewachsen. Beobachtet wurde ferner, daß bei außergewöhnlichen Witterungsverhältnissen, bei denen die anderen Verkehrsmittel versagten, die Hochbahn den stärksten Verkehr aufzuweisen hatte. Die Bahn sei von erheblichen Störungen und Unglücksfällen im vergangenen Jahre verschont geblieben, ein Beweis, daß die Bauausführung der Firma Siemens & Halske allen Ansprüchen genüge; trotzdem habe der Unglücksfall in Paris wertvolle Anregungen zur Vervollkommnung der Sicherheit gegeben. Mit Rücksicht hierauf wurden auch Rückstellungen vorgesehen. Was die Erweiterungslinien anbetreffe, so seien die Verhandlungen über die Verlängerung der Bahn vom Potsdamer Platz nach dem Spittelmarkt unabhängig von dem Prozeß zwischen der Stadt Berlin und der Großen Berliner Straßenbahn fortgeführt worden. Auch die Verhandlungen mit der Stadt Charlottenburg über den Weiterbau vom Knie zum Wilhelmsplatz und nach Westend nehmen einen erfreulichen Fortgang, so daß eine Einigung über noch schwebende Meinungsverschiedenheiten in nächster Zeit bevorsteht. Das Zustandekommen der Linie nach Westend mußte wegen der geringen Bevölkerungsdichtigkeit dieser Gegend an die Voraussetzung geknüpft werden, daß die hauptsächlichsten Interessenten, die Stadt Charlottenburg, der Fiskus und die Terraingesellschaft Neu-Westend, gewisse Leistungen übernehmen, durch welche für die nächsten Jahre eine mäßige Verzinsung des Anlagekapitals gewährleistet wird. Im übrigen sehe die Verwaltung ihren hauptsächlichsten Nutzen in der Hebung der alten Linien, bis zu dem Zeitpunkte, an dem die neuen Linien sich nach dem Aufbau neuer Stadtteile erstrecken würden. Der Vorstand hoffe, im nächsten Jahre über die Entfaltung neuer Bautätigkeit berichten zu können. Die Verwaltung versprach ferner, die Anregung eines Aktionärs, probeweise Abonnements zur Verbilligung der Fahrten namentlich für die geringer Bemittelten einzuführen, in Erwägung zu ziehen und im künftigen Geschäftsbericht die Betriebsausgaben genauer zu präzisieren. Auf eine Anfrage, ob die Bahn denn entsprechend der im Jahresbericht enthaltenen Zeichnung über den Potsdamer Platz und die Voßstraße oder über den Leipziger Platz, wie ursprünglich geplant, weitergeführt werden solle, erklärte der Vorsitzende, es schwebten noch Verhandlungen, diese Frage sei noch nicht entschieden. Der Jahresabschluß wurde hierauf genehmigt, die Dividende auf 3,5 % festgesetzt und Entlastung erteilt. Die ausscheidenden Aufsichtsratsmitglieder wurden wiedergewählt, und es wurde beschlossen, dem Aufsichtsrat eine feste Vergütung von 25 000 ℳ, bei der der Gewinnanteil in Anrechnung zu bringen ist, zuzubilligen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 30. April d. J. in 13 Arbeitstagen 246 245 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 18 942 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 238 961 und auf den Arbeitstag 18 382 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 30. April dieses Jahres auf den Arbeitstag 560 und im ganzen 7284 Doppelwagen oder 3,0 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 30. April d. J. 34 459 Doppelwagen gegen 32 696, in Oberschlesien 70 401 Doppelwagen gegen 66 163 und in den drei Bezirken zusammen 351 105 Doppelwagen gegen 337 820 und war demnach im Saarbezirk 1763 Doppelwagen oder 5,4 %, in Oberschlesien 4238 Doppelwagen oder 6,4 % und in den drei Bezirken zusammen 13 285 Doppelwagen oder 3,9 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1903.

Im ganzen Monat April d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 449 737 Doppelwagen gegen 429 468, im Saarbezirk auf 60 594 Doppelwagen gegen 59 695, in Oberschlesien auf 136 576 Doppelwagen gegen 123 818 und in den drei Bezirken zusammen auf 646 907 Doppelwagen gegen 612 981 und betrug demnach im Ruhrbezirk 20 269 Doppelwagen oder 4,7 %, im Saarbezirk 899 Doppelwagen oder 1,5 %, in Oberschlesien 12 758 Doppelwagen oder 10,3 % und in den drei Bezirken zusammen 33 926 Doppelwagen oder 5,5 % mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 1903.

Die Gesamtförderung bezw. der Gesamtversand an Kohlen und Koks in den ersten vier Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 1 887 096 Doppelwagen gegen 1 736 332, im Saarbezirk 254 374 Doppelwagen gegen 247 430, in Oberschlesien 565 691 Doppelwagen gegen 550 342 und in den drei Bezirken zusammen 2 707 141 Doppelwagen gegen 2 534 104 und ist demnach im Ruhrbezirk 150 764 Doppelwagen oder 8,7 %, im Saarbezirk 6944 Doppelwagen oder 2,8 %, in Oberschlesien 15 329 Doppelwagen oder 2,8 % und in den drei Bezirken zusammen 173 037 Doppelwagen oder 6,8 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1903.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte entfiel auf den 20. April d. J. und betrug 19 172 Wagen gegen 19 138 am 25. April 1903.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 30. April d. J. 81 293 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 113 sowie von anderen Gütern 74 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 30. April d. J. 94 707 offene Wagen gegen 82 023 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 12 684 oder 15,5 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Sommerfahrordnung 1904 der bayerischen Staatsbahnen.** Die Generaldirektion der Staatsbahnen hat dieser Fahrordnung in einem besonderen Erlasse an ihre äußeren Dienststellen verschiedene Erläuterungen beigefügt. Sie weist darauf hin, daß der Fahrplan eine große Zahl neuer Fahrgelegenheiten infolge Einfügung der Sommerzüge und zahlreiche Verschiebungen bestehender, dem Personenverkehre dienender Züge in eine günstigere Lage sowie viele durch transportdienstliche Interessen gebotene Verlegungen von Güterzügen enthält, und daß aus diesem Grunde eine um so sorgfältigere Prüfung der Fahrplanbehelfe und ein eingehendes Studium des neuen Fahrplanes seitens aller Beteiligten angezeigt erscheine, damit das Personal auch dem Publikum auf Anfragen zutreffende Auskunft erteilen könne. Insbesondere will die Generaldirektion der pünktlichen Durchführung der Züge alle Sorgfalt zugewendet wissen, und gilt dies vornehmlich hinsichtlich jener Züge, die, um wichtige Anschlüsse herzustellen, stark gespannte Fahr- und knapp bemessene Aufenthaltszeiten erhalten mußten, sowie jener Güterzüge, welchen durch die auf sie verwiesene Personenbeförderung eine erhöhte verkehrsdienstliche Wichtigkeit zufällt. Des weiteren wird angeordnet, einer zweckmäßigen Zusammensetzung der Züge, die der Personenbeförderung dienen, stets die größte Aufmerksamkeit zuzuwenden; hierbei soll in erster Linie darauf geachtet werden, daß die Züge tunlichst nur die zur Beförderung der Reisenden unbedingt erforderlichen Personenwagen führen, um die Belastung der Züge auf das geringste zulässige Maß einzuschränken und Vorspannleistungen zu vermeiden. Es ist daher unerläßlich, daß sich die mit der Zugbildung betrauten Dienststellen über die Benutzung der Züge fortgesetzt auf dem laufenden erhalten. Auch hinsichtlich der Beschaffenheit und Reinhaltung der Personenwagen wird den Aufsichtsorganen, den Zugbildungsstationen, den diensttuenden Stationsbeamten und dem Zugbegleitungspersonal größtmöglichste Aufmerksamkeit empfohlen: zutage tretende Mängel sollen, soweit deren Beseitigung nicht sofort und unmittelbar veranlaßt werden kann, zum Zwecke der Abhilfe mit Beschleunigung an zuständiger Stelle zur Anzeige gebracht werden. Schließlich wird auch noch auf die genaue Beachtung der Bestimmungen über die Freihaltung von Abteilen für Raucher, Nichtraucher, Frauen und für besondere Zwecke hingewiesen.

— **Der Etat der sächsischen Staatseisenbahnen.** Bei der II. Kammer des sächsischen Landtages ist der Bericht der Finanzdeputation A zu Kapitel 16 und 16a des ordentlichen Staatshaushaltsetats für 1904/05, Etat der Staatseisenbahnen und Zittau-Reichenberger Privatbahn sowie über hierauf bezügliche Petitionen, eingegangen. Titel 1. Aus dem Personen- und Gepäckverkehr. Die Einstellung der Titelsumme (43 560 000 ℳ) erfolgte nach dem tatsächlichen Ergebnis des Jahres 1902 von rund 40 503 000 ℳ unter Hinzurechnung eines Zuschlages von 4 % = 1 624 000 ℳ als zu erwartende Mehreinnahme, zusammen 42 217 000 ℳ, und von 1 238 000 ℳ als geschätzter Mehrertrag infolge der Erhöhung der Rückfahrkartenpreise um 6¼ % sowie von 100 000 ℳ für die neu eingeführten Radfahrkarten, zusammen 43 555 000 ℳ mit rund 43 560 000 ℳ. Die für die Finanzperiode 1904/05 angenommene Steigerung der Einnahme von nur 4 % gegen das tatsächliche Ergebnis des Jahres 1902, die für den dreijährigen Zeitraum von 1903 bis 1905 ein durchschnittliches jährliches Anwachsen der Einnahmen von nur 1,58 % vorsieht, muß als eine sehr mäßige und vorsichtige bezeichnet werden; auch die der Deputation inzwischen bekannt gewordenen Ergebnisse des Jahres 1903, welche für die ersten neun Monate auf rechnungsmäßiger, für die letzten drei Monate auf vorläufig festgestellter Grundlage beruhen und sich auf rund 43 145 000 ℳ belaufen, bestätigen dieses Urteil nur umsomehr, als sie gegen 1902 eine Steigerung der Einnahmen um rund 2 552 000 ℳ = 6,29 % nachweisen. Die Deputation hielt es trotzdem nicht für angezeigt, auf eine Erhöhung der Titelsumme zuzukommen, da es immerhin als zweifelhaft erscheinen kann, ob die günstigen Verhältnisse des Jahres 1903 auch in gleicher Stärke während der Finanzperiode 1904/05 fortwirken werden. Sie erklärte sich demnach mit der Einstellung einverstanden. Titel 2. Aus dem Güterverkehr. Die Etateinstellung (78 630 000 ℳ) erfolgte unter Annahme derselben Einnahmesteigerung wie bei Titel 1 auf Grundlage des tatsächlichen Ergebnisses des Jahres 1902 von rund 71 760 000 ℳ unter Hinzurechnung von 4 % Zuschlag 2 870 000 ℳ, mit 74 630 000 ℳ, hierzu Betrag der Nebenerträge (1901: 3 880 307 ℳ, 1902: 3 917 298 ℳ) 4 000 000 ℳ, zusammen 78 630 000 ℳ. Die für die ersten neun Monate des Jahres 1903 rechnungsmäßig, für die letzten drei Monate dieses Jahres vorläufig festgestellten Erträgnisse ergeben eine Gesamteinnahme von 79 271 000 ℳ, das ist gegen 1902 eine Steigerung von 4,75 %, damit aber einen Betrag, der die für 1904/05 eingestellte Etatsumme bereits übersteigt. Die Deputation hatte demnach auch hier die mäßige und vorsichtige Einstellung anzuerkennen, vermochte indes ebensowenig wie bei Titel 1 aus den dort angeführten Gründen auf eine Erhöhung der Titelsumme zuzukommen. Titel 3. Für Überlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu gunsten Dritter. Hierzu gehören Einnahmen aus verpachteten Bahnstrecken, Vergütungen fremder Eisenbahnverwaltungen, der Postverwaltungen und anderes mehr. Gesamtsumme dieses Titels 3 700 490 ℳ. Die übrigen Titel 4 bis 6 behandeln Überlassung von Betriebsmitteln 2 876 800 ℳ, Erträge aus Veräußerungen 5 414 680 ℳ, Titel 6. Verschiedene Einnahmen 2 172 000 ℳ. Die Gesamteinnahme stellt sich nach der Vorlage auf 136 354 050 ℳ oder nach 3114,26 km Betriebslänge für das Kilometer auf 43 784 ℳ gegen den Voretat 132 126 000 ℳ oder nach 3055,93 km Betriebslänge für das Kilometer auf 43 236 ℳ und die wirklich erzielte Einnahme im Jahre 1902 auf 129 463 297 ℳ oder nach 3087,45 km mittlerer Betriebslänge für das Kilometer auf 41 932 ℳ. Die Gesamtausgabe stellt sich einschließlich der Wohnungsgelder Titel 7, 5 (1 586 235 ℳ) für den vorliegenden Etat auf 102 360 760 Mark oder für das Kilometer Bahnlänge auf 32 868 ℳ. Die Deputation beantragt nunmehr, die Kammer wolle beschließen: zu Kapitel 16. Staatseisenbahnen, die Einnahmen in Titel 1 bis 6 nach der Vorlage mit 136 354 050 ℳ zu genehmigen, die Ausgaben in Titel 7 bis 16 ausschließlich des Titels 7 Position 5, Wohnunungsgelder betreffend, nach der Vorlage mit 100 774 525 Mark zu bewilligen.

Die Deputation beantragt ferner, die Petitionen der verschiedenen Beamtengruppen um Verbesserung der Beförderungsverhältnisse in ihren wesentlichen Punkten auf sich beruhen zu lassen. Nur einzelne Wünsche, soweit sie nicht auf Stellenvermehrung oder Gehaltserhöhung gerichtet sind, sollen der Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen werden. — Über die vielerörterte Frage der Umleitung des Güterverkehrs schreibt der Deputationsbericht: „Das Königliche Finanzministerium hat die bereits früher eingeleiteten Verhandlungen mit dem preußischen Verkehrsministerium fortgesetzt. Es sind dabei insbesondere umfängliche Berechnungen über die Wirkungen einer Herabsetzung der Umwegsgrenze sowie auch über diejenigen bei Annahme der kürzesten Route angestellt worden, Berechnungen, an denen auch die süddeutschen Staatsbahnverwaltungen teilnahmen; wurden doch auch von seiten dieser Verwaltungen, namentlich von Württemberg, lebhafte Klagen über die Benachteiligung durch Güterumleitungen erhoben. Die Klagen haben beredten Ausdruck auch bei den jüngsten Beratungen des Reichstags über den Etat der Reichseisenbahnen gefunden und sich auch dort zu Anträgen wegen energischer und strengerer Durchführung der §§ 40 bis 46 der Reichsverfassung verdichtet. Vor Beginn dieser Reichstagsverhandlungen hatte indes bereits der preußische Eisenbahnminister Veranlassung genommen, eine Konferenz von Vertretern der Eisenbahnverwaltungen der einzelnen Bundesstaaten einzuberufen, über deren Ergebnis er in der Budgetkommission des preußischen Abgeordnetenhauses Mitteilungen gemacht hat, die seinerzeit veröffentlicht worden sind. Die Deputation nahm davon Abstand, erneut Stellung zur Frage der

Umleitung im Güterverkehr zu nehmen, sie erwartet aber, wenn sie auch in den zur Zeit hierfür gültigen Bestimmungen nicht die alleinige Ursache des Rückganges im sächsischen Güterdurchgangsverkehr erblickt, sondern auch dem weiteren Ausbau von teils kürzeren, teils unwesentlich längeren Konkurrenzlinien einen nicht unbeträchtlichen Anteil daran zuschreiben muß, daß die Königliche Staatsregierung bemüht ist, nunmehr die Verhandlungen mit der Königlich preußischen Eisenbahnverwaltung mit tunlichster Beschleunigung zu Ende zu führen, um die aus den gegenwärtigen Vereinbarungen unzweifelhaft entspringende Benachteiligung der allgemeinen volkswirtschaftlichen, wie auch der speziell sächsischen Interessen möglichst vollständig zu beseitigen." Über die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung bemerkt der Bericht u. a.: „Was der Organisation zur Last gelegt wird, das ist im wesentlichen ihre Kostspieligkeit, bedingt durch die große Zahl der vorhandenen Instanzen (Aufsichtsbehörde, Zentralleitung, Provinzialstellen mit unterstehenden Inspektionen), womit neben der Verlangsamung mancher Geschäfte vornehmlich die Verwendung eines unverhältnismäßig zahlreichen Personals verbunden sei. Eine Vereinfachung der Organisation wird sich daher weniger auf die ausführenden Organe (den Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienst, den Abfertigungs-, Zug- und Werkstättendienst), als auf den eigentlichen Verwaltungsdienst (Inspektionen, Betriebsdirektionen, Generaldirektion, Finanzministerium) zu richten haben, womit natürlich nicht gesagt ist, daß nicht auch die Minderung der Arbeit und des Personals bei den ausführenden Stellen (Stationen usw.) angestrebt werden soll. Die bisher erfolgte Einziehung von Beamtenstellen betrifft allerdings fast nur das untere Personal, da höhere und mittlere Stellen nicht eingezogen und nur einzelne dieser Stellen im Falle von Vakanzen zeitweise offengehalten worden sind. Auch nach dem neuen Etat sollen nur wenige Beamtenstellen eingezogen werden. Bei dieser Sachlage weist die Deputation darauf hin, daß die vielfach verbreitete Meinung ganz irrtümlich sei, als ob das jetzt beobachtete Sparen vornehmlich an den unteren Stellen das Interesse des niederen Personals schädige. Gerade das Gegenteil sei der Fall, da gegenwärtig eben das Aufrücken in die Stellen des mittleren und höheren Dienstes nur in geringem Umfange verkürzt werde, während bei Einziehung zahlreicher höherer und mittlerer Stellen das gesamte Personal, soweit es aufzurücken hoffe, sich in seinen Interessen beeinträchtigt sehen würde."

— **Einschränkung der I. Wagenklasse auf den sächsischen Staatsbahnen.** Nachdem bei der preußischen Staatsbahnverwaltung die I. Wagenklasse in 60 % aller Personenzüge aufgehoben worden ist, hat neuerdings die Handelskammer zu Plauen i/V. bei der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen beantragt, daß auch in Sachsen die Mitführung der I. Wagenklasse in Personenzügen nach Möglichkeit beschränkt werde. Zur Begründung hat die Kammer darauf hingewiesen, daß die Mitführung der I. Wagenklasse in Personenzügen die Verwaltung unnötigerweise belaste, und daß sich durch Umänderung der I. in die II. Wagenklasse oder durch Ausschaltung der I. Wagenklasse eine bessere Raumausnutzung der Wagen erzielen lassen werde. Wer Wert darauf lege, in Personenzügen möglichst bequem zu fahren, könne durch Bezahlung des Preises für eine ganze oder halbe Wagenabteilung II. Klasse sich die gewünschte Bequemlichkeit verschaffen. Durch den Wegfall der I. Klasse in den Personenzügen würde eine ganze Reihe von Fahrkarten überflüssig werden. Der Beibehaltung der I. Wagenklasse auf denjenigen Strecken, auf denen sich ein tatsächliches Bedürfnis herausstellt, würde indes nichts im Wege stehen.

— **Der Sommerfahrplan der württembergischen Staatsbahnen.** Der am 1. d. M. in Kraft getretene Sommerfahrplan bringt eine Reihe von Verbesserungen sowohl für den Durchgangsverkehr als auch für den Binnenverkehr der württembergischen Eisenbahnen. Wir führen die wichtigsten hier an:

Der in Stuttgart 2.^{59} ankommende und um 3.^{10} nach Ulm weitergehende Schnellzug 1 läuft, wie im vorigen Sommer, bis Friedrichshafen durch (Ankunft 7.20), wo er wieder die Anschlüsse nach Vorarlberg, Tirol und nach der Schweiz erhält. Der Nachtschnellzug 2 beginnt wieder in Friedrichshafen und fährt dort 9.^{24} ab, nach Ankunft der Schiffe von Rorschach (Anschluß vom Engadin, Albula) und von Romanshorn (Anschluß von Zürich). In Straßburg erreicht dieser Zug den Schnellzug nach Metz-Luxemburg-Brüssel-Ostende-London (an 9.^{51}). Außer den bisherigen durchlaufenden Wagen nach Avricourt-Paris, Mannheim-Neunkirchen führt er noch einen solchen Stuttgart-Cassel-Altona (Stuttgart ab 1.^{32}). In dem in Stuttgart 5.40 abgehenden (von Ulm kommenden) Schnellzug 6 sowie in dem um 12.41 in Stuttgart ankommenden Schnellzug 5 läuft ein Wagen zwischen Salzburg-Ostende durch. An den Zug 5 hat in Stuttgart der neue Eilzug 87 nach Gmünd Anschluß. Der an den in Stuttgart 4.33 abgehenden Schnellzug 7 in Ulm anschließende Personenzug der Südbahn findet Fortsetzung nach Innsbruck (an 6.15). Zur Verbesserung der Verbindungen nach der Ostschweiz (Engadin, Albula) wird der seitherige Eilzug 19 (Stuttgart ab 7.52) auch auf der Südbahn als Schnellzug gefahren und vorgerückt; Ankunft in Friedrichshafen 11.25, in Rorschach 12.30, in St. Gallen 1.13, in Chur 4.37 (und ab 1. Juli schon 2.35), in St. Moritz 7.^{05}.

Der Schnellzug 16 von Friedrichshafen, Stuttgart ab 10.25, erhält in Mühlacker Fortsetzung nach Bruchsal und dadurch Anschluß über Frankfurt-Bebra nach Hamburg (an 11.^{45}). In Stuttgart erreicht dieser Schnellzug den Tagesschnellzug 33 nach Berlin. Zur Ermöglichung des Anschlusses des Schnellzugs 16 in Bruchsal an den badischen Zug mußte der Halt in Ludwigsburg wegfallen; Reisende von dieser Station fahren mit dem Personenzug 166 (Ludwigsburg ab 10.19) bis Bietigheim voraus, woselbst sie auf den Schnellzug übergehen. Der Tagesschnellzug 33 (Stuttgart-Berlin) verkehrt 24 Minuten später (Stuttgart ab 10.14), wodurch sowohl die Gesamtfahrdauer bis Berlin gekürzt, als auch in Stuttgart der erwähnte Anschluß von dem Schnellzug 16 von Friedrichshafen ermöglicht wird. In Stuttgart hat der Zug 33 außerdem Anschluß von dem Eilzug 274 von Tuttlingen, Rottweil, Hausach, Freudenstadt und dem Schnellzug 200 von Horb-Tübingen. Reisende von Wildbad nach Berlin fahren mit dem Schnellzug 15 (Wildbad ab 7.42, Pforzheim ab 8.56) bis Ludwigsburg und gehen hier auf den Zug 33 über. Der Schnellzug 51 von Karlsruhe (und Wildbad) erhält in Bietigheim Anschluß an den Berliner Nachtschnellzug D 37 (Stuttgart ab 9.^{17}). Reisende nach Wildbad, die den Nachtschnellzug von Berlin D 38 (Stuttgart an 8.18) benutzen, können in Ludwigsburg auf den einen durchlaufenden Wagen Stuttgart-Mühlacker-Wildbad führenden Personenzug 34 (Stuttgart ab 7.54) übergehen. (Taxnachzahlung für die Strecke Bietigheim-Ludwigsburg-Bietigheim findet nicht statt.)

Der Mailänder Schnellzug D 38 (Stuttgart ab 9.00) hat in Zürich eine unmittelbare Fortsetzung über Olten - Solothurn-Lausanne nach Genf (an 8.^{25}). Zu seiner Entlastung über die Hauptreisezeit (1. Juli bis 15. September) verkehrt zwischen Stuttgart und Eutingen wie im Vorjahr ein Vorläufer (Zug 279) mit durchlaufenden Wagen Stuttgart-Freudenstadt. Der neue Schnellzug 59 (Bruchsal ab 7.^{21}, Stuttgart an 8.^{38} und ab 8.^{44}) wird bis Ulm fortgesetzt und erhält in Bruchsal Anschluß von Hamburg (Bremen) und Hannover, in Stuttgart von dem Tagesschnellzug 32 von Berlin. Wie im vorigen Sommer wird wieder der Paris - Stuttgart - Karlsbad - Expreß vom 14./15. Juni bis 14./15. September gefahren. Der Schnellzug 74 (Nürnberg ab 4.30, Stuttgart an 8.^{35}) wird von Crailsheim über Aalen und die Remsbahn geleitet; er findet in Aalen Fortsetzung durch einen neuen Schnellzug (108) nach Ulm, der in Ulm Anschluß nach Sigmaringen und Biberach erhält.

Der Schnellzug 73 (Stuttgart ab 7.00) hat wie bisher in Nürnberg Anschluß an den über Bamberg-Probstzella laufenden Tagesschnellzug München-Berlin (Berlin an 6.^{42}); er führt einen durchlaufenden Wagen Stuttgart-Berlin, der mit dem Schnellzug 118 (Berlin ab 10.^{35}, Stuttgart an 12.22) über Hof, Bayreuth-Nürnberg-Crailsheim zurückkehrt. Auf der Enzbahn läuft wie im Vorjahr wieder ein Schnellzugpaar, in das in der Zeit vom 16. Juni bis 15. September durchlaufende Wagen Wildbad-Karlsruhe-Frankfurt eingestellt sind. Auf der Bodenseegürtelbahn sind zwei Eilzüge in Schnellzüge umgewandelt und als Ersatz für die Zwischenstationen, an denen diese nicht halten, zwei weitere Personenzüge (676 und 677, Friedrichshafen ab 1.16, Lindau an 1.59, Lindau ab 10.35, Friedrichshafen an 11.19) eingelegt worden. Auf der oberen Neckarbahn beginnt der Schnellzug 200 nunmehr in Horb (Abfahrt 8.13) und erhält daselbst Anschluß von dem Eilzug 274 von Immendingen-Rottweil. Der Schnellzug 207, Stuttgart ab 8.32, Tübingen 9.56, wird bis Horb fortgesetzt, um dort den Anschluß an den Mailänder Schnellzug D 38 zu erreichen.

Außer den vorgenannten treten auch sonst zahlreiche Änderungen in den Personenzug- und Lokalzugverbindungen ein, die zumeist dem früheren Arbeits- und Schulbeginn Rechnung tragen. Mit der Beseitigung der I. Wagenklasse aus solchen Zügen, bei denen diese Klasse erfahrungsgemäß nur sehr schwach benutzt wird, wurde nach Maßgabe des zur Verfügung stehenden Wagenmaterials fortgefahren, und es ist deshalb im Sommerfahrplan bei einer weiteren Zahl von Zügen die I. Wagenklasse in Wegfall gekommen.

— **Die Durchführbarkeit der Großschiffahrt auf der bayerischen Donau bis Ulm** ist, wie wir der „Bayerischen Kanalvereins-Korrespondenz" entnehmen, Gegenstand eines vom Bauamtmann Faber in einer größeren Versammlung zu Ulm gehaltenen Vortrages gewesen. Der Redner hat im Auftrage der Ulmer Handelskammer einen allgemeinen Entwurf für die zu dem gedachten Zwecke erforderlichen Maßnahmen ausgearbeitet und darin zunächst dargelegt, daß Österreich und Bayern bereits seit Jahren daran arbeiten, ihre Stromstrecken abwärts von Hofkirchen für Schiffe von 675 t Tragfähigkeit dauernd fahrbar zu machen. Von Hofkirchen aufwärts bis

Kelheim — also bis zur Einmündung des Donau-Mainkanals — biete die Herstellung einer gleichen Fahrtiefe keine Schwierigkeit und sei mit einem Aufwande von 5 000 000 ℳ. auf dieser 157 km langen Strecke sicher durchzuführen. Oberhalb von Kelheim sei aber an einen Großschiffahrtsbetrieb auf der Donau selbst nicht zu denken, und es müßte daher hier auf der 168 km langen Strecke bis nach Ulm ein Seitenkanal hergestellt werden, der bis Neuburg zweckmäßig auf dem rechten und von dort auf dem linken Flußufer entlang zu führen sei. Dieser Kanal würde ein Gefälle von 127 m zu überwinden haben und es würden daher 13 Staustufen anzulegen sein. Seine Gesamtkosten würden sich auf 83 000 000 ℳ. stellen, also auf rund 500 000 ℳ. für das Kilometer, doch dürfe man rechnen, daß von diesem Betrage etwa 8 000 000 ℳ. durch die Verwertung der Wasserkräfte und die Entwässerung und Nutzbarmachung der Donaumoose wieder eingebracht werden könnten. In seinen Schlußausführungen wies der Vortragende auf die hohe Bedeutung dieses Projektes für eine spätere Donau-Neckar-Rhein-Wasserstraße hin, die nicht im Gegensatz zum Donau-Mainkanal, sondern neben diesem und in gemeinsamer Arbeit anzustreben sei.

Österreich.

— **Einführung einer einheitlichen „Signalordnung für die Haupt- und Lokalbahnen“ und einheitlicher „Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Hauptbahnen“.** Zufolge Erlaß des Eisenbahnministers vom 20. April d. J. gelangten an Stelle der mit Verordnung des Handelsministers vom 10. Februar 1877 eingeführten „Signalordnung für die Eisenbahnen Österreich-Ungarns mit normalem Betriebe“ und der in den Grundzügen der Vorschriften für den Betrieb auf Lokalbahnen (Sekundärbahnen, Vizinalbahnen u. dergl.), eingeführt mit Verordnung des Handelsministers vom 1. August 1883, enthaltenen Signalordnung für solche Bahnen, ferner an Stelle der mit Verordnung des Handelsministers vom 18. Oktober 1876 eingeführten „Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe“ und der mit Verordnung des Handelsministers vom 1. April 1885 eingeführten „Grundzüge der Vorschriften für die Ausführung des Verkehrs- und Transportdienstes bei Sekundär- (Omnibus-) Zügen auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe“ mit 1. d. M.

a) eine neue, im Einvernehmen mit dem ungarischen Handelsministerium festgesetzte einheitliche „Signalordnung für die Haupt- und Lokalbahnen“ und
b) neue, in gleicher Weise vereinbarte einheitliche „Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Hauptbahnen“

zur Ausgabe.

Die neue Signalordnung sowie die neuen Grundzüge treten mit 1. Mai 1905 in Kraft.

Der ungarische Handelsminister hat die gleiche Anordnung für die in den Ländern der ungarischen Krone gelegenen Eisenbahnen getroffen (s. Nr 36 S. 588 d. Ztg.).

Die „Signalordnung für die Haupt- und Lokalbahnen“ und die „Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Hauptbahnen“ haben vom Zeitpunkte ihrer Wirksamkeit an als bindende Grundlage für die Abwicklung des Verkehrsdienstes zu gelten und sind die verschiedenen Dienstinstruktionen, insoweit sie abweichende Bestimmungen enthalten, mit dieser Signalordnung sowie mit diesen Grundzügen in Einklang zu bringen, wie auch dem Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Wir werden die neue Signalordnung und Verkehrsvorschriften mit Rücksicht auf die durch sie zur Einführung gelangenden grundsätzlichen Neuerungen in der nächsten Nummer eingehender besprechen.

— **Die neue Investitionsvorlage über die Alpenbahnen.** Das Investitionsgesetz vom 6. Juni 1901 hat ein Bau- und Investitionsprogramm der Staatsbahnverwaltung für die Zeit bis zum Ende des Jahres 1905 vorgesehen. In dem Gesetze wurde die Ausführung der Tauernbahn, der Karawanken- und Wocheiner Bahn, der Eisenbahn von Lemberg über Sambor bis zur ungarisch-galizischen Grenze, der Pyrhnbahn und zweier Lokalbahnen sichergestellt. Der Artikel VIII des Gesetzes bestimmte, daß die nach dem Jahre 1905 erwachsenden Erfordernisse für die Alpenbahnen und der Linie Lemberg-Sambor-ungarische Grenze seinerzeit im verfassungsmäßigen Wege anzusprechen sind. In dem Gesetze waren die Kosten der Tauernbahn bis zum Ende des Jahres 1905 mit 19 500 000 Kr., der Linie Klagenfurt-Villach-Görz-Triest mit 103 600 000 Kr., der Pyrhnbahn mit 11 800 000 Kr., der Eisenbahn Lemberg-Sambor-ungarische Grenze mit 34 000 000 Kr. veranschlagt. Das Erfordernis für die Alpenbahnen bis zum Ende des Jahres 1905 würde sich daher nach dem festgelegten Programm auf etwa 135 000 000 Kr. und mit der genannten galizischen Strecke auf rund 169 000 000 Kr. gestellt haben.

Beim Bau der Alpenbahnen haben sich aber inzwischen, wie bereits mitgeteilt wurde, Kostenüberschreitungen ergeben, welche beim Bosruck-, Karawanken- und Wocheiner Tunnel hauptsächlich durch widrige Naturereignisse verursacht worden sind. Man hat sich nun dafür entschieden, im Abgeordnetenhause im geeigneten Zeitpunkt eine Investitionsvorlage einzubringen und in dieser die Deckung für die Kostenüberschreitungen beim Bau der Alpenbahnen zu beanspruchen sowie für den weiteren Ausbau der Alpenbahnen und der Linie Lemberg-Sambor auch nach dem Jahre 1905 vorzusorgen, wie dies im Artikel VIII des Gesetzes vom 6. Juni 1901 vorgesehen war.

Die bisherigen Kostenüberschreitungen dürften den Betrag von 50—60 000 000 Kr. erreichen; für die Vollendung des Baues der Alpenbahnen nach dem Jahre 1905 wird voraussichtlich eine Summe von 75—85 000 000 Kr. angesprochen werden. Die neue Investitionsvorlage wird demnach zusammen eine Summe von etwa 125—145 000 000 Kr. umfassen.

— **Südbahn.** Nach der Bilanz für das Jahr 1903 stellen sich die Betriebsergebnisse der Südbahn wie folgt:

Erträgnisse:	1903	gegen 1902
	Kronen	
Betriebs-Roheinnahmen	111 724 953	+ 2 973 399
Ab:		
Betriebsausgaben	55 119 952	+ 1 115 635
Besondere Ausgaben (Gebühren, Realsteuern, Wohlfahrtsausgaben usw.)	5 295 012	+ 391 088
Kote- und Stempelgebühren für die Aktien, 3-, 4- und 5 prozentige Obligationen	1 766 250	— 116 985
Österreichische Erwerbsteuer samt Zuschlägen	7 453 525	+ 531 716
Ungarische Gesellschaftssteuer samt Zuschlägen	840 405	— 97 870
	70 475 144	
	41 249 809	+ 1 149 815
Hierzu:		
Gewinn aus dem Betriebe der Lokal- und Pachtbahnen (einschließlich der Rente für den verkauften Sechstelanteil an der Wiener Verbindungsbahn)	279 360	— 53 329
Erträgnis der Hotelanlagen, des Grazer Walzwerkes, des Kohlenbergbaues in Gonobitz und der Fabrik für Sicherungsanlagen	1 025 219	+ 81 261
Summe der Erträgnisse	42 554 388	+ 1 177 747
Lasten:		
Verzinsung und Tilgung der Anlehen	58 737 147	+ 222 999
Ab:		
Beitragsleistung der Staatsverwaltung zur Verzinsung und Tilgung des 5 prozentigen Anlehens	1 524 095	unverändert
Annuität der ungarischen Regierung	571 429	„
Annuität der italienischen Regierung	28 158 163	„
	30 253 687	
	28 483 460	
Saldo der Zinsen und verschiedenen Abrechnungen	2 239 387	+ 525 565
Summe der Lasten	30 722 847	+ 748 564
Rücklässe aus der Einschränkung der Tilgung der 3 prozentigen Obligationen im Jahre 1903	11 729 439	+ 125 699
zusammen	42 452 286	+ 874 263
Ertragsüberschuß	102 102	+ 303 484

Die Steigerung der Betriebseinnahmen erreicht nahezu 3 000 000 Kr. und verteilt sich mit 1 100 000 Kr. auf den Personenverkehr und 1 800 000 Kr. auf den Güterverkehr. Der Rest entfällt auf verschiedene Einnahmen. Die Zahl der Reisenden hat sowohl im Lokal- als im Fernverkehr zugenommen. Dem Güterverkehre kam die wesentlich gesteigerte Verfrachtung höherer Tarifgüter zu statten. Diese Steigerungen ergeben sich bemerkenswerterweise, obgleich der Personenverkehr insbesondere durch die neue Fahrkartensteuer, welche auf den Linien der Südbahn nahezu 3 000 000 Kr. brachte, immerhin eine Beeinträchtigung erfahren mußte und auch die allgemeine wirtschaftliche Lage weniger befriedigend war. Weiter ist, was den Güterverkehr betrifft, zu berücksichtigen, daß der

Zuckerverkehr erheblich abgenommen hat, und daß auch die Hochwasserschäden im verflossenen Herbste den Güterverkehr ungünstig beeinflußt haben.

In den Ausgaben ist eine Erhöhung um 1 110 000 Kr. eingetreten. Die Ausgabenzunahme beträgt jedoch kaum 50 % der Einnahmensteigerung. Die Personalkosten haben eine neuerliche Erhöhung erfahren. Aus den Betriebsauslagen wurden u. a. auch die vermehrten Ausgaben für die Verbesserung des Oberbaues bestritten. Auf der Strecke Wien-Gloggnitz wurde nämlich das schwerere Schienenprofil verlegt, was eine Mehrbelastung um 400 000 Kr. zur Folge hatte. Die „besonderen Ausgaben" sind hauptsächlich infolge Zunahme der Lasten für Wohlfahrtseinrichtungen, namentlich für die gesellschaftlichen Pensionsfonds, um 391 088 Kr. gestiegen. Der Rückgang der Kotegebühr um 116 985 Kr. erklärt sich aus den niedrigeren Durchschnittskursen der gesellschaftlichen Titres, welche für die Bemessung dieser Gebühren maßgebend sind. Die österreichische Erwerbsteuer der Südbahn, welche samt Zuschlägen sich auf 7 450 000 Kr. stellt, hat für das letzte Jahr eine Erhöhung von mehr als einer halben Million Kronen erfahren, weil die Steuerbemessungsgrundlage für 1903 eine höhere war und überdies die Zuschläge in den kleinen Gemeinden, welche die Bahn durchzieht, vielfach erhöht worden sind. Die ungarische Steuer der Südbahn ist für das letzte Jahr um 97 870 Kr. geringer, weil im Jahre vorher eine Nachtragsbesteuerung erfolgt war, gegen die die Südbahn beim ungarischen Verwaltungsgerichtshofe eine bisher noch nicht erledigte Beschwerde überreicht hat.

Die Hotelanlagen liefern andauernd ein gutes Erträgnis. Das Grazer Walzwerk und die Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen zeigen keine wesentliche Veränderung gegenüber dem Vorjahre. Das Kohlenbergwerk in Gonobitz hat zum erstenmal einen Reingewinn gebracht, gerade in einem Jahre also, wo die Kohlenwerke im allgemeinen über einen Ausfall klagen.

Für die Verzinsung und Tilgung der Anleihen waren 58 730 000 Kr. erforderlich, um 223 000 Kr. mehr als im Jahre vorher. In der Rechnung des Jahres 1902 ist das Erfordernis für die Verzinsung und Tilgung der Anleihen entsprechend der alten Tilgung für die 3 prozentigen Obligationen vorläufig mit dem Betrage von 70 100 000 Kr. eingestellt; das Übereinkommen mit den Prioritätenbesitzern, durch welches die Verlosungen der Prioritäten für die nächsten 17 Jahre wesentlich eingeschränkt werden, ist jedoch mit rückwirkender Kraft am 1. Januar 1902 abgeschlossen. Die vorläufig ausgewiesene Ziffer des Jahres 1902 wurde daher zu Zwecken des Vergleichs entsprechend richtiggestellt. Das Mehrerfordernis von 223 000 Kronen bezieht sich auf das richtiggestellte Erfordernis des Jahres 1902 und erklärt sich durch die Begebung des restlichen Teils der 4 prozentigen Frankenanleihe sowie durch die im Sanierungsübereinkommen für 1903 gegen 1902 vorgesehene Zunahme des Tilgungserfordernisses bei den 3 prozentigen Obligationen. Das Saldo der „Zinsen und diversen Abrechnungen" ist um 525 565 Kr. höher gegenüber dem Vorjahre. In dieser Post sind die Kosten für die Kuratel wie überhaupt für das Abkommen mit den Prioritätsbesitzern mit nahezu einer halben Million Kronen verrechnet, welcher Betrag im laufenden Jahre selbstverständlich in Wegfall kommt, ferner die Abschreibungen vom Buchwerte des Bestandes an Wertpapieren.

Aus der Durchführung des Übereinkommens mit den Prioritätenbesitzern beziehungsweise der Einschränkung der Verlosungen erübrigen in den Jahren 1902 und 1903 die folgenden Rücklässe:

aus dem Jahre 1902	12 200 000 Fr.	=	11 600 000 Kr.
„ „ „ 1903	12 300 000 „	=	11 700 000 „
		zusammen	23 300 000 Kr.

Diese Überschüsse sind folgendermaßen zu verwenden:

zur Bestreitung von Investitionen für 1902 . .	6 000 000 Kr.
„ „ „ „ „ 1903 . .	6 000 000 „
zur Rückzahlung des Kaufschillingsrestes . .	—
zur Deckung der Verlustvorträge	2 800 000 „
für den Betriebsfonds der Südbahn	8 500 000 „
zusammen	23 300 000 Kr.

Es ist also in den Jahren 1902 und 1903 der Verlustvortrag vollständig getilgt und der Betriebsfonds in der vereinbarten Höchstziffer beigestellt. Für das Jahr 1904 wird durch die Einschränkung der Tilgungen abermals eine Ersparnis von rund 11 500 000 Kr. erzielt werden. Hiervon werden neuerlich 6 000 000 Kr. für Investitionen der Südbahn herangezogen, und der Rest wird durch die Quote für die Rückzahlung auf den Kaufschillingsrest aufgebraucht werden. Mit dem Jahre 1903 ist nämlich die fünfjährige Frist, für welche seinerzeit die Eskomptierung der Kaufschillingsraten erfolgte, abgelaufen, und es haben mit dem Jahre 1904 die gewöhnlichen Rückzahlungen auf Grund des Schiedsspruches wieder zu beginnen. Man kann die Quote, die für dieses Jahr zur Rückzahlung auf den Kaufschillingsrest an den Staat abgeführt werden muß, mit rund 6 000 000 Kr. veranschlagen. Außerdem wird die Südbahn in diesem Jahre auf die letzten fünf Jahre eine Nachzahlung von 2 500 000 Kr. zu leisten haben, welche aus dem Betriebsfonds bestritten werden wird. Die Kaufschillingsschuld beträgt gegenwärtig noch rund 40 000 000 Kr. und wird in sechs bis sieben Jahren vollständig zur Abtragung gelangen.

Die Bilanz des Jahres 1903 schließt mit einem Überschuß von 102 102 Kr., während die Bilanz des Vorjahres einen Gebarungsabgang von 201 383 Kr., jene des Jahres 1901 einen Abgang von 2 600 000 Kr. ergeben hat. Aus dem Überschuß ist zunächst keine Dividende zu bezahlen. Nach dem Abkommen mit den Prioritätenbesitzern sind nämlich die Überschüsse des Jahres 1903 und der folgenden Jahre zunächst zur Deckung der bisherigen Verlustvorträge und sodann zur Rückerstattung der Hälfte des der Südbahn gewährten Betriebsfonds zu verwenden. Das macht zusammen einen Betrag von rund 7 000 000 Kr. aus. Erst wenn die Betriebsüberschüsse diese Summe erreicht haben werden, kann an die Aufnahme der Dividendenzahlung geschritten werden; aber auch dann wird nur höchstens die Hälfte der Betriebsüberschüsse verfügbar sein, da in der Zeit bis 1917 auch der Rest des der Südbahn gewährten Betriebsfonds von 4 250 000 Kr. voll getilgt werden muß. Es werden also sicherlich noch mehrere Jahre verstreichen, bevor die Aktionäre der Südbahn wieder einen Ertrag erhalten werden, zumal in den folgenden Jahren die Ersparnis aus der Hinausschiebung der Verlosung allmählich sinkt und das Erfordernis für die Rückzahlungen auf den Kaufschilling, wie schon erwähnt, im Jahre 1904 mit dem vollen Betrage bestritten werden muß. Die Bilanz des Jahres 1903 hat aber gezeigt, daß die Voraussetzungen, auf denen das Übereinkommen mit den Prioritätenbesitzern aufgebaut war, wenigstens in diesem Jahre zugetroffen haben. Die Einnahmen sind stärker gestiegen, als angenommen wurde, die Erhöhung der Ausgaben ist hinter der Erwartung zurückgeblieben.

Der Kurator der Südbahnprioritäten veröffentlicht über das Ergebnis des Jahres 1903 die folgende Mitteilung:

„Der für die 3 prozentigen Südbahnprioritäten bestellte Kurator teilt unter Bezugnahme auf die gleichzeitige Publikation der Südbahn mit, daß die Gesellschaft bezüglich der gemäß des Übereinkommens vom 16. September 1903 in ihren Geschäftsbericht aufzunehmenden Nachweisungen mit ihm das Einvernehmen gepflogen hat und daß sie ihn nunmehr, nachdem die Bilanzarbeiten beendet sind, zur Einsichtnahme in ihre Rechnungen und Belege eingeladen hat, damit er sich von der Ausführung des mit den Besitzern der 3 prozentigen Prioritäten getroffenen Übereinkommens überzeuge. Der Kurator ist mit der Prüfung der ihm zur Verfügung gestellten Ausweise usw. beschäftigt und wird nach Beendigung der bezüglichen Arbeiten hierüber den im Übereinkommen vorgesehenen Bericht veröffentlichen. Da er mit der Südbahngesellschaft in steter Fühlung war, so glaubt er nach seinen bisherigen Wahrnehmungen schon jetzt die Ansicht aussprechen zu dürfen, daß die Gesellschaft den von ihr gegenüber den Prioritätenbesitzern eingegangenen Verpflichtungen genau entsprochen hat."

— **Die Verlosung der Prioritäten der Österreichischen Nordwestbahn.** Die Vergleichsverhandlungen, welche eine gütliche Austragung der Verlosungsfrage in Ansehung der nichtkonvertierten 5 prozentigen Prioritäten der Norwestbahn zum Ziele haben, sind im vollen Zuge und dürften zu einem günstigen Ergebnis führen. Die Verhandlungsgrundlage bilden gegenwärtig folgende vom Prioritätenkurator im Einvernehmen mit den gewählten Vertrauensmännern der Priorirätenbesitzer ausgearbeiteten und der Nordwestbahn bekanntgegebenen Vergleichsvorschläge: 1. Feststellung eines neuen Tilgungsplanes für alle drei Emissionen der nichtkonvertierten 5 prozentigen Prioritäten. 2. Neuaufnahme der bis zu einem festzustellenden und zu verlautbarenden Stichtage nicht einkassierten, bei den Verlosungen im Jahre 1903 gezogenen Prioritäten aller drei Emissionen in die künftigen Verlosungen oder angemessene Zinsenvergütung bis zu einem bestimmten Termine. 3. Eröffnung einer neuen Konversion für die nichtkonvertierten Prioritäten zu den alten Bedingungen unter Feststellung einer bestimmten Frist. 4. Die einverständlich festgestellten Tilgungspläne sind sowohl bezüglich des Zeitraumes, als auch bezüglich der alljährlich zu verlosenden Zahl der Prioritäten genau einzuhalten, so daß weder die neue noch eine spätere Konversion oder sonst eine Tilgungsart die verglichenen Tilgungspläne beeinflussen darf.

— **Der neue Luxuszug Wien-Berlin.** Zwischen Wien und Berlin verkehrt seit 1. d. M. ein insbesondere auch dem Verkehr nach den böhmischen Bädern dienender Luxuszug. Er hat eine Gesamtlänge von 78 m und ein Gewicht von 146 t und besteht aus einem äußerst geschmackvoll eingerichteten Salonwagen, einem nach Art der Schlafwagen eingerichteten Wagen

mit 18 Plätzen, einem Speisewagen sowie zwei Gepäckwagen. Der ganze Zug, der Platz für etwa 50 Reisende hat, ist mit Westinghouse- und Vakuumbremse ausgerüstet. Die Zollrevision findet im Zuge statt. Die Fahrzeiten sind so eingeteilt, daß die Abfahrt in Wien und Berlin gegen 9 Uhr früh, die Ankunft nach 9 Uhr abends erfolgt. In Franzensbad, Karlsbad und Marienbad halten die Züge beider Fahrtrichtungen in den ersten Nachmittagsstunden.

— **Verschiebung des Geltungsbeginnes der erhöhten Holzausfuhrtarife.** Die Begünstigungstarife für die Holzausfuhr nach Sachsen sollten, wie bekannt, vom 1. d. M. an außer Wirksamkeit gesetzt werden. Infolge dringender Vorstellungen der Holzinteressenten hat sich jedoch der Eisenbahnminister bereit erklärt, dem Ansuchen um Verschiebung des Einführungstermins des erhöhten Tarifs zu entsprechen, und verfügt, daß der begünstigte Holzausfuhrtarif zunächst noch bis 31. d M. in Kraft bleibe.

Übrige europäische Länder.

— **Schweizerische und preußische Eisenbahntarife.** Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen verhandelte in seinen Sitzungen am 28./29. April u. a. über die Tarifgrundlagen für den Güterverkehr des Simplon. Durch den Staatsvertrag mit Italien ist festgesetzt, daß alle Tarife zwischen Brig und Iselle auf Grund eines Längenzuschlags von 22 km (der Gotthardbahn ist ein solcher von 50 km bewilligt worden) berechnet werden sollen. Es ist nun, so sagt der Bericht über die Sitzung des Verwaltungsrates der Bundesbahnen, nicht möglich, für den Simplon einfach die Gütertaxen der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden, weil damit der Simplon gegen den Gotthard in Nachteil kommen würde, denn die Gotthardbahn erhebt für ihren eigenen Verkehr niedrigere Einheitstaxen als die Bundesbahnen und außerdem für den gesamten über ihr Netz gehenden Verkehr aus und nach Italien „die noch erheblich billigeren Einheitstaxen der preußischen Staatsbahnen". Es ist daher beabsichtigt, um den Simplon wettbewerbsfähig zu erhalten usw., im italienisch-schweizerischen Verkehr bis zu 195 km Entfernung von Iselle (entsprechend der Entfernung Pino-Gotthard-Luzern) die gegen die Bundesbahnen billigeren eigenen Taxen der Gotthardbahn anzuwenden. Für das weiterliegende schweizerische Gebiet, d. h. für Entfernungen, bei welchem dem Verkehr über den Gotthard die billigeren preußischen Einheitstaxen zur Verfügung stehen, sollen Herabminderungen auf die Tarifsätze der Bundesbahnen vorgenommen werden, damit der Simplon für diejenigen Gebiete, welche naturgemäß seiner Verkehrszone angehören, gegenüber der Gotthardlinie die Wettbewerbsfähigkeit behält.

— **Generalabonnements und Fahrscheinhefte auf den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Einnahmen aus diesen Abonnements auf den schweizerischen Eisenbahnen haben im Jahre 1903 mit 5 700 000 Fr. 524 758 Fr. mehr betragen, als im Vorjahr. Ungefähr die Hälfte dieser Einnahmen kommt auf die langfristigen Abonnements, d. h. die von dreimonatlicher und längerer Dauer. Bekanntlich finden die kurzfristigen Abonnements von einem halben und einem Monat Dauer, die sogenannten „Rennbilletts", viel Gegnerschaft, und aus guten Gründen. Die Einnahmen aus den kombinierbaren Rundreisebilletts sind dagegen zurückgegangen; sie ergaben mit 1 230 000 Fr. etwa 219 500 Fr. weniger als im Vorjahr. Anderseits zeigt der Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen eine sehr erhebliche Zunahme, welche für die schweizerischen Eisenbahnen 957 118 Fr. beträgt, bei einer Gesamteinnahme von 3 440 000 Fr.

— **Reklamewesen auf den schweizerischen Bundesbahnen.** Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat, in Abweisung eines bezüglichen Gesuchs, die Anbringung von Reklameschildern in den Personenwagen als Reklamegeschäftsbetrieb abgelehnt, vorbehaltlich der bisher schon zugelassenen, zeitweiligen Anschläge für gewisse Feste und für gemeinnützige Bekanntmachungen. Dagegen ist beschlossen worden, in den freien Feldern im Innern der Personenwagen I. und II. Klasse, nach Art des bisherigen vereinzelten Vorgehens, selbst Bilderschmuck anzubringen, aber unter Vermeidung der Geschäftsreklamen.

— **Simplontunnel.** Nach dem Mailänder „Secolo" sollen am 30. April zum erstenmal von der Südseite des Tunnels die von der Nordseite abgefeuerten Sprengschüsse durch die Felswände wahrgenommen sein, was große Begeisterung unter den Arbeitern hervorgerufen habe. Der „Briger Anzeiger" schreibt, auch auf der Nordseite seien die Schüsse von der Südseite gehört. Die Entfernung beträgt noch über ein Kilometer. Im Monat April betrug der Tunnelfortschritt 292 m, davon 116 auf der Nordseite, 176 auf der Südseite. Von der Gesamtlänge — 19 730 m — bleiben noch 1079 m zu leisten. Auf der Nordseite ist der Tunnel 10 293 m, auf der Südseite 8358 m vorgetrieben.

— **Werkstättenarbeiten der schweizerischen Bundesbahnen.** Die Generaldirektion hat für die Werkstätten, in denen insgesamt 3141 Mann arbeiten, eine einheitliche Frühstückspause bestimmt, welche nicht länger als 15 Minuten dauern darf und in die gewöhnliche Arbeitszeit eingerechnet wird.

— **Zufahrtlinien zum Hafen von Genua.** In nicht zu ferner Zeit werden die Linien, welche vom und zum Hafen von Genua führen, auch wenn ihre Leistungsfähigkeit auf das höchste angespannt wird, nicht mehr imstande sein, die Güterbewegung vom Hafen aus zu bewältigen. Es ist deshalb der Bau einer weiteren Linie von Genua nordwärts ein seit längerer Zeit schon vorhergesehenes unabweisbares Bedürfnis geworden. Zwei Projekte für die Erbauung einer solchen Linie wurden ausgearbeitet und den zuständigen Behörden zur Begutachtung unterbreitet. Eins sieht eine Linie von Genua nach Tortona über Rigoroso, 57 km lang, mit einer größten Höhe von 235 m über dem Meere, einer Höchststeigung von 8 ‰ und einem 19,6 km langen Tunnel durch den Apennin vor; das andere bringt eine Linie von Genua nach Novi über Voltaggio-Gavi — 58 km lang, höchster Punkt 313 m über dem Meere, größte Steigung von 9 ‰ — mit einem 10 km langen Apenninentunnel in Vorschlag. Die erste Linie würde also bei einer geringeren Länge einen nördlich gelegeneren Punkt, die Station Tortona der Linie Mailand-Novi, erreichen, während die andere in Novi selbst, dem Knotenpunkte der Linien Mailand-Genua und Turin-Genua, enden sollte. In diesen Tagen wurden nun über die Sache die Berichte der von der Stadt Genua zur Prüfung der Projekte eingesetzten Kommission und der Vereinigung der Genuesischen Ingenieure veröffentlicht, und beide sprechen sich zu gunsten der ersteren Linie, der sogen. „direttissima", aus, sowohl in Anbetracht der geringeren Baukosten, als auch wegen der durch die größere Sicherheit, Schnelligkeit und Billigkeit des Betriebes geschaffenen günstigeren Verhältnisse. Was die Schwierigkeiten der Ausführung des großen Tunnels anbetrifft, so glaubt man, daß bei der heute erreichten Vollkommenheit der Technik der Tunnel in fünf Jahren fertiggestellt werden könne mit einem Kostenaufwande von 80 000 000 L. Es wird vorgeschlagen, die Linie elektrisch zu betreiben, und deshalb sollte der Versuch eines elektrischen Betriebes auf einer der bereits bestehenden Zufahrtlinien zum Hafen alsbald gemacht werden.

— **Ausschreibung von Rollmaterial.** Die Adriatischen Bahnen haben für internationalen Wettbewerb die Beschaffung von 93 Personenwagen, 6 Gepäckwagen und 4 Kesselwagen für Gastransport und für italienischen Wettbewerb 307 Personenwagen und 6 Gepäckwagen ausgeschrieben.

— **Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes.** Wie wir der „Torg.-Prom. Gas." entnehmen, ist der Gesellschaft der Moskau-Windau-Rybinsker Bahn gestattet worden, die Eröffnung des regelmäßigen Verkehrs auf der Linie St. Petersburg-Witebsk bis zum 1./14. August d. J. und die Beendigung des Baues der Teilstrecke Kreutzburg-Tuckum bis zum 1./14. November d. J. hinauszuschieben.

Zum Bau der zweiten Weichselbrücke meldet der „Warsch. Dn.", daß das Ministerium der Verkehrsanstalten es für möglich erachtete, in Anbetracht der Notwendigkeit dieser Brücke und im Hinblick auf die bedrängten Erwerbsverhältnisse im Weichselgebiet von einer Verkürzung der für die Brücke bewilligten Summe abzusehen. Die ursprünglich für den Bau bewilligten 500 000 R. für 1904 werden somit zur Verausgabung kommen.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten wird, wie die „Birsh. Wed." berichten, im Mai zu dem Bau einer neuen Eisenbahnlinie von Perm über Jekaterinburg nach der Station Kurgan der sibirischen Hauptbahn schreiten. Die neue Linie bildet eine Parallelbahn zu der jetzigen Permer Eisenbahn, die den Verkehr nicht mehr bewältigen kann; sie soll einen großen Teil des nördlichen Uralschen montanindustriellen Gebietes, der zur Zeit an Eisenbahnwegen Mangel leidet, durchschneiden.

Auf der Nikolai-Eisenbahn sollen nach Mitteilung der amtlichen „Torg.-Prom. Gas." noch in diesem Jahre schwere Schienen der neuen Normaltypen gelegt werden, so daß die Beförderung schwerer Züge mit großen Maschinen möglich werden würde.

Zur Fertigstellung der Bahnlinie Kegel-Hapsal schreibt der „Rev. Beob.": Trotz der in Aussicht genommenen Kürzungen des Reichsbudgets, die sich unter anderem auf verschiedene Eisenbahnbauten erstrecken, wird, wie aus dem Verzeichnis der einschlägigen Posten zu ersehen der

Bau der Bahnlinie Kegel-Hapsal keine Verzögerung erfahren und demnach voraussichtlich im Sommer dieses Jahres seiner Vollendung entgegengehen.

— **Die Gebühren zu gunsten einzelner russischer Städte für abgefertigte bezw. angekommene Sendungen** sollen nicht mehr in die Frachtbriefe eingetragen, sondern sofort bar erhoben werden. In dem Tarif-Sbornik der russischen Eisenbahnen Nr 1563 vom 7./20. April d. J. ist bekannt gemacht, daß seit 1./14. März d. J. die bisher bestandene Anordnung, daß sämtliche Neben- und Stationsgebühren, wie sie durch die Eisenbahntarife und Sonderbestimmungen des Ministeriums veröffentlicht wurden und zur Erhebung gelangen mußten und überwiesen werden konnten, teilweise aufgehoben sind. Es ist nämlich durch die vorbezeichnete Verfügung bestimmt worden, daß die $^1/_5$-Kopekensteuer für jedes abgefertigte bezw. angekommene Pud, die zu gunsten der betreffenden Stadt, in der die Station liegt, erhoben werden darf, in Zukunft stets von der Versand- bezw. Empfangsstation bar gegen Sonderquittung zu erheben ist und somit nicht mehr in die Frachtpapiere zur Erhebung auf der Empfangsstation eingetragen werden darf. Diese Bestimmung kann mit Genugtuung begrüßt werden, weil dadurch wenigstens eine von den vielen Neben- und Stationsgebühren in Fortfall kommt, die die Abrechnung nur erschweren und stets zu vielen Differenzen Anlaß gegeben haben, weil vielfach auf der Bestimmungsstation gar nicht erkannt werden konnte, welche Nebengebühren durch den betreffenden Betrag beglichen werden sollten.

Fremde Weltteile.

— **Mangel an Zucker in Sibirien.** Durch die ausschließliche Inanspruchnahme der großen sibirischen Bahn für die Beförderung von Militär und Kriegsbedarf wird allmählich ein Mangel an wichtigen Nahrungsmitteln, mit denen Sibirien vom europäischen Rußland aus versorgt wird, empfindlich fühlbar. Dazu gehört auch Zucker. Um in dieser Beziehung, soweit die Eisenbahnverwaltung helfen kann, Abhilfe zu schaffen oder wenigstens vorzubereiten, ist nach Mitteilung der „Torgowo-Prom. Gaseta“ verfügt worden, daß die Zuckersendungen einstweilen bis Ssamara, Tscheljäbinsk oder sonst einer Station nahe der sibirischen Bahn befördert und dort eingelagert werden, um, sobald die Verhältnisse auf der sibirischen Bahn es gestatten, möglichst schnell an den endgültigen Bestimmungspunkt gebracht werden zu können. Damit das ohne Nachteil für die Versender und Empfänger geschehen kann, soll die Eisenbahnfracht für die ganze Strecke so berechnet werden, als fände keine Unterbrechung statt. Neben Zucker werden wohl allmählich noch manche andere Artikel sich finden, die in gleicher Art etappenweise vorgeschoben werden müssen, um sie den Verbrauchsmittelpunkten näher zu haben. Jedenfalls wird durch eine solche Vorschiebung der Güter auch für die Bahnen des europäischen Rußland der Vorteil erreicht, daß der Ansturm abgeschwächt werden wird, sobald die sibirische Bahn wieder teilweise für den gewöhnlichen Verkehr freigegeben werden kann.

— **Gehaltserhöhung für die Beamten der Chinesischen Ostbahn.** Wie der „Charb. Westn.“ mitteilt, hat die Verwaltung der Chinesischen Ostbahn für die Dauer des Krieges die Gehälter der Eisenbahnbeamten beträchtlich erhöht. Beamte mit einem Gehalt bis zu 900 R. erhalten einen Zuschlag von 50 %, der jedoch die Summe von 360 R. jährlich nicht übersteigen darf; die Erhöhung des Zuschlags ist bei der Gehaltsklasse von 901 bis 1800 R. auf 40 % festgesetzt worden, wobei der Höchstbetrag 540 R. nicht übersteigen darf; von 1801 bis 3600 R. auf 30 %, doch nicht mehr als 900 R. jährlich, von 3601 bis 5000 R. auf 25 %, doch nicht mehr als 1000 R., und über 5001 R. auf 20 %, doch nicht mehr als 2000 R. jährlich. Die unverheirateten Beamten erhalten als Zulage die Hälfte der oben namhaft gemachten Sätze. Fahrgelder und Darlehen sind nur an Beamte zu erteilen, die weniger als 5000 R. jährlich verdienen; Personen, die ein Jahresgehalt von nicht mehr als 3000 R. beziehen, können eine einmalige Unterstützung im dreifachen und Beamte mit einem Gehalt von 3000 bis 5000 R. eine Unterstützung im doppelten Betrage des Monatsgeldes erhalten. Außerdem werden denjenigen Familienmitgliedern der Beamten, die sich nach dem europäischen Rußland zu begeben wünschen, Freifahrtscheine zur Verfügung gestellt.

— **Die Bahn Kanton - Hankau.** Über den Eigentumswechsel dieser Bahn wird unterm 27. März d. J. aus Schanghai geschrieben:

Nicht geringe Überraschung hat es verursacht, als vor acht Tagen hier plötzlich bekannt wurde, daß die amerikanische Eisenbahngesellschaft, die die Konzession für den Bau der Strecke Kanton-Hankau erworben und die erste kurze Strecke, von Kanton nach Fatscham, bereits gebaut hat, sich aus China zurückziehen wird. Schon ist die bewegliche Habe der Gesellschaft in Schanghai zum meistbietenden öffentlichen Verkauf gestellt. Die dem Leiter der Gesellschaft, dem Ingenieur Grey, gehörige Zeitung, die „Shanghai Times“, die in der kurzen Zeit ihres Bestehens im Sinne der amerikanischen gelben Presse wirkte, ist in das Eigentum einer englischen (nebenbei ausgesprochen deutschfeindlichen) Gruppe übergegangen. Herr Grey selbst wird in wenigen Tagen den Staub Chinas von seinen Schuhen schütteln. Daß er etwas anderes als recht traurige Erinnerungen hinterläßt, kann nicht behauptet werden. Er hat es nicht verstanden, sich in den Kreisen seiner eigenen Landsleute oder der Europäer beliebt zu machen, hat dafür aber umsomehr Feindschaften sich unter den Chinesen zugezogen. Offenbar ist Herr Grey von Anfang an durch einen empfindlichen Mangel an baren Mitteln in Verlegenheit gewesen. Was er daher durch die Macht des Geldes, die den Chinesen gegenüber ganz besonders stark ist, nicht erreichen konnte, suchte er durch allerlei Winkelzüge, mit denen er seine außerordentliche smartness beweisen wollte, zu erreichen. Nichts aber versagt dem Chinesen gegenüber so sehr wie dieses Mittel.

Die nächste Frage ist nun: Was wird aus der amerikanischen Konzession werden? Es ist bekannt, daß die amerikanischen Unternehmer, als sie das zum Bau der Bahn nötige Geld nicht im eigenen Lande auftreiben konnten, die Belgier dafür zu gewinnen suchten. Daß auch in diesem Falle hinter den Belgiern Franzosen und Russen stehen, ist aber selbstverständlich. An diese wird die von den Amerikanern aufgegebene Konzession jedoch nicht fallen. In dem Vertrag ist ausdrücklich ausgemacht, daß die Konzessionsinhaber das Unternehmen auf keine andere Macht übertragen dürfen. Die chinesische Regierung hat daher auch bereits erklärt, daß sie die Abmachungen der Amerikaner mit dem belgisch-französisch-russischen Syndikat unter keinen Umständen anerkennen würde. Das ist natürlich eine Folge der Vorstellungen, die ihr darüber von englischer und japanischer Seite gemacht worden sind. Die Presse dieser beiden Nationen hat über die Beteiligung des belgischen Syndikats von Anfang an lauten Lärm geschlagen und ist nicht müde geworden, in Peking das Gespenst der Russifizierung Südchinas an die Wand zu malen. Unter gewöhnlichen Verhältnissen wäre es wahrscheinlich Rußland gelungen, die chinesischen Würdenträger zu überreden, daß eine solche Gefahr tatsächlich nicht zu besorgen wäre. Heute aber hat Rußland in Peking keinen Einfluß; den Japanern wird es dagegen leicht, die chinesische Regierung zu einem nachdrücklichen Widerspruch gegen eine Übertragung der Konzession an Rußland nahestehende Gruppen zu verhindern und binnen kurzem die Konzession als erloschen zu erklären.

Was wird dann aus der Bahn Hankau-Kanton? Daß England das Unternehmen fortführen wird, scheint wenigstens auf lange Zeit hinaus ganz aussichtslos zu sein. In London kann man nicht einmal das Geld für andere, viel ältere und für die besonderen britischen Interessen wichtigere Bahnbauten flüssig machen. Daß Japan an die Stelle der Amerikaner treten wird, scheint ganz ausgeschlossen; der Krieg mit Rußland wird es unter allen Umständen wirtschaftlich so schwächen, daß es an ein derartiges Unternehmen in Südchina nicht denken kann, so verlockend es ihm auch erscheinen mag. Hier bietet sich für unsere deutsche Industrie eine Möglichkeit, einen gewaltigen Schritt zur Sicherung eines riesigen Absatzgebietes vorwärts zu tun. Über die Bedeutung einer der Hauptbahnen, die zwei so hervorragende Plätze wie Kanton und Hankau miteinander verbindet und durch einen der reichsten Teile des chinesischen Reiches führen wird, braucht hier kein Wort verloren zu werden. Wichtiger ist die Frage, ob China Deutschland die Konzession erteilen wird. Sie glaubt der Verfasser des Berichts aber nach seiner Kenntnis der Lage bejahen zu dürfen. Es fehlt nicht an Anzeichen dafür, daß die chinesische Regierung sich von den ehrlichen Absichten deutscher Wirtschaftsunternehmungen in den letzten Jahren überzeugt hat; ebenso davon, daß deutscher Fleiß und Beharrlichkeit in der Durchführung großer Unternehmungen mehr erreicht haben, als die Bemühungen anderer Nationen. Wird die Sache geschickt und energisch angefaßt, so würde für Deutschland schon jetzt aus dem russisch-japanischen Gegensatz eine schöne Frucht zur Reife gebracht werden können.

Bücherschau.

— **Langes Eisenbahnstationsverzeichnis der deutschen Voll-, Neben- und Kleinbahnen.** Dieses im Verlage von E. H. Petzold in Bischofswerda zum Preise von 3,50 ℳ (in Ganzleinen 4 ℳ) erschienene Werk enthält in alphabetischer Reihenfolge die Stationen, Haltestellen usw. der deutschen Voll-, Neben- und Kleinbahnen, und es enthält auch unter Angabe der Verwaltung und Linien die Abfertigungsbefugnisse und Be-

triebsvorrichtungen der einzelnen Stationen sowie ferner bei den Kleinbahnstationen die Übergangsstationen von der Vollbahn nebst den Entfernungen in Kilometern.

Die Ausgabe des Verzeichnisses ist zu einem insofern nicht günstig gelegenen Zeitpunkte erfolgt, als erhebliche Änderungen in der Abgrenzung einzelner Direktionsbezirke der preußischen Staatseisenbahnen bevorstehen und diese infolge der verfrühten Ausgabe nicht berücksichtigt werden konnten; es dürfte deshalb der Erfolg der fleißigen Arbeit des Verfassers der aufgewendeten Mühe nicht entsprechen. Das Werk ist nach seiner in den beigegebenen Erläuterungen dargelegten Einteilung umsichtig angelegt, übersichtlich und geschickt angeordnet, ist aber nicht frei von einzelnen Unrichtigkeiten; es bedarf daher — um das zu sein, was es nach dem Vorworte sein soll, nämlich ein Hilfsmittel, das jedem Versender das nachweist, was zur regelrechten und vorteilhaften Spedition im Eisenbahnfrachtenverkehr gehört — noch mehrfacher Durcharbeit. Namentlich bezüglich des in den letzten Jahren zu so großer Ausbreitung gelangten Kleinbahnwesens bedarf es für den Versender besonderer Überlegung und Vorsicht bei der Wahl derjenigen Station, von welcher aus das Gut dem Bestimmungsorte zugeführt werden soll. Ist der Bestimmungsort gleichzeitig eine in der Nähe einer Hauptbahnstation (die aber nicht Übergangsstation zur Kleinbahn zu sein braucht) gelegene Kleinbahnstation, so kann öfter der Fall eintreten, daß die Abgabe des Gutes von der Hauptbahnstation günstiger und billiger ist, als die Beförderung des Gutes durch Vermittlung der Kleinbahn nach dem Bestimmungsorte. Diese Fälle sind von dem Verfasser nicht berücksichtigt, während dies beispielsweise in dem Dr Kochschen Ortsverzeichnis geschehen ist, das die in den Frachtbriefen anzugebenden Übergangstationen der Hauptbahnen, an welchen die Kleinbahnen anschließen und auf denen die Sendungen diesen zu übergeben sind, neben den etwa in Frage kommenden anderen Hauptbahnstationen enthält.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Ab- und Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Mit dem 1. April d. J. sind infolge anderweiter Abgrenzung der Direktionsbezirke Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken folgende Änderungen eingetreten.

Es sind übergegangen:

1	2		3	4
Lfd. Nr	die Strecken	km	aus dem Direktionsbezirk	in den Direktionsbezirk
1	a) Offenbach (Ost) (nicht „neu")-Dieburg	29,22		
	b) Bieber-Dietzenbach	9,62		
		38,84	Mainz	Frankfurt a/M.
2	a) Hochheim - Niederlahnstein	95,40		
	b) Curve-Wiesbaden	4,36		
	c) Curve-Biebrich (Rheinbahnhof)	1,49		
	d) Wiesbaden-Biebrich (Mosbach) ausschl.	4,10		
	e) Wiesbaden-Dotzheim	3,96		
		109,31	Frankfurt a/M.	Mainz
3	a) Bad Münster a/St.-Kirn	32,83		
	b) Langenlonsheim-Simmern-Kirchberg	47,92		
	c) Simmern-Castellaun	15,10		
		95,85	Mainz	St. Johann-Saarbrücken

Demgemäß sind die vorbezeichneten Strecken den Vereinsbahnstrecken der in Spalte 3 aufgeführten Verwaltungen ab- und denjenigen der in Spalte 4 aufgeführten Verwaltungen zu gerechnet worden.

Verlegung einer Strecke.

Eisenbahndirektionsbezirk Mainz. Aus Anlaß des Umbaues des Bahnhofs Wiesbaden ist die seitherige Strecke von Wiesbaden bis Dotzheim verlegt worden. Die Eröffnung dieser normalspurigen, 6,15 km langen Neubaustrecke ist am 1. Mai d. J. erfolgt. Neue Dienststellen sind nicht zur Eröffnung gelangt; auch haben die Abfertigungsbefugnisse der beiden Endstationen hierdurch keine Änderung erfahren.

Hauptbahnbetrieb auf der Strecke Stralsund-Altefähr-Crampas-Saßnitz.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Mai d. J. ist auf der bisherigen Nebenbahnstrecke Stralsund-Altefähr-Crampas-Saßnitz der Hauptbahnbetrieb eingeführt worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Am 1. Mai d. J. ist die an der Strecke Euskirchen-Gerolstein zwischen den Stationen Schmidtheim und Jünkerath (Stadtkyll) gelegene Haltestelle Dahlem (Eifel) für den Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Eilgut, von Sprengstoffen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen. Die Entfernung beträgt nach Dahlem (Eifel) von Schmidtheim 4,1 km, von Jünkerath (Stadtkyll) 4,9 km.

Großh. mecklenburgische Friedrich Franzbahn. Am 16. Mai d. J. wird die an der Bahnlinie Rostock-Warnemünde zwischen den Stationen Rostock und Schmarl errichtete Haltestelle Bramow für den Personenverkehr eröffnet werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Mai d. J. ist zwischen den Stationen Nadyby-Wojutycze und Sambor in Kilometer 22,6 der Linie Chyrów-Stryj die neuerrichtete Haltestelle Biskowice, zwischen den Stationen Blowitz und Nezwěstitz in Kilometer 328,507 der Linie Gmünd-Eger die Haltestelle Domislitz (böhmisch Domyslice) für den Personen- und Gepäckverkehr und ferner zwischen den Stationen Hołosków-Korszów in Kilometer $170\,^{7}/_{9}$ der Linie Lemberg-Itzkany die neuerrichtete Personenhaltestelle Chlebiczyn-Słobódka leśna für den unbeschränkten Personen- und beschränkten Gepäckverkehr und zwischen den Stationen Rekawinkel-Neulengbach in Kilometer 34,300 der Linie Wien-Salzburg die Haltestelle Anzbach eröffnet worden.

Schließung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Mai d. J. ist die zwischen den Stationen Nadyby-Wojutycze und Sambor in Kilometer 21,3 der Linie Chyrów-Stryj gelegene Personenhaltestelle Wykoty geschlossen worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Die zwischen den Stationen Beuthen (Bezirk Liegnitz) und Fröbel an der Bahnstrecke Reppen-Glogau gelegene Haltestelle Klein Tschirne, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr diente, ist am 2. Mai d. J. auch für die Abfertigung von lebenden Tieren eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Mainz. Die an der Hauptbahnstrecke Hanau-Eberbach gelegene Station Hetzbach-Beerfelden erhielt vom 1. Mai d. J. ab die amtliche Bezeichnung Hetzbach.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Vom 1. Mai d. J. ab sind die Bezeichnungen der Stationen Ingolstadt Z. B. (Zentralbahnhof) in Ingolstadt H. B. (Hauptbahnhof), Ingolstadt L. B. (Lokalbahnhof) in Ingolstadt N. B. (Nordbahnhof), München Z. B. in München H. B., Nürnberg Z. B. in Nürnberg H. B. und Schweinfurt Z. B. in Schweinfurt H. B. abgeändert worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Vom 1. Mai d. J. ab sind geändert worden die Bezeichnungen:

1. der an der Linie Römerstadt-Kriegsdorf gelegenen Station Stohl-Karlsdorf in Groß Stohl,
2. der an der Linie Freudenthal-Kl. Mohrau gelegenen Station Kl. Mohrau in Kl. Mohrau-Karlsdorf,
3. der an der Linie Lemberg-Itzkany zwischen den Stationen Bortniki und Bukaczowce gelegenen Station Nowosielce szlacheckie in Zurawno-Nowosielce,
4. der in Kilometer 35,810 der Linie Wien-Salzburg zwischen den Stationen Rekawinkel-Neulengbach gelegenen Haltestelle Anzbach in Anzbach-Hofstatt.

Verzeichnis der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung.

Die im Bereiche der am 31. März d. J. vollständig in Betrieb genommenen Kleinbahn Cassel-Naumburg gelegenen

Stationen Nordhausen, Hoof, Breitenbach, Sand und Naumburg sind geeignet, Verwechslungen mit bereits bestehenden gleichnamigen oder ähnlich lautenden Stationen anderer Bahnen herbeizuführen. Demzufolge wird eine entsprechende Ergänzung des vorgenannten Verzeichnisses — auch bezüglich des am 1. Mai d. J. im Direktionsbezirk Cassel zur Eröffnung gelangenden Haltepunktes Burgdorf bei Börssum — anheimgestellt.

Das vom 1. Juni 1904 ab gültige arithmetische Fahrscheinverzeichnis ist an diejenigen am Vereinsreiseverkehr beteiligten Bahnverwaltungen, von welchen Bestellungen auf dieses Verzeichnis vorliegen, verteilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 177 vom 2. Mai d. J. an diejenigen am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, welche Bestellungen auf das vom 1. Juni 1904 ab gültige arithmetische Fahrscheinverzeichnis abgegeben haben, betreffend das vom 1. Juni 1904 ab gültige arithmetische Fahrscheinverzeichnis (abgesandt am 30. April d. J.).

Nr I 178 vom 27. April d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Änderung der Vertretung der skandinavischen Bahnen im Ausschusse für Angelegenheiten des Personenverkehrs (abgesandt am 30. April d. J.).

Nr I 183 vom 29. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten Nichtvereinsverwaltungen, betreffend zusammenstellbare Fahrscheine (abgesandt am 6. Mai d. J.).

Nr I 187 vom 3. Mai d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Übertragung der seitens der französischen Ostbahn von der bayerischen Staatsbahn zu übernehmenden Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte an einen Reiseunternehmer (abgesandt am 6. Mai d. J.).

Nr I 190 vom 3. Mai d. J. an verschiedene am Vereinsreiseverkehr beteiligte Verwaltungen, betreffend die Übersicht der Fahrscheine, welche vom 1. Juni 1904 ab neu aufgelegt werden, handschriftlich abzuändern oder nicht mehr auszugeben sind (abgesandt am 6 Mai d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche die vorbezeichnete Übersicht bezogen haben).

Nr II 149 vom 2. Mai d. J. an sämtliche Mitglieder des Unterausschusses für die Überprüfung der in den Technischen Vereinbarungen enthaltenen Bestimmungen, betreffend die vorspringenden Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge, Begleitschreiben zum Protokoll der Sitzung zu Passau am 21. April d. J. (abgesandt am 4. Mai d. J.).

Nr II 154 vom 4. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Unterausschuß für die Überprüfung der in den Technischen Vereinbarungen enthaltenen Bestimmungen über die vorspringenden Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge (abgesandt am 6. März d. J.).

Nr III 313 vom 27. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Firmenänderung (abgesandt am 2. Mai d. J.).

Nr III 368 vom 25. April d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung und die Königliche Eisenbahndirektion Erfurt, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 30. April d. J.).

Nr VI 23 vom 30. April d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend die Ermäßigung des Bezugspreises der Vereinszeitung für im Ruhestande befindliche Beamte der Vereinsverwaltungen (abgesandt am 6. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

In der Bekanntmachung vom 23. v. M. muß es anstatt „Amsee“ heißen: „Aachen“.

Altona, den 6. Mai 1904. (1234)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Bentschen-Vorstadt für den Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Bentschen und Stefanowo an der Bahnstrecke Bentschen-Lissa i/P. gelegene Haltepunkt Bentschen-Vorstadt für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, im Mai 1904. (1235)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Deutschrode.

Am 16. d. M. wird die zwischen den Stationen Pempowo und Kobylin an der Bahnstrecke Lissa i/P.-Krotoschin liegende Haltestelle Deutschrode, welche bisher nur dem Personen- und Wagenladungsverkehre diente, auch für die Abfertigung von Stückgut eröffnet werden.

Sendungen nach Deutschrode dürfen nur frankiert, von dort nur unfrankiert abgefertigt und dürfen in beiden Fällen nicht mit Nachnahme belastet werden.

Die Abfertigung von lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, im Mai 1904. (1236)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Mai 1904 wird der an der Strecke Königsberg-Pillau zwischen Königsberg und Metgethen gelegene Personenhaltepunkt Juditten auch für den Eilgut- und Stückgutverkehr eröffnet. Schwerwiegende Fahrzeuge, welche nicht durch die Seitentüren eines bedeckten Wagens verladen werden können, sowie Sprengstoffe sind von der Abfertigung in Juditten ausgeschlossen.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 4. Mai 1904. (1237)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Infolge Hochwassers war der Gesamtverkehr in der Strecke Kornitz-Triebitz vom 2. bis 5. Mai l. J. eingestellt.

Wien, am 5. Mai 1904. (1238)

5. Güterverkehr.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Duchroth-Oberhausen der Pfälzischen Eisenbahnen in die Hefte 1—5 der Abteilung C des Verbandstarifs neu aufgenommen. Gleichzeitig treten für die pfälzischen Stationen der Strecke Odernheim a/Glan-Lauterecken-Lampertsmühle-Ottenbach anderweite, teilweise ermäßigte Entfernungen und Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 4. Mai 1904. (1239)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die bisher im Verkehr mit Güstrow in beschränktem Umfange bestehende Zulässigkeit der direkten Abfertigung von Eilgutsendungen über den vom gewöhnlichen Beförderungswege abweichenden Bahnweg Kleinen-Ludwigslust-Wittenberge auf den gesamten Eilgutverkehr mit Güstrow ausgedehnt.

Hannover, den 6. Mai 1904. (1240)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

In den im norddeutsch-sächsischen Verkehre bestehenden Ausnahmetarif E 1 für Schiffsbaueisen im Versande nach den Seehafenstationen wird mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. die Station Altona des Direktionsbezirkes Altona als Empfangsstation einbezogen.

Dresden, den 9. Mai 1904. (1241)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Die in den Gruppenwechseltarifen I/IV (Verkehr zwischen dem östlichen und dem südwestlichen Gebiet) Tarifheft II H und II/IV (Verkehr zwischen dem mittleren und südwestlichen Gebiet) Tarifheft II K für die Station Darmstadt Hauptbahnhof M. N. B. enthaltenen Entfernungen erhalten mit Wirkung vom 20. Juni d. J. ab nur Gültigkeit für den Wagenladungsver-

kehr. Bei gemischten Ladungen finden sie aber auch zur Berechnung der Stückgutfracht Anwendung.

Mainz, den 6. Mai 1904. (1242)

Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Tarif Teil II, Heft 1.

Mit sofortiger Geltung gelangen bis auf weiteres die auf Grund regelrechter Anteile der deutschen Bahnen gebildeten Frachtsätze der Ausnahmetarife 13 (Gemüse), 58 (Kartoffeln) und 70 (Lebensmittel des deutschen Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter) von Station Ujvidék (U. St. B.) nach Berlin auch für die Station Ó Kér (U. St. B) zur Anwendung.

Breslau, den 7. Mai 1904. (1243)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Zu dem Heft 8 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommen am 15. Mai d. J. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 (Gießereiroheisen) von Differdingen und Rodingen nach Station Wandsbek der Lübeck - Büchener Bahn zur Einführung. Auskunft erteilen die Verwaltungen der Endbahnen.

Straßburg, den 2. Mai 1904. (1244)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Südwestdeutscher Güterverkehr Reichsbahn-Pfalz.

Mit Geltung vom 1. Mai 1904 ist ein Nachtrag III zum südwestdeutschen Gütertarif, Heft 1 (Reichsbahn-Pfalz) ausgegeben. Derselbe enthält außer einigen bereits früher bekannt gegebenen Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife die Entfernungen für die Stationen der neu eröffneten pfälzischen Linien Bad Münster a. St. - Odernheim a. Glan-Lauterecken-Altenglan-Glanmünchweiler-Homburg sowie die aus Anlaß der Eröffnung dieser Strecken für verschiedene Stationen eintretenden Entfernungsänderungen.

Straßburg, den 4. Mai 1904. (1245)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 1 vom 1. 3. 1899.

Am 15. Mai d. J. treten für Porzellanerde des Ausnahmetarifs Nr 34 unter den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Bedingungen die nachstehenden direkten Frachtsätze in Kraft:

Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen.

Von / nach	Ober-Leschen
Dobrzan K. K. St. B.	96
Fleißen-Großloh K. K. St. B.	104
Kasniau K. K. St. B.	91

Breslau, den 5. Mai 1904. (1246)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Württembergischer Lokalgütertarif.

Mit sofortiger Wirksamkeit werden die Bestimmungen des § 32 der Allgemeinen Tarifvorschriften für den württembergischen Lokalgüterverkehr wie folgt erweitert:

„Werden gebrauchte leere Bierfässer, gebrauchte leere Bierflachen, Kisten oder Kasten (sog. Flaschenkörbe) mit gebrauchten leeren Bierflaschen in zur Bierbeförderung besonders eingerichtete Wagen verladen, die nach der Bestimmungsstation der Sendung zurückgehen, so wird die Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 1000 kg für jeden Wagen, zu den Sätzen des Spezialtarifs III berechnet, sofern sich nicht für das halbe Gewicht nach den Sätzen der Allgemeinen Stückgutklasse eine billigere Fracht ergibt.

Auf solche Sendungen finden die Bestimmungen für Wagenladungen Anwendung."

Stuttgart, den 5. Mai 1904. (1247)

Hanseatisch-ostdeutscher Tiertarif.

Mit Gültigkeit vom 9. Mai d. J. ab werden neue Frachtsätze für Pferde in Wagenladungen zwischen Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Danzig und Königsberg einerseits und Stationen der Lübeck-Büchener Eisenbahn anderseits eingeführt. Soweit dadurch Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben diese noch bis zum 20. Juni d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. Mai 1904. (1248)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab werden im Übergangsverkehr zwischen den Stationen der schmalspurigen Marienwerder Kleinbahnen einerseits und den Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen sowie Station Hamburg der Lübeck - Büchener Eisenbahn anderseits für alle Güter in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die Frachtsätze der Staatsbahn widerruflich um den Betrag von 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Danzig, den 3. Mai 1904. (1249)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach der Prinz Heinrichbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Jägersburg-Waldmohr der Pfälzischen Eisenbahnen in den Saarkohlentarif Nr 16 aufgenommen. Der Frachtberechnung werden die um 0,20 ℳ für 1000 kg erhöhten Frachtsätze der Station Homburg in der Pfalz zugrunde gelegt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen. (1250)

St. Johann-Saarbrücken, 3. Mai 1904.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Übergangsverkehr mit den Greifenhagener Kreisbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird der Ausnahmetarif vom 15. Juni 1903 für den Übergangsverkehr mit den Stationen der Kleinbahnstrecke Greifenhagen-Klein-Schönfeld und Wildenbruch über Greifenhagen widerruflich auf sämtliche Wagenladungsgüter ausgedehnt.

Stettin, den 4. Mai 1904. (1251)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband — Tarifheft 5 — treten am 1. Mai 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904, für die Beförderung von Holz über 2,5 m lang aus Slavonien von Wien (K. F. N. B.), Wien II (K. F. J. B.), Wien (Ö. N. W. B), Wien (St. E. G.) und Korneuburg nach Hetzdorf b. Oderan, Leipzig Bayr. und Dresd. Bf., Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau (S. St. B.) und Riesa ermäßigte Frachtsätze in Kraft. Über diese Frachtsätze, die nur im Rückvergütungswege gelten, und über die Anwendungsbedingungen gibt unser Verkehrsbureau, Wienerstraße 4, Auskunft.

Dresden, am 5. Mai 1904. (1252)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr.
Tarif Teil II, Heft 5 vom 1. Januar 1895.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1904 kommen für Eisenblechsendungen in Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief von Annathal-Rothau (B. E. B.) und Neudeck (k. k. St. B.) nach einigen Stationen in Tirol direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 5. Mai 1904. (1253)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Altenvörde, Engelskirchen, Hagen-Delstern und Ronsdorf (Direktionsbezirk Elberfeld) als Versandstationen in den Ausnahmetarif 9 s für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen einbezogen und direkte Frachtsätze zwischen Station Coschen (Direktionsbezirk Posen) einerseits und den Stationen der Liegnitz-Rawitscher und der Nebenbahn Hansdorf-Priebus und Rauscha-Freiwaldau anderseits eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 5. Mai 1904. (1254)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.
(Aufhebung der Frachtsätze für Zucker von Kuttenberg-Stadt.)

Mit 1. Juli 1904 treten die im Elbeumschlagstarife für Österreich vom 1. Januar 1904, und zwar für Zucker aller Art im Ausnahmetarife Nr 3 im Kartierungswege, ferner für Pilé- und Raffinadezucker im Ausnahmetarife Nr 3 B im Rückvergütungswege von Kuttenberg-Stadt nach den Elbeumschlagsplätzen enthaltenen Frachtsätze außer Kraft.

Wien, am 2. Mai 1904. (1255)

Österreichische Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig/Schima bezw. Bodenbach.
Tarif vom 1. Januar 1902.
(Abfertigung von Kaumazit von Holtschitz-Seestadtl auf Grund der Frachtsätze vorgenannten Tarifes.)

Mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1904 gelangen für Kaumazitsendungen von Holtschitz-Seestadtl bei Frachtberechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens die für diese Versandstation im genannten Tarife enthaltenen direkten Frachtsätze unter Einhaltung der besonderen Bestimmungen dieses Tarifes sowie der allgemein gültigen Tarifbestimmungen im Kartierungswege zur Anwendung.

Teplitz, am 6. Mai 1904. (1256)

Die Direktion der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Osterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Änderung von Frachtsätzen.

Die im Tarife Teil II, Heft 2 des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes auf Seite 134—135 für den Verkehr von der Station Kuttenberg Stadt enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr 21 treten außer Kraft, u. zw.:

α) jene des Ausnahmetarifes Nr 21 c im Verkehre nach Lindau, Buchs und St. Margrethen mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1904,

β) die übrigen Frachtsätze mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1904.

An Stelle dieser Frachtsätze gelangen mit gleichen Terminen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Ausnahmetarif Nr 21. Nach															
	Lindau		Bludenz		Bregenz, Dornbirn, Feldkirch, Götzis, Hohenems, Lautrach, Lochau, Nendeln, Rankweil, Schaan-Vaduz, Schwarzach		Buchs		Frastanz		Hard-Fussach, Lustenau		Nenzing Straßenhaus		St. Margrethen	
	b	c	b	c	b	c	b	c	b	c	b	c	b	c	b	c
	Frachtsätze für 100 kg in Hellern															
Kuttenberg Stadt . .	412	250	438	298	412	298	412	244	426	298	418	312	432	298	418	248

Wien, am 5. Mai 1904. (1257)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Saarbrücken-pfälzisch-württembergisch-bayerischer Personen- und Gepäckverkehr.

Unter Aufhebung des Tarifs für den vorgenannten Verkehr vom 1. April 1899 nebst Nachtrag I tritt am 1. Juli d. J. ein neuer Tarif in Kraft. In dem neuen Tarif ist die wahlweise Benutzung von Fahrkarten über verschiedene Bahnwege noch erweitert worden; hierdurch ergeben sich für verschiedene Verbindungen teils Ermäßigungen, teils Erhöhungen der Fahrpreise. Ferner kommt mit dem neuen Tarif eine Anzahl ungangbarer Fahrkarten zum Einzug.

Nähere Auskunft erteilen die Personentarifbureaus der beteiligten Verwaltungen.

Stuttgart, den 5. Mai 1904. (1258)

Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

7. Verdingungen.

Neubaustrecke Sprendlingen-Ober-Roden.

Das Verlegen des Oberbaues — 18 000 m Gleis, 22 Weichen — und die Ausführung der Wegebefestigungen auf den Bahnhöfen nebst teilweiser Materiallieferung — 300 qm Kopfsteinpflaster, 10 800 qm Chaussierungen und 9600 qm Bekiesungen usw. — sowie einige Nebenarbeiten sollen zusammen vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen, die Lagepläne, die Zeichnungen der Weichen und des zu verlegenden Oberbaues usw. können bei der unterzeichneten Bauabteilung — Allee Nr 3 — eingesehen werden. Auch werden die Verdingungsunterlagen gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,45 ℳ — nur in bar — abgegeben.

Die Eröffnung der geschlossen und gebührenfrei einzusendenden Angebote, welche die im Angebotsbogen näher bezeichnete Aufschrift tragen müssen, erfolgt Dienstag, den 24. Mai 1904, vormittags 10 Uhr. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Darmstadt, den 6. Mai 1904. (1259)

Großherzogliche Eisenbahn-Bauabteilung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

Gruppe I.

Holz- und Seilerwaren, als: Rechen, Stiele, Reisigbesen; Werg, Hanf, Nahtleinen, Schnüre, Bindfaden und Spitzstränge.

Gruppe II.

Gewebe und Posamentierwaren, als: Vorhangstoffe, wollene, halbleinene, Wagenteppichzeug, Teppichborden, Futterzeug, Segeltuch, Packleinwand, Apparatdecken von Ledertuch; Dochte, Wollschnüre, Naht- und Plattschnur, Samtbördchen, Nähfaden, Schmierpolster und Wiechengarn.

Gruppe III.

Glas und Tonwaren, als: Ölbehälter, Milchglasglocken, Wagenlaternengläser, Glastafeln, Steingutkrüge, Steinguthäfen, Nachtgeschirre und Normalisolatoren.

Gruppe IV.

Chemikalien und Farben, als: Bittersalz, Kupfervitriol, Soda, Sublimat, Karbolsäure, Salzsäure, Salmiak; Bleiweiß, Goldocker, Mennige, Parisergelb, Englischrot, Kienruß, Goldbronze und Gold, feines.

Gruppe V.

Lederwaren, Mineralien, Pech, Teer und Harze, als: Zaumleder, Maschinenriemenleder, Vachetteleder, Schaffelle, Putzleder, Fensterzugriemen, Nähriemen; Bimsstein, gewöhnlicher und Wiener, Kreide, geschlemmte und geschnittene, Graphit; Pechfackeln, Pechkränze, Kolophonium, Burgunderharz.

Gruppe VI.

Papiere und Verschiedenes, als: Fließpapier, Packpapier, Pappendeckel; Baumwollfadenreste, alte Leinwand, Schmirgelleinen, Glaspapier, Salband, Roßhaar, Gummi arabicum, Zimmermannsbleie, Filze, Korkstopfen mit Glasröhrchen und Drahtbürsten.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verdingung 16. Mai 1904“

versehen spätestens

Montag, den 16. Mai 1904, vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf.

Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 27. April 1904. (1260)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Neubaulinie Saarbrücken-Bous (linkes Saarufer).

Die Ausführung des Bahnkörpers in Los I der Strecke von Station 26 + 00 bis 58 + 30, rund 3,23 km lang, umfassend rund

360 000 cbm Bodenbewegung,
22 000 cbm Mauerwerk,
25 000 qm Wegebefestigung,
225 m Tunnel (2 gleisig)

soll einschl. Lieferung der Materialien außer Zement, Röhren und dergl. vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 10. Mai ab in unserem technischen Bureau (Neubaubureau Sophienstr. 3) hierselbst zur Einsichtnahme aus.

Abdrücke der Bedingungen und Zeichnungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 3 ℳ und 23 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) von dem vorbezeichneten Bureau bezogen werden.

Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung des Bahnkörpers in Los I der Neubaulinie Saarbrücken-Bous“ bis zum 6. Juni, vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger Nr 47 vom 23. Februar 1901 abgedruckt.

Ende der Zuschlagsfrist am 6. Juni 1904. (1261)

St. Johann-Saarbrücken, den 7. Mai 1904.

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr. 38. 14. Mai 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Selbstkosten des Personenverkehrs bei den Königlich sächsischen Staatseisenbahnen.

Zum Entwurf eines neuen Frachtbriefformulars.

Das Eisenbahn-Betriebsbudget in der zweiten badischen Kammer.

Nachrichten:

Deutschland: Beförderung von Frachtstückgut. — Die Togo-Eisenbahn in der Budgetkommission des Reichstags. — Nebenbahn Eisenberg-Crossen. — Abfertigung von frankiertem Eil- und Frachtstückgut im inneren Verkehr der bayer. Staatsbahnen mittels Eisenbahnmarken. — Etat der sächsischen Eisenbahnen. — Akkumulatoren-Selbstfahrerwagen der sächs. Staatsbahnen. — Neue Vorschriften betr. elektr. Starkstromanlagen in Württemberg. — Die Schnellfahrten mit der badischen $^2/_5$-gekuppelten Schnellzuglokomotive. — Einrichtung eines Heims für invalide Eisenbahnarbeiter. — Brandversicherungsverein preuß. Staatseisenbahnbeamten. — Spar- und Darlehnskasse des bayer. Verkehrsbeamtenvereins. — Personalnachrichten.

Österreich: Die neue Signal- und Verkehrsvorschriften für die österr. und ungar. Eisenbahnen. — Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn im Jahre 1903. — Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Österreich und Ungarn im Jahre 1903. — Von den Tunnelbauten auf der Wocheiner Bahn.

Ungarn: Rückwirkung des Ausstandes auf die militärische Stellung der Streikenden. — Verstaatlichung der Arader und Csanader Eisenbahn.

Übrige europäische Länder: Tunnelverbesserungen in Belgien. — Celerina-St. Moritz. — Schnellzugverkehr über den Bodensee. — Schweizer. Bundesbahnen. — Beteiligung der schweizer. Kantone am Eisenbahnbau. — Verkehrsverbesserung auf den Römischen Nebenbahnen. — Einheitliche Signal- und Zugverkehrreglements für die italien. Bahnen. — Geistesgegenwart eines schottischen Lokomotivführers.

Allgemeines: Signalkörper für Knall- und Lichtsignale.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Selbstkosten des Personenverkehrs bei den Königlich sächsischen Staatseisenbahnen.

Vom Baurat M. Lehmann in Zwickau i/Sa.

In Nr 92 u. 93 Jahrgang 1902 d. Ztg. widmete deren Schriftleiter der von der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung der Ständeversammlung s. Z. vorgelegten Denkschrift: „Über die Kosten der Personenbeförderung auf den württembergischen Staatsbahnen im Etatsjahr 1899“ eine eingehende Besprechung. Der Verfasser läßt den eigen- und neuartigen Berechnungen nicht nur volle Anerkennung hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit widerfahren, sondern er befürwortet auch mit Nachdruck die Anwendung der hier eingeschlagenen, dauernden Wert besitzenden Methode auf andere deutsche Eisenbahnverwaltungen. Hat sich doch in Veranlassung der angestellten Erörterungen über die Ursachen der bis zum Jahre 1901/02 fortschreitend sinkenden Eisenbahnrente bei vielen deutschen Bahnverwaltungen die Überzeugung Bahn gebrochen, daß die fortdauernd stattgefundenen Fahrpreisermäßigungen im Personenverkehr einerseits und die erhöhten Ansprüche des Publikums an Zahl, Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Züge sowie an die Verbesserung, Erweiterung und Ausstattung der Bahnhofsanlagen anderseits dazu geführt haben, daß heute die Selbstkosten des Personenverkehrs nicht mehr durch dessen Einnahmen allein gedeckt werden. Man war nur bisher nicht imstande, dies in so zuverlässig erscheinender Weise in Ziffern auszudrücken, als es durch die württembergische Berechnungsart geschieht. Zugegeben, wie auch bereits der Verfasser vorgenannten Aufsatzes hervorhebt, daß diesen Erörterungen eine streng mathematische Genauigkeit nicht innewohnen kann, weil die Statistik oftmals im Stich läßt und man sich mit Annäherungen begnügen muß, so ist doch von allen bisher bekannt gewordenen Versuchen zur Feststellung der Personenverkehrs-Selbstkosten die von der württembergischen Verwaltung eingeschlagene Methode als die immerhin zuverlässigste Lösung dieser wirtschaftlich so wichtigen Frage zu bezeichnen.

Keine Eisenbahnverwaltung wird zwar so weit gehen, der Höhe der Selbstkosten des Betriebes die Bedeutung eines ausschließlichen Maßstabes für die Tarifbildung zu geben keine Verwaltung wird aber auch im Interesse der wirtschaftlichen Ausgestaltung ihrer Betriebe — also auf der einen Seite tunlichste Vereinfachungen und Ersparnisse mit Erzielung von Überschüssen, auf der anderen Seite weitgehendste Zugeständnisse und Aufwendungen für Erleichterung, Verbesserung und Verbilligung des Verkehrs — der Kenntnis gleichgültig gegenüberstehen wollen, wie sich die Gesamtselbstkosten zum mindesten auf die beiden Hauptverkehrszweige: Personen- und Güterverkehr verteilen.

Natürlich wird man bei den gegenseitig anregenden und befruchtenden Beziehungen, in denen Personen- und Güterverkehr jederzeit zueinander stehen, in dem Streben nach unbedingter Erhaltung einer getrennten Bilanz nicht etwa soweit gehen dürfen, daß dadurch diese Wechselbeziehungen geschädigt und die für den Verkehr nur fördernd einwirkende Belebung, die insbesondere der Personenverkehr so vielfach erst durch den Güterverkehr erhält, unterdrückt oder auch nur gehemmt werde.

Von solchen Erwägungen geleitet, ist hier der Mühlenfelsschen Anregung folgend eine dem württembergischen Vorgang entsprechende Berechnung für den Verwaltungsbereich der sächsischen Staatseisenbahnen vorgenommen; die Hauptergebnisse dieser ziemlich umfangreichen Berechnungen folgen hier.

Das Betriebsjahr 1901, auf welches sich die Betrachtung bezieht, bezeichnet einen Tiefstand des finanziellen Ergebnisses mit dem seit dem Jahre 1886 niedrigsten Betriebsüberschuß und dem höchst dagewesenen Betriebskoeffizienten (78,64 %). Da in diesem Jahre die Verzinsung des mittleren Anlagekapitals der Staatsbahnen durch den Betriebsüberschuß — bis auf einen geringen Fehlbetrag von 0,035 % — gerade noch zureichte, um die Schuldzinsen der sächsischen dreiprozentigen Staatsanleihen zu decken, wobei aber aus dem Überschusse Einlagen in den

Erneuerungs- und Reservefonds nicht abgeführt wurden, so ist in dem finanziellen Ergebnisse des Betriebsjahres 1901 ein unterer Grenzwert für das Verhältnis zwischen erforderlichem Stande der Gesamteinnahmen und gleichzeitig zulässiger Gesamtausgabe gekennzeichnet. Nun haben sich aber andauernd die Einnahmen im Verhältnisse der anwachsenden Bahnkilometer in erheblich geringerem Maße vermehrt als die Ausgaben, denn es vermehrten sich seit den vor 1901 zurückliegenden 15 Jahren die Gesamteinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen auf je 1 km um 11 000 ℳ, die Ausgaben dagegen um 16 000 ℳ, oder für je 1 Wagenachskilometer die Einnahmen um 0,010 ℳ, die Ausgaben um 0,031 ℳ.

Man wird also — will man dieses Bilanzverhältnis des Jahres 1901, d. i. $\frac{100}{78,64} = 1,272$, nicht wiederkehren sehen — gezwungen sein, einerseits die Ausgaben aufs äußerste zu beschränken, anderseits die Einnahmen in erheblich stärkerem Verhältnisse als bisher ansteigen zu lassen.

Da man nun aber auf die Steigerung des Verkehrsumfanges in erster Linie zweifellos durch tunlichste Vermehrung und Erleichterung der Verkehrsgelegenheiten einwirken kann, wobei es aber ohne Geldaufwendungen auch wieder nicht abgeht, und da ferner der Glaubenssatz von der verkehrssteigernden Wirkung einer jeden Tarifherabsetzung für die Eisenbahn noch nicht zum Evangelium geworden ist, vielmehr für den vielgestaltigen Bahnverkehr nur bedingungsweise gilt, so wird man sich, unter gleichzeitigem energischen Bestreben auf erhebliche Einschränkung der Ausgaben, zur Erzielung besserer finanzieller Abschlüsse schließlich notgedrungen doch zum allein Abhilfe versprechenden Mittel der Tariferhöhungen verstehen müssen, selbst auf die Gefahr hin, daß in den ersten Jahren der Einführung ein verminderter Verkehrsumfang eintreten würde. Man wird im Interesse der Gesamtsteuerzahler des Landes unter allen Umständen bestrebt sein müssen, daß sich Betriebsergebnisse, wie die bei den sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1901, nicht wiederholen.

Bevor jedoch eine Staatsbahnverwaltung an das der Allgemeinheit am wenigsten zusagende Mittel einer Tariferhöhung herantritt, dürfte es ihr von Interesse und maßgebend für die Rechtfertigung ihres Vorgehens sein, festgestellt zu sehen:

1. ob von den beiden Hauptzweigen des Verkehrs es in der Tat der Personenverkehr ist, bei dem Selbstkosten und Einnahmen nicht mehr in einem wirtschaftlich richtigen Verhältnisse zueinander stehen,

2. ob, wenn dies der Fall ist, dieses Mißverhältnis schon einen solchen Umfang erreicht hat, daß dieser notgedrungene, zu Tariferhöhungen drängende Zustand des Selbsterhaltungszwanges betreffs Deckung der Selbstkosten des Personenverkehrs bereits vorliegt, oder ob

3. zur dauernden Vermeidung gleich ungünstiger Rechnungsabschlüsse, wie es der des Jahres 1901 in Sachsen war, es heute noch immer genügen dürfte, wenn auch fernerhin (wie bisher geschehen) die offenbar länger schon vorhandene Unterbilanz im Personenverkehr durch die erheblichen Reinüberschüsse des Güterverkehrs mit zugedeckt und überdies nur streng der Grundsatz der äußersten Zurückhaltung in allen Betriebsausgaben und der Vermeidung aller das Anlagekapital vermehrenden ertraglosen Neubaulinien aufrecht erhalten wird.

Zur Erörterung und Klarstellung dessen gilt es also, die Selbstkosten des reinen Personenverkehrs im Verhältnis zu dessen Einnahmen zu ermitteln, und zwar zunächst die reinen Betriebsausgaben und alsdann die Gesamtausgaben unter Zurechnung der Zinsen desjenigen Anlagekapitals, welches anteilig auf die Einrichtungen, die Durchführung und Unterhaltung des Personenverkehrs entfällt.

Unter vollem Hinweis auf die erwähnte treffliche Veröffentlichung (siehe weiter oben) über die von der württembergischen Verwaltung erstmalig angewandte Methode mögen zur Vermeidung von Wiederholungen hier nur an den Stellen des Berechnungsweges, an denen infolge dort gemachter Annahmen bezw. Schätzungen Zweifel über deren Richtigkeit entstehen konnten, oder an denen ein anderer Ermittlungsgang eingeschlagen worden ist, kurze Darlegungen über das Maß der Zuverlässigkeit der Rechnungsgrundlage gestattet sein.

Das Betriebsjahr 1901 der sächsischen Staatsbahnen schloß ab mit einer Gesamteinnahme von 132 073 938 ℳ, wovon entfielen:

auf den Personenverkehr	39 928 929 ℳ*)
„ „ Güterverkehr	74 322 753 „
„ sonstige Einnahmequellen	17 822 256 „
zusammen	132 073 938 ℳ

Die Gesamtausgaben betrugen dagegen 103 865 204 ℳ, so daß sich ein Überschuß von 28 208 734 ℳ ergab, welcher das durchschnittliche (mittlere) Anlagekapital mit 3,035 % verzinste. Das mittlere Anlagekapital berechnet sich bis einschließlich 1901 zu 929 577 413 ℳ, dem eine durchschnittliche Bahnlänge von 3024,65 km und eine Betriebslänge von 3058,2 km (ausschließlich 95,09 km Privatbahnen unter Staatsverwaltung) entspricht. Hierauf beziehen sich die Berechnungen, und zwar auf voll- und schmalspurige Bahnen zusammen; das Ergebnis ist also ein Durchschnittswert für das staatsbahneigene Gesamtnetz im Jahre 1901. Die statistische Grundlage bildete der Jahresbericht der sächsischen Staatseisenbahnen vom Jahre 1901.

Die nach dem württembergischen Vorgange zunächst nötige Feststellung der Gesamtleistungen des Betriebes nach Durchschnittszügen führte zu folgenden Ergebnissen:

Man erhält — unter Berücksichtigung der dem Schnellzugverkehr zuzurechnenden Personen auf Schnellzug-Zuschlagkarten und teilweise auf zusammengestellte Fahrscheinhefte — die folgende Anzahl Personenkilometer:

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse
in Schnellzügen	6 732 283	53 313 814	92 867 563	—
„ Personenzügen	4 988 927	96 450 802	755 829 729	290 341 543
„ gemischten Zügen	—	7 427 887	54 749 366	21 282 147

Gemäß einem mittleren Jahresbestande an Lokomotiven von 1346 Stück und der Verteilung auf die einzelnen Zuggattungen betrugen die Gesamtleistungen der Lokomotiven an Zug- (Nutz-) Kilometern:

im Schnellzuge	2 803 753	= 8,95 %	der gesamten Zugkilometer
„ Personenzuge	13 979 297	= 44,63 „	
„ gemischten Zuge	3 088 416	= 9,86 „	
„ Güterzuge	11 158 815	= 35,62 „	
„ Arbeitszuge	293 987	= 0,94 „	
zusammen	31 324 268	Zugkilometer.	

Unter Hinzurechnung der Verschub-, Vorspann-, Schiebe- und Leerkilometer, berechnet nach den üblichen Annahmen für das Verhältnis zwischen Zeit und kilometrischer Länge der Leistung, erhält man die Gesamtleistungen an Lokomotivkilometern zu:

Schnellzug	4 116 735	zusammen 48 379 845 Lokomotivkilometer
Personenzug	19 359 358	
gemischter Zug	4 989 146	
Güterzug	19 603 506	
Arbeitszug	311 100	

Zur Berechnung des Unterhaltungsaufwandes der Lokomotiven bedarf es ferner noch der Berücksichtigung des Reservedienstes; unter Zurechnung dessen erhält man die Gesamtleistungen wie folgt:

im Schnellzug	4 176 119	zusammen 49 039 669 Lokomotivkilometer überhaupt
„ Personenzug	19 656 279	
„ gemischten Zug	5 051 829	
„ Güterzug	19 837 744	
„ Arbeitszug	317 698	

Auf vorstehender Rechnungsunterlage wurden alsdann für die einzelnen Zuggattungen (Durchschnittszüge) die nachstehenden Durchschnittswerte ermittelt:

*) Hiervon: 38 543 326 ℳ aus Fahrtausweisen aller Art und 1 380 603 ℳ aus Nebeneinnahmen.

a) Achsenzahl eines Durchschnittszuges an

	Schnellzug	Personenzug	Gemischter Zug	Güterzug	Arbeitszug
Personenwagen .	17,5	17,3	4,7	—	—
Postwagen . . .	1,5	1,5	0,4	—	—
Gepäck- und Zugführerwagen .	2,9	2,9	0,8	1,5	—
Güterwagen . .	—	—	13,6	58,4	21,6
Achsen	21,7	21,7	19,5	59,9	21,6

b) Anzahl der mitgeführten Sitzplätze im

	Schnellzug	Personenzug	Gemischten Zug	
in der I. Klasse	18,1	3,1	—	
„ „ II. „	78,5	37,7	11,2	
„ „ III. „	162,2	207,3	56,7	
„ „ IV. „	—	99,1	26,5	(Stehplätze)
	258,8	347,2	94,4	Plätze

c) Anzahl der mitgeführten Fahrgäste im

	Schnellzug	Personenzug	Gemischten Zug	
in der I. Klasse	2,4	0,4	—	
„ „ II. „	19,0	6,9	2,5	
„ „ III. „	33,1	54,1	11,7	
„ „ IV. „	—	21,5	6,9	
zusammen	54,5	82,9	27,1	Fahrgäste

d) Ausnutzung der Plätze in Prozenten:

	Schnellzug	Personenzug	Gemischter Zug
I. Wagenklasse . . .	13,2	11,6	—
II. „ . . .	24,2	18,3	21,8
III. „ . . .	20,4	26 1	31,3
IV. „ . . .	—	21,7	2,6
im Mittel	22,3	22,3	18,6

Zieht man die Nebeneinnahmen (für Überlassung von Bahnanlagen und Betriebsmitteln, für Leistungen zu gunsten Dritter, für Erträge aus Veräußerungen und für sonstige Einnahmen, Zinsbeträge und Gebühren, Titel 3, 4, 5, 6) im Gesamtbetrage von 17 822 256 ℳ (s. statist. Bericht v. J. 1901) von den Gesamtjahresausgaben in Höhe von 103 865 204 ℳ ab, so verbleiben an Ausgaben, welche durch die Jahreseinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr zu decken sind, *86 042 948 ℳ* bestehen.

Diese Ausgaben wurden nun zerlegt in die vier Hauptsummen:

A. Persönliche und sachliche Kosten der Zug- oder Lokomotivkraft;
B. Persönliche und sachliche Kosten des Wagenzuges und der Zugbegleitung;
C. Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen;
D. Kosten des Zugabfertigungs- und Bahnhofsdienstes sowie des zuvor noch nicht berücksichtigten Teils der Allgemeinen und der Bahnverwaltung und sonstige Kosten.

Nach diesen vier Ausgaberichtungen wurden nun für jede Zuggattung berechnet: I. Die eigentlichen Betriebskosten des Zugverkehrs; II. die Gesamtkosten des Zugverkehrs, einschließlich Verzinsung des Anlagekapitals der Eisenbahnen, und daraus ermittelt die reinen Selbstkosten des Personenverkehrs: I. ausschließlich und II. einschließlich Verzinsung des darauf entfallenden Anlagekapitals.

Einzelne Abweichungen von der württembergischen Ermittlungsmethode waren bei der Verschiedenheit der Jahresberichte beider Staaten nicht zu vermeiden, so bei Feststellung der Werkstätten- und Verwaltungskosten sowie bei einzelnen Gehaltsermittlungen. Im allgemeinen bot die sächsische und zum Teil die Reichsstatistik hinreichende Anhalte, um sich nahezu von bloßen Schätzungen frei zu halten.

I. Die eigentlichen Betriebskosten des Zugverkehrs in Pfennigen bezogen auf 1 Zugkm getrennt nach den 4 Hauptausgaberichtungen A. bis D.

A. Kosten der Lokomotivkraft (Zugförderungskosten).

1. Persönliche Ausgaben	Schnellzug	Personenzug	Gemischter Zug	Güterzug	Arbeitszug
	Pfennige für je 1 Zugkm				
a) Gehälter und Löhne	9,812	10,195	13,202	18,725	11,478
b) Stellvertretungskosten, Wohnungsgelder, Reise- und Umzugskosten, Inventarien usw. . .	0,352	0,333	0,387	0,416	0,256
c) Fahr- und Nachtgelder, Ersparnis- u. Putzprämien, Anheizprämien, Ersatz für frühere Kohlenprämien	6,669	6,904	5,942	7,128	4,386
d) Kosten der Allgemeinen und der Bahnverwaltung . .	10,796	10,192	11,856	12,723	7,830
1. Summe der persönlichen Ausgaben . .	27,629	27,624	31,387	38,992	23,950
2. Sachliche Ausgaben					
a) Brennmaterial u. Lokomotivheizung . .	24,607	23,299	34,685	32,246	19,843
b) Wasserverbrauch der Lokomotiven . . .	1,341	1,185	1,770	1,653	1,064
c) Schmiermaterial . .	0,660	0,736	0,463	0,637	0,392
d) Putz- und Verpackungsmaterial .	0,215	0,239	0,142	0,208	0,127
e) gewöhnliche und außergewöhnliche Unterhaltung der Lokomotiven einschl. sämtlicher Werkstattkosten	20,737	23,138	18,635	17,778	11,629
f) Unterhaltung der Lokomotivschuppen, Wasserstationen, Krane	0,518	0,489	0,569	0,612	0,376
g) allgemeine Kosten .	1,110	1,047	1,219	1,424	0,815
2. Summe der sachlichen Ausgaben . .	49,188	50,133	57,483	54,558	34,286
Gesamtkosten 1 + 2 .	*76,817*	*77,757*	*88,870*	*93,550*	*58,236*

Die entsprechenden Werte in der württembergischen Berechnung sind:

68,40	57,50	58,80	83,90	—

Aus der vorstehenden Zusammenstellung geht hervor, daß nicht nur die Kosten des Lokomotiv-Brennmaterials für je 1 Zugkm für den Schnellzug nur um wenig höher sind als für den Personenzug, sondern auch, daß die gesamten Zugkraftkosten des Schnellzuges für je 1 Zugkm nicht höher, eher etwas niedriger als diejenigen des Personenzuges sind (76,8 gegen 77,8 ₰), d. h. beim Schnellzuge wird zwar in gleichen Zeiträumen im Verhältnis der Geschwindigkeiten mehr an Heizmaterial verbraucht als beim Personenzuge, nicht aber für das Lokomotivzugkilometer. Wegen des Verbrauchs an Heizmaterial hätte man also keine Veranlassung, das Schnellzugfahrtkilometer höher zu tarifieren als das Personenzugfahrtkilometer.*)

Das zugkilometrische Kostenverhältnis beider Zuggattungen zueinander ändert sich zu ungunsten des Schnellzuges auch nicht erheblich durch die Kosten des Wagenzuges und des Zugbegleitungsdienstes (s. Zusammenstellung B) als vielmehr durch die Unterhaltungskosten für Ober- und Unterbau sowie durch die Kosten der Verwaltung, hauptsächlich des Stationsdienstes (s. die Zusammenstellungen unter C und D).

*) Man vergleiche hierzu den Aufsatz in Nr 9 Jahrg. 1903 d. Ztg.: „Betriebskosten der Schnellzüge und Personenzüge", wo auf anderem Wege zu demselben Ergebnis gekommen wird.

B. Kosten des Wagenzuges und des Zugbegleitungsdienstes.

	Schnellzug	Personenzug	Gemischter Zug	Güterzug	Arbeitszug
	Pfennige für je 1 Zugkm				
a) Gehälter, Löhne, Fahrgelder, Reisekosten, andere persönliche Ausgaben, Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung u. Erwärmung der Züge, Unterhaltung u. Reparatur der Wagen	32,403	26,293	37,451	50,993	18,227
b) Vergütung für Benutzung fremder Betriebsmittel, abzügl. der Einnahmen für diesseits verliehene Betriebsmittel . . .	0,447	0,447	0,447	0,447	0,447
c) Allgem. Kosten für Bureaubedürfnisse, Inventarien, Mieten, Zuggeräte	0,262	0,262	0,262	0,262	0,262
d) Kostenanteil der Allgemeinen und der Bahnverwaltung . .	9,927	9,927	9,927	9,927	9,927
e) Vergütung für Zugbegleitungsdienst an andere Verwaltungen	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010
Gesamtkosten B	*43,049*	*36,939*	*48,097*	*61,639*	*28,873*

Die entsprechenden württembergischen Werte sind:

40,7	31,4	27,3	56,6	—

also mit Ausnahme des Zahlenwertes für die gemischten Züge nur um weniges verschieden. Die Veranlassung zu dem hohen Betrage bei den gemischten Zügen bildet die hohe Anteilziffer für persönliche Ausgaben, die ihren Grund in der verhältnismäßig großen Anzahl und Stärke der gemischten Züge bei ziemlich kurzer mittlerer Fahrtlänge und ferner in der starken Handbremsbesetzung der 76 % der Achsenzahl der gemischten Züge ausmachenden Güterwagen hat.*) In Anpassung an den starken Güterverkehr der sächsischen Bahnen sind die „gemischten" Züge weit richtiger „Güterzüge mit Personenbeförderung" als umgekehrt zu nennen. Bei Berechnung der Kosten des reinen Personenverkehrs (siehe weiter unten) vermindert sich denn auch der kilometrische Gesamteinheitssatz der gemischten Züge erheblich gegenüber den Gesamtbetriebskosten dieser Zuggattung.

C. Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen.

	Schnellzug	Personenzug	Gemischter Zug	Güterzug	Arbeitszug
	Pfennige für je 1 Zugkm				
a) Beschaffung d. Oberbaumaterialien und Oberbaulöhne . . .	43,828	24,000	16,413	28,118	11,187
b) Unterbau nebst Löhnen	7,950	4,352	2,881	5,090	2,032
c) Unterhaltung der übrigen baulichen Anlagen	10,864	10,864	10,864	10,864	10,864
d) Sonstige Kosten, Allgemeine u. Bahnverwaltung, Vergütungen an andere Verwaltungen	3,021	3,021	3,021	3,021	3,021
Gesamtkosten C	*65,663*	*42,237*	*33,179*	*47,093*	*27,104*

*) In Württemberg beträgt der Prozentsatz der Güterwagen nur 54 %.

Die entsprechenden württembergischen Werte sind:

Schnellzug	Personenzug	Gemischter Zug	Güterzug	Arbeitszug
Pfennige für je 1 Zugkm				
62,74	43,86	40,01	62,52	—

Zur Begründung der Rechnungsunterlagen sowie des gewählten Verteilungsmaßstabes sei folgendes bemerkt: Zu a) und b) Beschaffung und Unterhaltung des Ober- und Unterbaues. Entsprechend dem württembergischen Vorgange ist der Einfluß der bewegten Last auf die Oberbauabnutzung mit $^3/_4$, derjenige der Witterung mit $^1/_4$ angenommen worden, und ferner wurde die Verteilung auf die einzelnen Zugarten im Verhältnisse der Quadrate der Zuggeschwindigkeiten bemessen.

Nun ist zwar dieses letztere Verhältnis kein unbestrittenes, auch setzt sein angenähertes Zutreffen vor allem gleichartiges Wagenmaterial voraus, so daß sich also für die mit Drehgestellen ausgestatteten Betriebsmittel der Schnellzüge sowie einiger Personenzüge etwas zu hohe Unterhaltungskosten ergeben werden. Wenn trotzdem an der Verteilung nach dem württembergischen Vorgange festgehalten wurde, so waren, kurz angedeutet, hierfür folgende Gründe und Versuchsergebnisse maßgebend:

1. Barbiers Versuche aus dem Jahre 1891 bis 1895 mit ganzen Zügen auf der französischen Nordbahn, nach denen die Widerstände der mit angenäherter Schnellzuggeschwindigkeit (45—60 km) fahrenden Güterzüge um ein geringes kleiner als die Widerstände der Schnellzüge waren, dagegen nur noch $^1/_3$ bis $^1/_5$ der letzteren betrugen, wenn die jeder Zuggattung wirklich zukommende Geschwindigkeit (25 bis 30 km bezw. 70 bis 115 km) innegehalten wurde. (Vergl. Revue générale des chemins de fer 1897.)

2. Ingenieur Sanzin hat — vergl. Heft 49 der Österr. Ingenieurzeitung 1903 — bei Versuchen auf der österreichischen Südbahn die volle Bestätigung der Barbierschen Ergebnisse gefunden, und besonders bemerkenswert ist die von ihm gemachte Beobachtung, daß bei höheren Geschwindigkeiten hauptsächlich der Luftwiderstand für die Größe des Zugwiderstandes, also damit auch der Abnutzung, als maßgebend zu erachten sei. Im ursächlichen Zusammenhange steht hiermit das Ergebnis der elektrischen Schnellfahrten der deutschen Studiengesellschaft, daß der Luftdruck ungefähr im quadratischen Verhältnisse der Geschwindigkeiten wächst, und die Richtigkeit dieser Beobachtung wird wieder durch Aspinall (siehe weiter unten) voll bestätigt, nach dessen Formel p kg/qm $= \frac{v^2}{177}$ sich fast genau die Luftdruckwerte der elektrischen Probefahrten ergeben.

Der den Widerstand abmindernde Einfluß der Drehgestelle bewegte sich übrigens bei den französischen Versuchen innerhalb der Geschwindigkeiten von 30 bis 115 km nur zwischen Grenzwerten, die 2 % auseinander lagen.

3. Belpaire hat beobachtet, daß die Abnutzung der Schienen proportional der mechanischen Arbeit des Reibungswiderstandes angenommen werden kann, so daß für 1000 m/kg ausgeübte mechanische Arbeit bei langsamer Fahrt 0,02 bis 0,03 g Gewichtsverlust an Eisen eintritt, dagegen bei heftiger Einwirkung des Lokomotivtriebrades und schneller Fahrt, wobei Wärmeentwicklung stattfindet, der Gewichtsverlust sich bis zu 0,10 g, d. i. bis auf das 4—5 fache, steigert.

4. Die zahlreichen neuesten Versuche, die Oberingenieur Aspinall auf englischen Bahnen, unter Einstellung von Drehgestellbetriebsmitteln neuester Bauart in Schnellzügen mit großer Geschwindigkeit, vorgenommen hat, ergaben, daß die älteren Formeln zur Berechnung des Zugwiderstandes nicht mehr zutreffen (Bulletin de la commission internationale du congrès des chemins de fer 1903 pag. 188). Man erhält viel größere Werte, und zwar etwa dieselben, die Barbier für Wagen mit festen Achsen ermittelte.

	Widerstand in Kilogramm für 1 t Zuggewicht*) bei festen Achsen (nach Barbier)	bewegl. Achsen (nach Aspinall)
z. B. für $v = 50$ km	3,90	3,46
„ $v = 70$ „	5,46	5,21
„ $v = 90$ „	7,40	7,34
„ $v = 100$ „	8,50	8,53
„ $v = 115$ „	10,33	10,43

Der Zugwiderstand wächst angenähert immer mit den Quadraten der Geschwindigkeit. An diesem Erfahrungsgrundsatze dürften auch die jüngsten Ergebnisse der elektrischen Schnellzugfahrten, bei denen bekanntlich eine sehr stoßfreie, sanft dahingleitende Fahrt sich ergab, nichts ändern, denn erstlich fallen bei dem elektrischen Motorwagen alle jene nur den Dampflokomotiven eigenen, den Oberbau förmlich erschütternden Stoßwirkungen weg, welche durch die großen inneren Widerstände des die Bewegungsrichtung umsetzenden Antriebmechanismus und dessen abwechselnde Bewegungen hervorgerufen werden, und zweitens war bei den elektrischen Schnellzugfahrten die glatte, stoßfreie Fahrt nicht zuletzt dem Umstande zu danken, daß man es — mit einer einzigen Ausnahme — immer nur mit einem einzigen Fahrzeuge, dem Triebkraftwagen, und nicht mit einer ziemlich starr aneinander gefügten Kette von Wagen zu tun hatte.

Schließlich sei noch erwähnt, daß der technische Gesandschaftsattaché in London, Frahm, ebenfalls die hohe Abnutzung des Oberbaues und der Fahrzeuge bei den in England vorkommenden großen Geschwindigkeiten der Schnellzüge von 130 bis 145 km für die Stunde hervorhebt.

Im Hinblick auf diese vorstehend in Kürze zusammengestellten neuesten Versuchsergebnisse und Beobachtungen erschien es nicht geboten, für die Höhe der den Zugwiderständen entsprechenden Gleisabnutzungskosten sich auf andere Annahmen, als dies in Übereinstimmung mit der württembergischen Berechnung geschehen ist, zu stützen.

Zu c) Unterhaltung der übrigen baulichen Anlagen. Hier, bei der Unterhaltung der Hochbauten, der Signal- und Sicherheitseinrichtungen, mag es ungewiß erscheinen, ob die württembergische Berechnungsart einer gleichförmigen Verteilung auf sämtliche Zugarten die richtige ist. Zweifellos erfordern die mannigfaltigeren und zahlreicheren Hochbauten, die dem Personenverkehr dienen, eine umfangreichere und auch kostspieligere Unterhaltung, als sie für die Güterschuppen, Laderampen und Ladegleise im allgemeinen erforderlich ist. Anderseits aber bedingen wieder, ganz abgesehen von der Ober- und Unterbauunterhaltung, die Abfertigung, Umladung, Aufstapelung der Güter sowie die Zugbildung der immer zahlreicher und länger werdenden Güterzüge, also die räumlich weit ausgedehnten Güter- und Rangierbahnhöfe mit den großen Lager- und Maschinenhäusern, den Elektrizitätswerken, Wasserstationen, den Wohn- und Aufenthaltsgebäuden, den Zufahrts- und Ladestraßen, einschließlich der zugehörigen, gegen die Gefährdungen beim Kreuzen und Überholen der langen Züge sowie bei den Rangierbewegungen selbst zu treffenden Sicherheitsvorkehrungen so hohe Erneuerungs- und Unterhaltungskosten, daß es schwer zu sagen ist, ob der durch den Personenverkehr oder der durch den Güterverkehr für sich bedingte Unterhaltungsaufwand der größere von beiden ist.

Wohl möchte man, was insonderheit die Unterhaltung usw. der Signale und Sicherheitseinrichtungen betrifft, auf den ersten Blick versucht sein, deren Kosten zum größten Teil dem Personenverkehr zuzuschreiben, in der Annahme, daß nur erst die schnell fahrenden Züge die Vermehrung und Verfeinerung dieser Anlagen bedingt haben und daß man ohne diese Züge den in langsamer Fahrt sich vollziehenden Güterverkehr recht wohl mit sehr einfachen Signalen würde betreiben können. Man darf aber hierbei nicht vergessen, daß an die Sicherheitseinrichtungen durchaus nicht in bloßer Veranlassung der schnell fahrenden Züge die gesteigerten Anforderungen bezüglich Umfang und Verfeinerung gestellt worden sind, sondern daß vielmehr erst infolge der gemeinschaftlichen Benutzung ein und derselben Bahnstrecke durch schnell und langsam fahrende Züge sowie durch die Einführung der ausschließlich dem Güterverkehr dienenden Bahnhofsanlagen in die Durchgangsgleise die zusammengesetzten und kostspieligen Signal- und Sicherheitseinrichtungen als unerläßlich sich erwiesen haben.

So zweifellos es ist, daß man, wenn es sich nur um Güterzüge auf eigenen Gleisen und Bahnhöfen handelt, einen sehr geringen Aufwand für Sicherheitseinrichtungen nötig haben wird, so sicher wird in Zukunft der auf gesonderten Gleisen mit doppelter Geschwindigkeit als heute sich vollziehende elektrische Schnellzugverkehr weit weniger der zahlreichen und zusammengesetzten Sicherheitseinrichtungen bedürfen, als solche sich für den derzeitigen Verkehr aller Züge auf denselben Gleisen für nötig erwiesen haben.

Durch die heute noch stattfindende Vereinigung beider Verkehre auf gemeinsamen Gleisen erhält der Zweck und die Bestimmung gerade der umfangreichen und verfeinerten Sicherheitseinrichtungen einen geteilten Charakter, und dem Rechnung tragend erscheint es richtiger, sowohl hier bei den Unterhaltungskosten, als bei den Beschaffungskosten (siehe weiter unten) einer unbestimmten Mehr- oder Minderzuteilung eine gleichförmige Verteilung auf die einzelnen Zugarten vorzuziehen.

D. Kosten des Stations- und Expeditionsdienstes.

	Schnellzug	Personenzug	Gemischter Zug	Güterzug	Arbeitszug
	Pfennige für je 1 Zugkm				
a) Zugabfertigungsdienst	38,776	32,801	35,563	42,539	23,881
b) Bahnhofs-Expeditionsdienst . . .	29,982	25,363	27,498	32,892	18,464
c) Anteil der Allgemeinen und der Bahnverwaltung an a) und b) . .	33,236	28,115	30,483	36,462	20,467
d) Vergütung für Mitbenutzung an Bahnhöfen und Bediensteten anderer Verwaltungen	0,968	0,819	0,888	1,062	0,596
Gesamtsumme D:	*102,962*	*87,098*	*94,432*	*112,955*	*63,408*
Die entsprechenden württembergischen Werte sind:	35,0	26,7	25,8	41,5	—

Die amtliche Jahresstatistik gibt die Kosten des Stations- und Abfertigungsdienstes nur für die Gesamtheit der Züge an, über die Verteilung auf die einzelnen Zugarten gibt sie keine Anhalte. Württemberg verteilt diese Kosten in gleichem Verhältnis wie die bisher unter A bis C ermittelten Kosten. Die Zulässigkeit dieses Verfahrens ist durch Einzelerörterungen über die Dienstverteilung auf die beiden Verkehre sowie durch statistische Einzelermittlungen geprüft worden. Der Raum verbietet, mehr als einige kurze Angaben darüber zu machen.

Aus dem Personalbestand der 70 % der Gesamtheit umfassenden kleinen Stationen mit 1 Vorstand und 2 bis 3 Hilfsbeamten bezw. Arbeitern und aus der Betrachtung der mannigfaltigen, sich gegenseitig ergänzenden und vertretenden Dienstätigkeit dieses Personals läßt sich ableiten, daß dieser Minimalbestand auch für jeden der beiden Verkehrs- und Dienstzweige allein sich nötig machen würde. Für 70 % aller Stationen würde also eine gleichförmige Verteilung der Kosten unter D am entsprechendsten sein.

*) Die Barbiersche Formel lautet:

$$\text{Wkg} = 1{,}6 + 0{,}456\left[\frac{v+10}{1000}\right].v;$$

die Aspinallsche Formel lautet:

$$\text{Wkg} = 1{,}116 + \frac{v^{(5/3)}}{290{,}6}.$$

Mittelgroße Stationen mit starkem Personenverkehr werden — von den Vorortstationen großer Städte abgesehen — meist auch einen gut entwickelten Güterverkehr besitzen; im übrigen wird es bei dieser Stationsgröße weit eher vorkommen, daß ein Bahnhof eine außergewöhnlich große Bedeutung für den Güterverkehr hat (z. B. in Kohlenwerk- und Steinbruchgebieten) und dabei verschwindend kleinen Personenverkehr besitzt, als der umgekehrte Fall. Eine eingehendere Prüfung der Personalverteilung für eine größere Zahl von mittelgroßen Stationen führte zu dem Ergebnis, daß hier das für den Güterdienst erforderliche Personal gegen das zur Abfertigung der Personenzüge nötige an Zahl und Kosten überwiegt, und zwar stehen beide etwa im Verhältnis von 3:2 zueinander.

Hauptstationen machen dagegen wegen des gleichzeitigen Zusammentreffens von Personenzügen verschiedener Richtung und der dadurch bedingten Arbeitsanhäufung auf wenige Minuten, während welcher alles in großer Schnelligkeit und Hast erledigt werden muß, ein starkes Aufgebot von Bediensteten für den Personenverkehr sowie häufigen Wechsel desselben nötig. Überdies bedarf es aber hier noch vermehrter Arbeitskräfte für die Bahnsteigabsperrung, den Fahrkartenverkauf, den Gepäckverkehr, den Portierdienst, für das Verschieben, Nachsehen, Putzen usw. der Personenwagen, für gründlicheres Reinigen aller Räume usw. Man wird nicht fehlgreifen, wenn man diese Mehrkosten des Personenverkehrs den Schnellzügen in noch etwas höherem Maße anrechnet als den Personenzügen.

Solchen Erwägungen und Ermittlungen nachgehend gelangt man zu folgenden Verhältniszahlen:

Es fallen im Durchschnitt in Prozenten des Gesamtpersonalbestandes der Stationen zu:

	dem Personenverkehr	dem Güterverkehr
a) Fahrgeldkassierer, Bahnsteigschaffner, Portiers . .	mit 100 %	—
b) Bahnhofsinspektoren, Stationsverwalter, Haltestellen-Aufseher, Inspektions- und Stations-Assistenten, Packer	„ 60 %	mit 40 %
c) Güterverwalter, Güterkassierer, Bodenmeister . . .	—	„ 100 %
d) Schirrmeister, Weichenwärter, Stationsschreiber, Aspiranten, Wächter, Stationsarbeiter	„ 40 %	„ 60 %

Eine Nutzanwendung dieses Verteilungsmaßstabs auf einen der umfangreichsten sächsischen Direktionsbezirke führte zu dem Ergebnis, daß die Kosten unter D (a + b) für den Personenverkehr zu denen für den Güterverkehr sich verhielten wie *1 : 1,14*.

Ein fernerer Anhalt über die Verteilung der Kosten unter D auf den Personen- und den Güterverkehr — und zwar völlig unabhängig von der vorstehenden Ableitung — wird sich aus der Analogie mit dem Einheits-Wertverhältnis der beiderseitigen Betriebsleistungen gewinnen lassen. Nach der Statistik vom Jahre 1901 entfallen an Ladegewicht auf eine Personenwagenachse 18,32 Plätze und auf eine Gepäck- und Güterwagenachse i. M. 5,24 t Ladung, so daß also, will man hiernach eine Betriebsleistungseinheit ableiten, man 1 t Ladegewicht gleichwertig mit etwa 3,5 Personenwagenplätzen annehmen kann.

An Nutzlast entfallen auf eine Personenwagenachse 0,34 t, d. s., die Person mit 75 kg gerechnet, etwa 4,6 Personen, und auf eine Güterwagenachse (überhaupt) 2,3 t Nutzlast, so daß man hiernach also 1 t Nutzlast gleichwertig mit 2,0 Personen würde annehmen dürfen.

Mit Rücksicht auf die ungleiche Ausnutzung der Personenwagen (25 %) gegenüber den Güterwagen (75 %) und deren ausnahmsweise, aber doch mögliche, erhebliche Steigerung wird man gut tun, die Betriebsleistungseinheit zu gunsten des Personenverkehrs etwas heraufzusetzen, also das aus der Nutzlast gewonnene Ergebnis nach dem aus dem Ladegewicht gewonnenen Ergebnis hin zu erhöhen. Eine Erhöhung um die Hälfte ergibt aber eine Betriebsleistungseinheit von 1 t Nutzlast = 3,0 Personen.

Im Jahre 1901 wurden befördert: 66 439 309 Personen und 25 010 805 t Güter. Für die Personenanzahl würde man also gleichwertig setzen dürfen $\frac{66\,439\,309}{3{,}0} = 22\,146\,436$ t und dann ein Wertverhältnis der Betriebsleistungen zwischen Personen- und Güterverkehr erhalten von: $\frac{25\,010\,805}{22\,146\,436} = 1 : 1{,}13$, d. i. aber nahezu das gleiche Verhältnis, das für die beiderseitigen Aufwände unter D (a + b) gefunden wurde.

Wenn man sich nun weiter vergegenwärtigt, daß bei einer rationell gestalteten Wirtschaftsführung das Wertverhältnis zwischen den Hauptzweigen eines großen Verkehrsunternehmens auch jedem einzelnen Betriebsfaktor hinsichtlich Umfang, Bedeutung und Kosten eigen sein muß, so gibt die obige Übereinstimmung der Vermutung Raum, daß auch die zuvor ermittelte Kostensumme (A + B + C) sich auf die beiden Verkehrszweige in einem angenähert gleichen Verhältnisse verteile.

Dies festzustellen hält nicht schwer, denn es ergeben sich als zugkilometrische Kosten der drei Haupt-Zugarten für die Ausgabesumme (A + B + C) folgende Einheitswerte:

	Schnellzug		Personenzug		Güterzug
angenähert	194		164		210 ₰
d. i. ein Kostenverhältnis von	1,18	:	1,00	:	1,28 „
oder den Mittelwert zwischen Personenzug und Schnellzug gebildet		1,09		:	1,28 „
d. i. auch		1		:	1,16 „

Auf Grund dieser Ergebnisse dürfte — solange ein genauer, durch die Statistik über die Verteilung des Expeditions- und Stationsdienstes auf die beiden Verkehrsarten festgestellter Maßstab fehlt — der von Württemberg eingeschlagene und hier beibehaltene Weg: eine Verteilung der Kosten unter D nach den zugkilometrischen Einheitskosten, wie sie die Summe (A + B + C) darstellt, vorzunehmen, als keinesfalls unbegründet anzusehen und zweckmäßigerweise beizubehalten sein.

(Schluß folgt.)

Zum Entwurf eines neuen Frachtbrief-Formulars.

Eine Zuschrift des Herrn Güterexpedienten Singhof in Bebra, dessen Entwurf zu einem neuen Frachtbrief-Formular in Nr 18 S. 276 d. Ztg. näher beschrieben und besprochen ist, wendet sich gegen einige in der angeführten Besprechung gegen seine Vorschläge erhobenen geringfügigen Bedenken. Er meint, die Bestimmung über die gestattete etwaige Angabe des Transportwegs im Frachtbrief sei wohl veraltet und werde bei einer Neuabfassung der Verkehrsordnung schwerlich wieder Aufnahme finden. Diese Ansicht erscheint zutreffend, da die Angabe des Transportwegs schon jetzt gegenüber der ausdrücklichen Bestimmung in § 51, Nr 1 Lit. 1 Abs. 2 V.-O. jeder bindenden Kraft der Eisenbahn gegenüber entbehrt, vielmehr ihrem Ermessen die Wahl des Transportweges ausschließlich überlassen bleibt. Sollte bei einer Neubearbeitung der Verkehrsordnung die entbehrlich scheinende Bestimmung doch wieder aufgenommen werden, so würde, wie Herr Singhof meint, Platz dafür an der Stelle zu gewinnen sein, die jetzt in seinem Frachtbrief für die Angabe des Transportwegs durch die Eisenbahnverwaltung vorgesehen ist. Die in obiger Besprechung vorgeschlagene Beibehaltung der jetzt vorgesehenen Trennung der Nachnahme in „Barvorschuß“ und „nach Eingang“ in der Geldrechnung hält er für überflüssig, da es für die Empfangsstation, die die Beträge zu erheben habe, gleichgültig sei, ob die Nachnahme schon gezahlt sei oder ob sie erst später gezahlt werde. Sie habe die Beträge unter allen Umständen zu erheben. Hiermit kann man sich wohl einverstanden erklären.

In einer weiteren Zuschrift an uns macht nun aber Herr Singhof, ermutigt durch den Erfolg, den er mit seinem neuen Frachtbrief-Formular erzielt hat, einen weiteren Vorschlag, den wir, so verlockend er zu sein scheint, als einen glücklichen nicht bezeichnen können. Er will nämlich der Rückseite des Frachtbriefs unter der Überschrift „Zur Beachtung“ 50 kurzgefaßte Sätze aufgedruckt wissen, die zur Belehrung des verkehrstreibenden Publikums über die wichtigsten Bestimmungen bei der Auflieferung von Frachtgut bestimmt sind und sich im ganzen als ein Auszug aus der Verkehrsordnung und den Abfertigungsvorschriften darstellen. Er will damit das erreichen, was bisher durch Schalteraushänge versucht sei, die sich als unwirksam erwiesen hätten. Er meint:

„Wenn man die verblüffende Einfachheit sieht, womit eine so überaus wichtige Frage gelöst wird, so muß man sich unwillkürlich wundern, daß dieses bis jetzt noch nicht eingeführt ist, umsomehr, da diese Einrichtung bei der Postverwaltung mit großem Erfolg schon lange besteht. Der Frachtbrief wird hierdurch für die Folge nicht nur ein Begleitpapier, sondern auch ein wichtiges Hilfsmittel der Eisenbahnverwaltung sein, durch das belehrend auf das Publikum eingewirkt werden kann. Durch den Aufdruck wird nur die Hälfte des Frachtbriefes in Anspruch genommen, die andere Hälfte bleibt für die zulässigen Bemerkungen des Versenders erhalten. Da die Neueinrichtung deshalb gegen keine Bestimmung der Verkehrsordnung verstößt, dürfte deren Einführung nichts im Wege stehen.“

Wir bedauern, in den Wein der Begeisterung für diese Idee eine gehörige Menge Wasser gießen zu müssen. Der Frachtbrief ist eine Rechtsurkunde keineswegs einfacher Natur. Zu seiner Erläuterung und Ergänzung dienen die Verkehrsordnung und die Tarife. Schon dieser Eigenschaft als Rechtsurkunde wegen eignet sich der Frachtbrief nicht sonderlich zur Aufnahme von Belehrungen. Sehr zweifelhaft aber ist es, ob sie an dieser Stelle mehr gelesen werden, als an irgend welcher anderen, und ob es möglich ist, ihnen bei der notwendigen Kürze eine nach allen Richtungen hin unanfechtbare Fassung zu geben. Herr Singhof verweist auf das Beispiel der Post, die den Postpaketadressen eine solche Belehrung „zur Beachtung“ von sechs kurzen Sätzen beigibt, während es ihm selbst, wie er schreibt, für den Frachtbriefaufdruck erst nach angestrengter Arbeit gelungen ist, ein befriedigendes Ergebnis zu erzielen. Es sind aber nicht, wie bei der Postpaketadresse, sechs, sondern 50 Sätze, zu denen er gelangt, und schon daraus ist zu ersehen, wie unendlich viel verwickelter sich die Aufgabe beim Frachtbrief stellt, als bei der Postpaketadresse. Unseres Erachtens sind aber auch die 50 Sätze des Herrn Singhof nicht entfernt erschöpfend. Mit ihrem Aufdruck auf den Frachtbrief würde die Eisenbahnverwaltung doch auch die Verantwortung für die unbedingte Richtigkeit der „zur Beachtung“ empfohlenen Sätze übernehmen, und gerade hieran scheitert der Versuch einer kurzen Zusammenfassung der Materie. Wir wollen unsere Leser nicht durch den Abdruck der 50 Sätze ermüden, die natürlich im ganzen nur Allbekanntes, vielfach auch Selbstverständliches enthalten, sondern nur einzelnes herausgreifen, um das Bedenkliche des vorgeschlagenen Verfahrens zu beleuchten.

Satz 8 lautet: „Der Frachtbrief muß von dem Absender oder dessen Bevollmächtigten unterschrieben sein.“ Man vergleiche damit § 51 (1) m der Verkehrsordnung, wonach die Unterschrift des Absenders durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung ersetzt werden kann. Die Sätze 16 bis 29 beschäftigen sich mit der Verpackung und Bezeichnung des Guts, enthalten aber nicht nur die dieserhalb gegebenen Vorschriften der Verkehrsordnung, sondern allgemein viel weiter gehende Forderungen. So lautet Satz 18: „Leicht zerbrechliche Gegenstände müssen mit Stroh oder Heu umwickelt oder in Kisten, Tonnen oder Holzverschlägen gut verpackt und mit Stroh- oder Heuzwischenlagen versichert sein.“ Uns ist irgend eine Vorschrift dieserhalb nicht bekannt. Mag das hier Gesagte für eine Anzahl von Gegenständen ganz angebracht sein, so gibt es viele andere, auf die es nicht zutrifft. Die Beschränkung der Verkehrsordnung auf die Vorschriften in § 51 ist daher sehr weise.

Über die Frachtberechnung geben die Sätze 30 bis 50 eine Anzahl von Regeln, die wegen der zahlreichen bestehenden Ausnahmen uns besonders anfechtbar erscheinen. So lautet Satz 41: „Wagenladungen werden zu den Sätzen der Wagenladungsklassen berechnet.“ Wir wollen über die nachlässige Fassung dieses Satzes — die mehrfach zu rügen ist — hinwegsehen, und bemerken nur, daß die vom Tarif gegebene Auskunft sehr viel klarer und bestimmter ist. Dort heißt es (Deutscher Eisenbahngütertarif Teil I, Abt. B, § 7):

„Zu den Sätzen der Wagenladungsklassen werden diejenigen Güter befördert, welche der Absender mit einem Frachtbrief für einen Wagen als Wagenladung aufgibt.“

Weiter heißt der Singhofsche Satz 42: „Bei der Frachtberechnung wird mindestens ein Gewicht von 10000 kg bei ganzen Wagenladungen oder 5000 kg bei halben Wagenladungen der Berechnung zugrunde gelegt, auch wenn das Gewicht weniger als 10000 kg oder 5000 kg beträgt.“

Mit dieser Auskunft ist aber dem Publikum wenig gedient, denn die Frage, was im Sinne des Tarifs als „ganze“, was als „halbe“ Wagenladung anzusehen sei, bleibt offen; auch da gibt der Deutsche Eisenbahngütertarif a. a. O. in den §§ 8 und 9 eine erschöpfende, freilich nicht so kurze Auskunft.

Diese wenigen Beispiele zeigen, daß der Versuch des Herrn Singhof einer Belehrung der Verkehrstreibenden durch seine 50 Sätze nicht als geglückt angesehen werden kann. Gewiß wären die deutschen Eisenbahnverwaltungen längst auf den Gedanken verfallen, die Rückseite des Frachtbriefs zu einer solchen „Belehrung“ zu benutzen, wenn eine solche nicht eben ihren starken Haken in dem Umfang des Stoffes und seiner verwickelten Natur hätte. Dieser Schwierigkeit ist auch Herr Singhof nicht Herr geworden.

Wir würden uns mit seinem Gedanken nicht so ausführlich beschäftigt haben, wenn nicht sein Entwurf und seine Zuschrift in einer viel gelesenen Beamten-Zeitung, dem „Flügelrad“, veröffentlicht (Nr 15 S. 214 und 219) und dort mit höchstem Lobe bedacht wären. Es schien uns deshalb nötig, hier auf die großen Bedenken der Belehrung durch die Frachtbrief-Rückseite hinzuweisen.

Das Eisenbahnbetriebsbudget in der zweiten badischen Kammer.

Am 7. d. M. begannen die Landstände die Beratung des Eisenbahnbetriebsbudgets. Den Kommissionsbericht erstattete der Oberbürgermeister von Heidelberg, Dr Wilckens. Der Herr Staatsminister ist durch Krankheit noch immer verhindert, den Verhandlungen anzuwohnen. Nach Worten der Anerkennung für den letzten Generaldirektor, Eisenlohr, und der Begrüßung für den jetzigen Generaldirektor Roth folgte eine Darstellung der badischen Eisenbahnverhältnisse.

Für die richtige Beurteilung sei noch eine eingehende Darstellung der im Jahre 1903 eingetretenen Besserung erforderlich. (Hierüber ist in dieser Zeitung bereits berichtet worden.) Die Zurückhaltung der Großherzoglichen Regierung in der Tarifpolitik wurde für den gegenwärtigen Zeitpunkt gutgeheißen, aber auch der Wunsch ausgesprochen, es möge auf diesem Gebiete bei Eintritt besserer Verhältnisse fortgefahren werden. Wegen der in der Presse („Schwäbischer Merkur“) angeregten Zweifel an der Rentabilität der Kilometerhefte wurde die Regierung um Aufschluß ersucht, unter Betonung des Kommissionsstandpunktes, daß die Beibehaltung des Kilometerheftes der Einführung der IV. Wagenklasse vorgezogen werde. Erwünscht sei eine Verständigung der deutschen Staaten über die Tarifierung. Von einem Anschluß an die preußische Verwaltung sei in der Kommission nicht die Rede gewesen. Die weitere Ausführung des Redners, daß es durch fortgesetzte Verbesserung unseres Eisenbahnwesens möglich sein werde, den wertvollen, für das badische Staatswesen bedeutsamen Besitz zu erhalten, fand ein lebhaftes Bravo.

Ministerialdirektor Zittel führte zunächst aus, daß das Budget sich auf den Ergebnissen des Jahres 1902 aufbaue, und gab sodann einige Erläuterungen über den Betriebskoeffizienten, der nicht so gefährlich sei, wie es den Anschein habe; der badische dürfe vor allem mit dem preußischen nicht in Vergleich gesetzt werden. Bei einem kleineren Bahnnetz sei es unausbleiblich, daß außerordentliche Ausgaben, wie Gleisumbauten, sehr stark auf das Ergebnis einwirken, eine richtige Beurteilung könne sich daher nur auf einen Durchschnitt mehrerer Jahre stützen; es sei auch natürlich ein Land mit starkem Güterverkehr gegenüber anderen mit geringerem sehr im Vorteil. In Preußen kommen auf 1 Bahnkm 853000 tkm, in Baden nur 660000 tkm; die kilometrische Einnahme betrage in Preußen 28500 ℳ, in Baden 26300 ℳ. Dazu kommen für Baden die ungleich höheren Ausgaben für Bahnbauten. Der Personenverkehr weise erhebliche Unterschiede nicht auf; die durchschnittliche Einnahme in Preußen sei wegen der IV. Wagenklasse geringer; das möge besonders von denen beachtet werden, welche die Taxe heruntersetzen wollten. Berücksichtigt werden müsse auch die anderen Ländern gegenüber sehr reichliche Ausstattung der badischen Fahrpläne, die eine Einschränkung gebiete. Auch dürfe das Anwachsen der Eisenbahnschuld nicht in der jetzigen Gangart weiterschreiten, wenn nicht ein Mißverhältnis zwischen

den Aufwendungen und den Leistungen eintreten soll. Das Ergebnis der kritischen Betrachtung sei, daß die badischen Eisenbahnverhältnisse nicht gerade günstig seien, daß aber auch kein Grund zu Pessimismus vorliege, wenn man nur verstehe, Maß zu halten.

Generaldirektor Roth gab sodann eine Darstellung der Betriebsergebnisse des Jahres 1903, die erst in den letzten Tagen endgültig festgestellt werden konnten. Die Reineinnahme betrug 8 750 000 ℳ mehr als im Vorjahr. Davon entfallen 3 715 000 Mark auf Mehreinnahmen, der Restbetrag auf Minderausgaben. Der Güterverkehr brachte 2 267 000 ℳ mehr, und zwar war eine Zunahme des Verkehrs fast auf allen Gebieten, besonders aber bei der Kohlenbeförderung, zu bemerken. Die persönlichen Ausgaben haben um 970 000 ℳ zugenommen, während bei den sachlichen Ausgaben eine Verminderung von 5 590 000 ℳ sich ergibt. Dies ist zunächst ein Ergebnis äußerster Sparsamkeit verbunden mit dem Umstand, daß bedeutende Vorräte aus den Vorjahren in das Betriebsjahr 1903 herübergenommen wurden. Dadurch allein aber hätten sich die angeführten Minderausgaben nicht erzielen lassen. Es wurden für Unterhaltung der Bahn 3 134 000 ℳ weniger aufgewendet und weniger dringliche Arbeiten im Betrag von 1 375 000 ℳ zurückgestellt; auch wurde für Betriebsmittel ein erheblich geringerer Betrag aufgewendet. Aus diesen Angaben wolle man entnehmen, daß die sachlichen Ersparnisse zum größten Teil buchmäßige sind und das nächste Budget belasten werden. So günstig also auch der Abschluß ist, so darf er in uns doch keine allzu großen Hoffnungen erregen, während es auf der anderen Seite natürlich eine Übertreibung ist, wenn im „Schwäbischen Merkur" von einem ausnahmsweisen „Glücksherbst" die Rede ist. Man darf ja wohl hoffen, daß die Besserung der wirtschaftlichen Gesamtlage andauert und ihre Wirkungen auch im Eisenbahnwesen sich fühlbar machen.

Hinsichtlich der Kilometerhefte kann nicht zugegeben werden, daß sie eine so ganz verfehlte Einrichtung sind, wie dies in der einen oder anderen Zeitung schon behauptet worden ist. Zudem könne selbst in diesem Fall nicht so ohne weiteres an ihre Abschaffung gedacht werden, da mit ihrer Einführung nicht eine Erhöhung der Einnahmen, sondern eine Verbilligung der Tarife beabsichtigt war. Unrichtig sei es, die niedere Rente auf die billigen Tarife zurückzuführen. Baden stehe hinsichtlich der Einnahme auf das Personenkilometer fast an der Spitze, jedenfalls vor Preußen-Hessen, und werde nur von Bayern übertroffen. Die Verwaltung denke nicht daran, das Kilometerheft abzuschaffen, das sich einer stets wachsenden Beliebtheit erfreue.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Beförderung von Frachtstückgut.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 15. Juli 1902 sind die Zugverbindungen für die Beförderung geschlossener Stückgutwagen für die ganze Beförderungsstrecke innerhalb der preußisch-hessischen Staatsbahnen festzulegen. Nach einem neueren dieserhalb ergangenen Erlaß des Ministers kann der Zweck dieser Vorschrift, auf Grund von Vereinbarungen einen möglichst glatten Durchgang auf der gesamten Beförderungsstrecke zu erzielen, nur dadurch erreicht werden, daß von der Versandverwaltung die Zeit für die Beförderung nach und von allen Zwischenpunkten einschließlich des Aufenthalts daselbst übersehen wird, um danach beurteilen zu können, ob die Zuführung zur Sammelstelle eine zweckmäßige ist, ob das Gut auf den Umladestellen die nächste Beförderungsgelegenheit erreicht und ob diese Beförderungsgelegenheit auch für den gesamten Weg eine brauchbare ist. Soweit diese Feststellungen noch nicht stattgefunden haben, sollen die Königlichen Eisenbahndirektionen sie alsbald vornehmen. Die Reihe der Züge auf den Beklebezetteln der geschlossenen Stückgutwagen (Abf.-Vorschrift. § 34, Abs. 17, 18 und 19 und Nachtrag vom 1. Oktober 1902) ist nach dem Ergebnis der Prüfung zu berichtigen. Es ist ferner dafür zu sorgen und durch örtliche Prüfung sicherzustellen, daß die Ausfertigung der Beklebezettel mit den Zügen für den ganzen Beförderungsweg erfolgt und diese Zugreihe auch innegehalten wird. Auf Grund der Bezettelungen ist auf den Umladestellen und während der Beförderung die richtige Benutzung der Züge und die Innehaltung des vorgeschriebenen Beförderungsplans zu beobachten.

— **Die Togo-Eisenbahn in der Budgetkommission des Reichstages.** Von dieser ist nach zweitägigen Beratungen die Vorlage wegen Erbauung der Eisenbahn Togo-Palime mit der sehr erfreulichen Änderung angenommen, daß an Stelle der Spurweite von 75 cm eine solche von 1,067 m gesetzt ist, nachdem der Kolonialdirektor Dr Stübel es für möglich erklärt hatte, die Bahn für 7 000 000 ℳ mit 1 m-Spurweite zu bauen. Die §§ 1—3 des Gesetzentwurfs wurden unter Zustimmung des Regierungsvertreters in folgender Fassung angenommen: „§ 1. Der Reichskanzler wird ermächtigt, dem Schutzgebiet Togo zum Zweck des Baues einer Eisenbahn von Lome nach Palime in einer Spurweite von mindestens 1 m ein Darlehen bis zum Höchstbetrage von 7 800 000 ℳ (in der Vorlage wird eine zu 3½ % verzinsliche Anleihe von 8 000 000 ℳ verlangt) nach Maßgabe der zu bewilligenden Etatsbeträge zur Verfügung zu stellen und die dafür erforderlichen Mittel im Wege des Kredits flüssig zu machen. § 2. Dieses Darlehen ist seitens des Schutzgebiets Togo binnen 30 Jahren vom Tage der Auszahlung ab nach einem vom Reichskanzler aufzustellenden Tilgungsplan zurückzuerstatten und bis dahin mit 3½ % jährlich zu verzinsen. § 3. Die zur Verzinsung und Tilgung erforderlichen Beträge sind alljährlich in den Etat des Schutzgebiets Togo aufzunehmen und zur Verfallzeit aus den bereitesten Einkünften desselben an das Reich abzuführen." § 4 wurde trotz der vom Kolonialdirektor erhobenen Bedenken wegen der der Regierung erwachsenden Schwierigkeiten in folgender Fassung angenommen: „Die Gewährung des in § 1 bezeichneten Darlehens ist davon abhängig, daß sich die im Verkehrsbezirk der zu erbauenden Eisenbahn tätigen Landgesellschaften und Plantagenbesitzer zu einem ihren Interessen entsprechenden Beitrag zum Bahnbau verpflichten und daß letzterer mit einer Spurweite von 1,067 m ausgeführt wird." Der Annahme waren sehr lebhafte und eingehende Erörterungen vorangegangen. Für die Notwendigkeit und Nützlichkeit des Baues trat insbesondere der Abgeordnete Graf Oriola als Berichterstatter mit folgenden Ausführungen ein: Die Baumwollkultur in jenen Gegenden habe nicht nur für die Kolonie, sondern für unser gesamtes deutsches Wirtschaftsleben die allergrößte Bedeutung. Man solle sie fördern durch Herstellung guter Absatzwege, und diese kurze Bahnlinie würde sicherlich dem als berechtigt anerkannten Ziel der Versorgung Deutschlands mit eigener Baumwolle uns wesentlich näher bringen. Der Abg. Richter legte auf die Förderung der Baumwollkultur gar keinen Wert, denn er meinte, wenn die Baumwollpreise so hoch blieben, wie sie gegenwärtig sind, so würde man überall Baumwolle bauen; es frage sich nur, ob man dazu bei uns eine Eisenbahn bauen solle oder nicht. Diese eine Linie würde schließlich den Transport der Baumwolle bis zu den Bahnstationen doch nicht unnötig machen, und er würde lieber das Geld für diese Bahn sparen, deren Verzinsung die Kolonie aus den erhöhten Zöllen doch nicht aufbringen könne. Das letztere suchte der Kolonialdirektor Dr Stübel zu widerlegen durch den Hinweis darauf, daß schon gegenwärtig die Zölle 1 000 000 ℳ einbringen und im Steigen seien. Die Kaufleute in Togo hätten sich ausdrücklich mit der Erhöhung der Zölle einverstanden erklärt, wenn die Bahn gebaut würde, die, wenn sie auch nicht gleich eine Rente gäbe, doch sicherlich Handel und Wandel in erfreulichster Weise beeinflussen müsse. Die starke Ausfuhr von Ölpalmenprodukten sichere aber der Togobahn auch ohne Baumwollkultur bereits eine angemessene Deckung ihrer Betriebskosten, so daß er glaubte, der Bahn eine günstige Zukunft in Aussicht stellen zu können. Abg. Dr Beumer betonte ganz besonders die Wichtigkeit der Baumwollfrage, die nicht, wie der Abg. Richter behauptete, mit der augenblicklichen Kultur, sondern mit dem lange bestehenden Bestreben zusammenhänge, sich allmählich von Amerika unabhängig zu machen. Die rheinisch-westfälischen und die süddeutschen Spinner hätten dafür große Mittel aufgewendet. Die Beschaffenheit der Baumwolle sei durch die Bremer Börse als durchaus gut bezeichnet. Deswegen solle man die Bahn sobald als möglich bauen, um die Kultur zu fördern.

— **Die Nebenbahn Eisenberg-Crossen,** welche auf Grund des Gesetzes vom 20. Mai 1902 aus dem Besitze einer Aktiengesellschaft in das Eigentum des preußischen Staates übergegangen ist, soll nach dem diesjährigen Nebenbahngesetzentwurf einem vollständigen Umbau unterzogen werden. Die 8,7 km lange Bahn, durch welche die Industriestadt Eisenberg an die Bahn Gera-Zeitz angeschlossen ist und für welche dem Vertrage vom 10. März 1900 zufolge ein Kaufpreis von 480 000 ℳ gezahlt wurde, liegt auf der größeren Hälfte ihrer Länge auf der Landstraße, die mitten durch die Dörfer führt, und hat sehr ungünstige Neigungs- und Krümmungsverhältnisse. Schon diese Umstände sowie der steigende Verkehr der Stadt Eisenberg drängten auf eine Vervollkommnung der Betriebseinrichtungen hin. Das Bedürfnis hierfür wird aber unabweisbar mit der Fertigstellung der durch das eingangs bezeichnete Gesetz ebenfalls genehmigten Nebenbahn von Eisenberg nach Porstendorf. Mit diesem Zeitpunkte, voraussichtlich im Herbste

1905, wird die Nebenbahn Eisenberg-Crossen als ein Teil der durchgehenden Verbindung zwischen den Strecken Gera-Weißenfels und Großheringen-Saalfeld zu betreiben sein und dann wesentlich umfangreicheren Betriebs- und Verkehrsanforderungen zu genügen haben, wie jetzt als kurze Stichbahn. Dies bedingt die Herstellung eines eigenen Bahnkörpers auf etwa 6,3 km Länge und für den Rest der Strecke die Verbesserung der Krümmungsverhältnisse. Die Kosten des Ausbaues und der hierdurch bedingten Erweiterung des Anschlußbahnhofes Crossen betragen 950 000 ℳ, also nahezu das Doppelte dessen, was der Ankauf der Privatbahnanlagen gekostet hat. Es ist jedoch eine sehr bedeutende Verkehrssteigerung um so sicherer zu erwarten, da mit der am 1. April 1903 erfolgten Übernahme des Betriebes der Bahn durch die preußische Staatsbahnverwaltung anstatt der früheren Privatbahntarife die billigeren Staatsbahntarife in Kraft getreten sind und zugleich im Personenverkehr die IV. Wagenklasse eingeführt worden ist. So ist bereits in den ersten 9 Monaten des Staatsbahnbetriebes der Güterverkehr gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres um 11 % gestiegen. Die Zahl der verausgabten Fahrkarten hat sich infolge Einführung der IV. Wagenklasse verdoppelt.

— **Abfertigung von frankiertem Eil- und Frachtstückgut im inneren Verkehre der bayerischen Staatsbahnen mittels Eisenbahnmarken (Markenverfahren).** Aus den soeben erlassenen, vom 1. Juni d. J. ab gültigen Vorschriften entnehmen wir das wesentlichste in Folgendem:

A. Allgemeine Bestimmungen. § 1. Im inneren Güterverkehre der bayerischen Staatsbahnen werden alle — auch die über die Strecken der preußisch-hessischen Staatsbahnen geleiteten — Sendungen, für welche die Beförderungsgebühren (Fracht, Frachtzuschlag für Angabe des Interesses an der Lieferung) durch die Versandstation erhoben oder gestundet werden und zusammen 1 ℳ oder weniger betragen, unter Verwendung von Eisenbahnmarken abgefertigt. In der Auflieferung und Frachtberechnung tritt keine Änderung ein. Ausgeschlossen vom Markenverfahren sind Sendungen, die nur teilweise frankiert werden oder mit Nachnahmen belastet sind. Eisenbahnmarken werden geführt im Werte von 5, 20, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90 und 100 ₰.

B. Behandlung der abgehenden Güter. § 2. Die Eisenbahnmarken sind im Frachtbrief unterhalb der Geldbeträge durch den die Gebühren erhebenden Schalterbeamten aufzukleben und sofort durch Aufdrückung des Tagesstempels in Schwarzdruck derart zu entwerten, daß eine Wiederverwendung nicht möglich ist. § 3. Zum Nachweise des Abganges und zu Kontrollzwecken ist ein Abgangsbuch nach einem den Vorschriften beigegebenen Muster zu führen; auf Lokalbahnstationen wird es jedoch nicht geführt und tritt bei diesen an dessen Stelle der Ausweis für abgegangene Gütersendungen. In das Abgangsbuch werden alle mit Marken frankierte Frachtbriefe fortlaufend, ohne Rücksicht auf die sonst übliche Trennung nach Empfangsstationen, mit Tinte eingetragen, und haben diese Eintragungen unter täglich mit 1 beginnender fortlaufender Numerierung zu erfolgen; nach den örtlichen Verhältnissen können mehrere Abgangsbücher, auch getrennt für Barzahlung und Stundung, geführt werden. In der Spalte „Bemerkungen" des Abgangsbuches sind täglich die Summen der gleichartigen Nebengebühren, je für sich, dann der verwendeten Marken sowie der gestundeten Beträge zu bilden und in den Schalterausweis mit der Bezeichnung „Markenabfertigung" zu übertragen. Die Abgangsbücher sind am Monatsschluß nach Anleitung der Vorschriften abzuschließen und die gefundenen Gesamtsummen in die Monatsversand-Zusammenstellung als letzte Position hinter der Abschlußsumme aus dem Hauptverfahren mit der Bezeichnung „Abgangsbuch und Expreßgut" zu übertragen. Bis zum 5. des folgenden Monats sind die Abgangsbücher an die Verkehrskontrolle der Generaldirektion einzusenden, von der sie nach erfolgter Prüfung an die Abfertigungsstellen zurückgegeben werden.

C. Behandlung der Güter während der Beförderung. § 4. Für die Behandlung der Güter auf Umladestationen und das Verfahren bei Unregelmäßigkeiten gilt der hier einschlägige § 5 der „Vorschriften für die vereinfachte Güterabfertigung im inneren Verkehre der bayerischen Staatseisenbahnen". (Hauptverfahren.) Unterwegs entstehende bare Auslagen und Nebengebühren, Zölle, Zollkosten usw. sind nach den hierüber erlassenen Vorschriften zu behandeln und in der Gebührenrechnung des Frachtbriefes zuzusetzen.

D. Behandlung der ankommenden Güter. §§ 5 u. 6 erörtern die Behandlung der Frachtbriefe auf der Empfangsstation und verbreiten sich des längeren über die Obliegenheiten der die Fracht nachprüfenden Beamten in Fällen, in denen die Abgangsstation infolge unrichtiger Frachtberechnung zu wenig Frankatur erhoben oder die Fracht zwar richtig in die Gebührenrechnung des Frachtbriefes eingesetzt, aber zu wenig Marken verwendet hat usw.

E. Anforderung und Verbuchung der Eisenbahnmarken durch die Abfertigungsstellen. § 7. Die Eisenbahnmarken werden in Blättern zu 50 Stück hergestellt; der Bedarf an ihnen ist nach dem durchschnittlichen Verbrauch von den Stationen I. und II. Klasse am 20. jeden Monats für einen Monat, von den Stationen III., IV. und V. Klasse am 20. März, Juni, September und Dezember für ein Vierteljahr mittels Bestellscheines anzufordern. Außerordentliche Bestellungen sind tunlichst zu vermeiden und die Bestellscheine, für jedes Kalenderjahr mit 1 beginnend, fortlaufend zu numerieren. § 8. Über den Bestand, Zugang und Verbrauch der Eisenbahnmarken ist von den Abfertigungsstellen eine monatliche Nachweisung nach einem den Vorschriften beigegebenen Muster zu führen. Zur Ermittlung der Einnahmen aus dem täglichen Verbrauch an Eisenbahnmarken ist bei Abfertigungsstellen mit besonderen Schalterbeamten ein Tagesausweis nach einem weiteren Muster zu führen. Der in dem Tagesausweis festgestellte Erlös ist mit den Frankaturbeträgen im Abgangsbuche abzugleichen und auf die Rückseite der monatlichen Markennachweisung zu übertragen. Auf Stationen, wo besondere Tagesausweise nicht geführt werden, ist jedoch der Tageserlös aus dem Markenverbrauch unmittelbar aus dem Abgangsbuch in die monatliche Markennachweisung zu übertragen. Der Wert der für Stundungsnehmer verwendeten Marken ist täglich in den Frachtenstundungskonten vorzutragen. Werden Sendungen nach ihrer Frankierung mit Marken auf der Versandstation zurückgenommen, so sind die Absender wegen Schadloshaltung auf den Frachterstattungsweg zu verweisen.

F. Anforderung und Verwaltung der Eisenbahnmarken durch die Eisenbahnzentralkasse und Eisenbahnbezirkskassen. § 9. Die Abgabe der Marken von der Eisenbahnzentralkasse an die Eisenbahnbezirkskassen erfolgt auf Grund der einzureichenden Bestellscheine. Die Bestellungen sind für den Bedarf eines halben Jahres — unter Berücksichtigung etwaiger Verkehrssteigerung — zu bemessen und am 1. Mai und 1. November an die Eisenbahnzentralkasse einzusenden, welche die Marken innerhalb acht Tagen abzugeben hat. Über den Empfang und die Abgabe der Marken ist von den sämtlichen Kassen ein Materialbuch, das für ein Jahr anzulegen ist, zu führen. Am Jahresschlusse ist auf Grund des abgeschlossenen Materialbuches ein genauer Markensturz vorzunehmen und über die Sturzvornahme eine Niederschrift anzufertigen. Die Materialbücher nebst den zugehörigen Bestellscheinen sowie die Niederschriften über die vorgenommenen Prüfungen des Markenbestandes und etwaige den Markenbestand berührende Entschließungen der Generaldirektion sind am 1. März jeden Jahres an das Rechnungskommissariat der Generaldirektion einzusenden.

— **Der Etat der sächsischen Eisenbahnen** wurde in der zweiten Kammer des sächsischen Landtags am 6. d. M. durch Schlußberatung erledigt. Finanzminister Dr Rüger hielt bei diesem Anlaß eine Rede, die die Eisenbahnpolitik und die Leistungen der Regierungen für das Personal ausführlich darlegte. Wir bringen die wichtigsten Teile der Rede in einer der nächsten Nummern im Wortlaut.

— **Über einen Akkumulatoren-Selbstfahrerwagen der sächsischen Staatsbahnen,** der seit dem 17. März d. J. zur Personenbeförderung im Vorortverkehr zwischen Dresden, Cossebaude und Mügeln in regelmäßigem Betriebe ist, berichtet die Zeitschrift „Elektrische Bahnen". Der Wagen III. Klasse besteht aus zwei gleichen zweiachsigen, mittels Drehzapfens verbundenen selbständigen Hälften, die sowohl von der gemeinschaftlichen, federnd aufgehängten überdeckten Mittelplattform aus, als auch durch die an den beiden Wagenenden befindlichen Vorbautüren zugänglich sind. Jede Wagenhälfte hat einen Radstand von 4 m; der unter der Mittelplattform sitzende Drehbolzen gestattet die erforderliche Einstellung in den Krümmungen. Die Räder haben 1 m Durchmesser. Der Wagen hat eine Gesamtlänge von 18,9 m zwischen den Puffern, bei 3,12 m lichter Breite und 3,8 m Höhe zwischen Schienenoberkante und Dach. Die lichte Höhe des Wagenkastens beträgt 2,5 m.

Die durch Schiebetüren vom Wageninnern getrennten Endvorbauten enthalten außer den Führerständen noch Raum für je 5 Stehplätze. In jeder Wagenhälfte stehen ferner an den beiden Längswänden Bänke von je 6,1 m Länge und in dem Zwischengange noch eine Längsdoppelbank von 4,6 m. Diese Bänke bieten zusammen 40 Sitzplätze. Da die gemeinschaftliche Mittelplattform außerdem noch Raum für 8 Stehplätze bietet, kann der Wagen insgesamt außer dem Personal 98 Fahrgäste aufnehmen.

Die aus 184 Doppelzellen bestehende Akkumulatorenbatterie ist unterhalb der Sitzbänke in luftdicht abgeschlossenen Hartgummikästen untergebracht; sie besitzt eine Kapazität von 430 Amperestunden bei 140 Ampere Entladestromstärke. Die

Entladespannung beträgt 365 Volt. Die Ladung erfolgt durch Anschluß an das Netz der Dresdener Straßenbahnen und zwar im Mittel bei 480 Volt Spannung. Der Antrieb des Wagens geschieht durch vier an dem Wagengestell neben der Achse federnd aufgehängte vierpolige Reihenschlußmotoren, deren jeder bei 360 Volt etwa 27 PS entwickelt. Diese sind paarweise in Gruppen geschaltet, die wieder entweder parallel oder hintereinander geschaltet werden können.

Der Wagen besitzt außer der Handbremse eine magnetische Bremse, deren vier im Kurzschlußstromkreis liegende Solenoide zusammen eine Zugkraft von 2000—2400 kg besitzen, die durch Hebelübersetzung auf 16 Bremsklötze verteilt wird. Acht Glühlampen dienen zur Beleuchtung des Wageninnern, Öllampen auf der Mittelplattform und in den Führerräumen als Notbeleuchtung. Zwei eiserne Regulierfüllöfen sind zur Erwärmung der Innenräume vorgesehen.

Die Geschwindigkeit des neuen Wagens ist auf 45 km in der Stunde berechnet; sein betriebsfertiges Gewicht ohne Besetzung beträgt 44 t.

— **Neue Vorschriften betreffend elektrische Starkstromanlagen.** Das württembergische Ministerium des Innern hat unter dem 14. März d. J. neue Vorschriften zum Zweck des polizeilichen Erkenntnisses über die elektrischen Starkstromanlagen (Niederspannungs- und Hochspannungsanlagen) erlassen. Als Niederspannungsanlagen sind entsprechend den vom Verband Deutscher Elektrotechniker im Jahre 1903 herausgegebenen Sicherheitsvorschriften Anlagen bezeichnet, deren wirkliche Gebrauchsspannung zwischen irgend zwei gegen Erde isolierten Leitungen 500 Volt nicht überschreitet und bei denen gleichzeitig die wirkliche Spannung zwischen irgend einer Leitung und Erde 250 Volt nicht überschreiten kann. Hochspannungsanlagen sind solche, bei denen die letztere Spannung mehr als 250 Volt beträgt bezw. betragen kann. Der Ministerialverfügung sind als Anlage I Allgemeine Vorschriften für die Anlagen beiderlei Art beigefügt, in welchen unter besonderen Abschnitten die Vorschriften zum Schutze der staatlichen Telegraphen- und Fernsprechanlagen sowie diejenigen zum Schutze des Eisenbahnbetriebes und der elektrischen Telegraphen- und Signaleinrichtungen der Staatseisenbahnverwaltung enthalten sind. Zur Sicherung der letzteren sind eingehende Bestimmungen getroffen für die Führung von Luftleitungen über Bahneigentum und für unterirdische Kabelleitungen auf solchen sowohl bezüglich der freien Strecke, als auch auf den Stationen. Als weitere Anlagen sind der Ministerialverfügung beigedruckt die Sicherheitsvorschriften des Elektrotechnikerverbandes für die Errichtung und für den Betrieb von Starkstromanlagen sowie für die Untersuchung letzterer.

— **Die Schnellfahrten mit der badischen $^2/_5$-gekuppelten Schnellzuglokomotive,** Gattung II d, die seit einigen Wochen vorgenommen wurden, fanden am 3. d. M. mit zwei Schnellfahrten auf der Strecke Offenburg-Freiburg ihren Abschluß. Über den Verlauf und die wichtigsten Ergebnisse der Fahrten bringen wir in nächster Nummer einen Aufsatz aus der Feder des Leiters der Fahrten, des Herrn Baurat Courtin in Karlsruhe. Für heute entnehmen wir einer uns zugehenden Darstellung nur folgendes: Zur Teilnahme an diesen Fahrten war eine Anzahl von Einladungen ergangen. Das Reichseisenbahnamt, das Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, die preußische Staatsbahnverwaltung, die bayerischen, sächsischen und württembergischen Staatsbahnen, die Lokomotivfabrik von J. A. Maffei in München, in deren Werkstätten die Lokomotive erbaut wurde, waren vertreten. Zur Begrüßung und Führung der Gäste war der Generaldirektor der badischen Staatseisenbahnen, Geheimer Oberregierungsrat Roth, mit einer größeren Anzahl von höheren technischen Beamten und Hilfsarbeitern erschienen. Als Höchstgeschwindigkeiten wurden bei der ersten Fahrt 136 km, bei der zweiten 140 km in der Stunde erreicht. Es herrschte starker Gegenwind, so daß die bei früheren Fahrten erreichte Geschwindigkeit von 144 km in der Stunde nicht erzielt werden konnte. Die Ergebnisse der Versuchsfahrten waren übrigens sehr befriedigend.

— **Einrichtung eines Heims für invalide Eisenbahnarbeiter.** Nach den Bestimmungen des Invalidenversicherungsgesetzes können Rentenempfänger auf ihren Antrag in ein Invalidenhaus oder in eine ähnliche von Dritten unterhaltene Anstalt aufgenommen werden, wo ihnen dann gegen Entziehung der Alters- oder Invalidenrente alle Lebensbedürfnisse und eine friedliche, stille Häuslichkeit bis an das Lebensende gewährt werden. Nachdem bereits einige Landesversicherungsanstalten mit der Einrichtung von Invalidenhäusern günstige Erfahrungen gemacht, hat neuerdings auch der Vorstand der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft die Einrichtung solcher Anstalten beschlossen und mit Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zunächst das idyllisch und schön gelegene, zur v. Conradischen Stiftung gehörige frühere Alumnat in Jenkau (Westpreußen) zur Einrichtung als erstes Invalidenheim für die Arbeiter der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung auf längere Zeit gepachtet. Jenkau liegt etwa 10 km von der Stadt Danzig und 3,5 km von der nächstgelegenen Eisenbahnstation Straschin-Prangschin (Strecke Praust-Carthaus) entfernt. Das Grundstück ist hoch gelegen, hat eine sehr gute Entwässerung und wird im Norden, Westen und Osten gegen rauhe Winde geschützt. An den vorhandenen Park mit großem Obstgarten schließt sich ein zur Stiftung gehöriger Wald von 2600 Morgen an. In dem Heim, dessen Eröffnung bei genügender Beteiligung schon zum 1. Juli d. J. erfolgen soll, können über 100 Rentenempfänger — Witwer ohne Anhang oder ledige männliche Personen — Aufnahme finden; es kommen für die Aufnahme zunächst nur Invaliden aus den Bezirken der Eisenbahndirektionen Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr., Posen und Stettin in Betracht. Sie erhalten freie Reise auf der Eisenbahn und von der Bahnstation nach dem Heim zum Zwecke der Aufnahme, freie Wohnung mit dem nötigen Inventar einschließlich Betten und Bettwäsche, freie Verpflegung — erstes und zweites Frühstück, Mittagbrot, Vesper und Abendbrot — in guter und reichlicher Weise, freie Reinigung der Wäsche, freie ärztliche Behandlung, Arznei und Heilmittel. Für ein würdiges Begräbnis sorgt die Pensionskasse. Die politischen Rechte der aufzunehmenden Invaliden bleiben unberührt. Kleidungsstücke, Stiefel, Schuhe und Leibwäsche sollen in der Regel von den Rentenempfängern mitgebracht und unterhalten werden. Von den Insassen wird erwartet — ein Zwang ist jedoch ausgeschlossen —, daß sie sich an den Haus- und Gartenarbeiten, soweit dies ihr Gesundheits- und Körperzustand gestattet, beteiligen. Werden freiwillige Feld- und sonstige Gartenarbeiten von ihnen übernommen, so werden hierfür den Leistungen entsprechende Arbeitsprämien gewährt. Arbeitsunfähige oder zur Arbeit nicht geneigte Insassen finden in einem Lesezimmer Zeitschriften, Zeitungen und Gesellschaftsspiele zur Benutzung ausgelegt; durch eine Hausbibliothek ist außerdem noch für geistige Speise gesorgt.

Da die Kosten des Unterhaltes usw. der Rentenempfänger in dem Invalidenheim wesentlich höher sein werden, als deren Rentenbezüge, so wird von der Arbeiter-Pensionskasse ein erheblicher Zuschuß geleistet werden müssen.

Die Einrichtung dieses ersten Invalidenheims für die Arbeiter der preußisch-hessischen Staatsbahnen reiht sich würdig an die erst kürzlich in Schreiberhau und Melsungen im Beisein des Ministers der öffentlichen Arbeiten ihrer Zweckbestimmung übergebenen beiden Heilstätten für lungenkranke Arbeiter der Verwaltung.

— **Brandversicherungsverein preußischer Staatseisenbahnbeamten.** Nach dem Jahresbericht für 1903 hat der im Jahre 1890 ins Leben getretene Verein auch sein vierzehntes Geschäftsjahr unter günstigen Umständen abgeschlossen. Die Gesamtsumme der in Kraft stehenden Versicherungen gegen Brand, Blitzschlag und Explosion jeder Art — andere Versicherungszweige hat der Verein niemals betrieben — betrug 609 712 200 (537 665 400) ℳ. Die Beiträge ergaben 235 173 (308 014) ℳ. Der starke Rückgang in diesem Einnahmeposten ist dadurch veranlaßt, daß der Jahresbeitrag, der für die Zeit von 1890 bis 1902 auf 60 ₰ für versicherte 1000 ℳ festgesetzt war, für 1902 auf 40 ₰ herabgesetzt worden ist. — Die Zahl der versicherten Mitglieder betrug 162 493 (142 362). — Für 1912 (1607) Schadensfälle mußten 256 018 (193 710) ℳ einschließlich der Schadensfeststellungskosten gezahlt werden. Am Jahresschlusse verblieb ein Überschuß von 38 966 (169 203) ℳ, von welchem 3000 ℳ dem Pensionsfonds für den Vereinsbeamten überwiesen wurden. Die Kapitalanlagen des Vereins betrugen 1 100 140 (1 086 176) ℳ und ergaben eine Zinseinnahme von 42 292 (40 574) ℳ. Die Steuern und Verwaltungskosten betrugen 9014 (9508) ℳ, sind also gegen das Vorjahr um nahezu 500 ℳ zurückgegangen. Die 1912 Schadensfälle verteilen sich auf 53 (43) höhere, 955 (847) mittlere und 904 (717) Unterbeamte, Hilfsbedienstete und Arbeiter. Die höchste gezahlte Entschädigung hat 5000 ℳ, die niedrigste 1 ℳ 40 ₰ betragen. Seit seiner Entstehung hat der Verein für 10 799 Schadensfälle im ganzen 1 393 527 ℳ an Entschädigungen ausgezahlt. — Daß der Verein trotz der Herabsetzung der Beiträge um 33 $^1/_3$ % und der erheblichen Vermehrung der Schadensfälle die zu zahlenden Entschädigungen und die Verwaltungskosten aus den laufenden Einnahmen hat decken können, ist ein Beweis für die zuverlässige Grundlage, auf der er beruht. Unter den 20 131 neu hinzugetretenen Versicherten befinden sich 13 007 Hilfsbedienstete und Arbeiter.

— **Die Spar- und Darlehenskasse des Bayerischen Verkehrsbeamtenvereins** hielt ihre diesjährige ordentliche Mitgliederversammlung am 23. April in Augsburg ab. Dem Geschäftsberichte des Ausschusses über das Jahr 1903 entnehmen

wir folgendes: Am Ende des Berichtsjahres betrugen die Stammeinlagen 592 021 ℳ (gegen 1902 mehr 50 466 ℳ), die Spareinlagen 394 379 (+ 63 519) ℳ, die außenstehenden Darlehen 789 467 (+ 20 681) ℳ, der Vermögensstand der Mitglieder 10^{83}917 (+ 123 311) ℳ, das Reinvermögen 45 562 (+ 4042) ℳ, der Effektenbestand 82 496 (+ 19 841) ℳ, die Hypotheken 111 500 (+ 69 000) ℳ, das Kontokorrentguthaben beim Bayerischen Verkehrsbeamtenverein, bei der Witwen- und Waisenunterstützungskasse desselben und bei der Bayerischen Handelsbank zusammen 90 582 ℳ, der Reservefonds 40 480 (+ 3863) ℳ, die Verlustreserve 4886 (+ 1705) ℳ. Darlehnsverluste fielen im Jahre 1903: 939 ℳ an: die Verwaltungskosten betrugen 8619 ℳ, die Einnahmen aus Zinsen aller Art 50 804 ℳ; die Höhe der Darlehenszinsen bewegt sich zwischen 4 und 5 %; für die Stammeinlagen wurden 4½ % und für die Spareinlagen 3½ %, im ganzen 37 799 (+ 4661) ℳ vergütet; der Mitgliederstand erhöhte sich von 2916 auf 3137.

Der in der Versammlung zur Kenntnis gebrachte Bericht des Aufsichtsrates bespricht zunächst die im Berichtsjahre erfolgte Ermäßigung des bisher für die Darlehen üblichen Zinsfußes und deren voraussichtliche Wirkung auf die Verzinsung der rasch anwachsenden Stammeinlagen, berührt sodann die bei der Kasse für die Anlage der überflüssigen Mittel geltenden Grundsätze in mündelsicheren Papieren und auf Hypotheken usw.

Wie für das Vorjahr, wurde auch für 1904 die Aufnahmegebühr auf 1 ℳ und der Zinsfuß für die Spareinlagen auf 3½ % festgesetzt; den Gewinnrest für 1903 im Betrage von 196 ℳ überwies die Versammlung auf neue Rechnung. Die von der Kassenleitung vorgeschlagenen Satzungsänderungen fanden ohne besondere Erörterungen einstimmige Annahme; hervorzuheben wäre hier die Aufhebung der bisher üblichen Anteilscheine für die Stammeinlagen und die Beschränkung der Vertretungsmacht des Kassenvorstandes in der Verfügung jeder Art über Hypotheken. Die beabsichtigte Aufhebung des seit Auflassung der Dienstkautionen erheblich zurückgegangenen und nicht mehr ertragsfähigen Diskontogeschäftes, Ankauf noch nicht fälliger Zinsscheine fand keinen Widerspruch.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung sind zur Beschäftigung überwiesen: der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Prang der Eisenbahndirektion in Münster i/W., die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Albinus, bisher zur Kaiserlichen Werft in Wilhelmshaven beurlaubt, der Eisenbahndirektion in Essen a/R., Messerschmidt der Eisenbahndirektion in Berlin und Giertz der Eisenbahndirektion in Altona.

Österreich.

— **Die neuen Signal- und Verkehrsvorschriften für die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen.** Die jüngst von österreichischer und ungarischer Seite erfolgte Verlautbarung eines Erlasses, mittels dessen für die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen vom 1. Mai 1905 an eine neue Signalordnung auf Haupt- und Lokalbahnen sowie die Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Hauptbahnen in Kraft gesetzt werden, ist für die Regelung des Eisenbahnbetriebes in Österreich und Ungarn von grundlegender Bedeutung. Durch die getroffenen Vereinbarungen wird unter Aufrechthaltung der im Zoll- und Handelsbündnis festgelegten Einheitlichkeit der für die Verkehrsabwicklung auf den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen geltenden Grundsätze den Eisenbahnaufsichtsbehörden in Österreich und Ungarn, welche sich bisher über jede einzelne Änderung der Verkehrsvorschriften miteinander einigen mußten, freistehen, innerhalb des Rahmens der „Grundzüge“ die Verkehrsvorschriften den jeweiligen Erfahrungen und Bedürfnissen entsprechend selbstständig abzuändern. Durch die neuen Signal- und Verkehrsvorschriften werden neben der Regelung des Fahrens in Raumabstand zahlreiche Neuerungen im Eisenbahnbetriebe durchgeführt. Von Bedeutung ist u. a. die Bestimmung, wonach die durchgehende selbsttätige Bremse bei allen Zügen einzuführen ist, die mit mehr als 60 km Geschwindigkeit in der Stunde verkehren. Bei solchen Zügen erfährt selbstverständlich die Anwendung der Handbremsen eine Einschränkung und kommt auch die Zugleine in Fortfall. Die Zugfolge in Raumabstand hat es auch ermöglicht, die regelmäßige Deckung der Züge durch die Streckenwächter aufzuheben.

Weitere Neuerungen, welche nach den Grundzügen gegenüber den gegenwärtig geltenden Vorschriften eintreten werden, sind: die Zulassung von zwei ziehenden und zwei nachschiebenden Lokomotiven bei einem Zuge, der Entfall des Sicherheitswagens bei Zügen, deren Höchstgeschwindigkeit 45 km in der Stunde nicht übersteigt, Zulassung des Fernsprechers als Verständigungsmittel zur Anzeige der Züge, Ausschluß der Beförderung von Personen in den explosive Güter befördernden Zügen, Einführung einer neuen Abstufung der bei dem Befahren der Weichen einzuhaltenden Fahrgeschwindigkeit, Beschränkung der Zulassung von Kreuzungsverlegungen auf die Fälle der Möglichkeit verläßlicher Verständigung zwischen den Stationen, Zulässigkeit der Zurückhaltung von Zügen in den Stationen bei außerordentlichen Witterungsverhältnissen. Der Genehmigung des Eisenbahnministeriums unterliegen u. a.: Die Festsetzung der zulässigen größten Achsenzahl für jede Zuggattung, die Festsetzung der auf den einzelnen Strecken zulässigen höchsten Fahrgeschwindigkeit, die Ausführung des Nachschiebedienstes mit angekuppelter Lokomotive.

Unter den wesentlichen Neuerungen der Signalordnung wären die Einführung des Vorsignals vor den Hauptsignalen und erforderlichenfalls auch vor anderen Mastsignalen sowie jene Verfügung hervorzuheben, derzufolge die Bedeutung des roten Lichtes als unbedingtes Haltsignal und hiermit auch die Beseitigung der roten Signallichter bei in den Stationen stehenden Zügen, denen eine Kreuzung oder ein Vorfahren bevorsteht, ausgesprochen wird.

— **Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn im Jahre 1903.** In der jüngst abgehaltenen Vollversammlung der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien wurden auch die Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn im Jahre 1903 zur Kenntnis gebracht. Die Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn werden in immer empfindlicherer Weise durch die Ausgestaltung der städtischen Straßenbahnen beeinträchtigt. Die Gesamteinnahmen betrugen 5 287 042 Kr. gegen 5 443 874 Kr. im Jahre 1902, die Betriebsausgaben 5 834 038 Kr. gegen 5 911 599 Kr. im Jahre 1902. Der vom Staate, dem Lande Niederösterreich und der Gemeinde Wien zu bedeckende Betriebskostenabgang beziffert sich auf 546 996 Kr., während er im Jahre 1902: 457 725 Kr. betrug. Was die Anzahl der Reisenden auf der Wiener Stadtbahn anbelangt, so sind im Berichtsjahre 32 012 240 Reisende gegen 33 807 873 im Jahre 1902 befördert worden. Die höchste Zahl der an einem Tage beförderten Reisenden betrug 227 229 Personen.

Wie der Bericht mitteilt, werden die Studien über die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Wiener Stadtbahn im Eisenbahnministerium fortgesetzt. Auf Grund derselben sind bekanntlich bereits mehrere Elektrizitätsfirmen eingeladen worden, Vorschläge für die Einführung dieser Betriebsart auf der Wiener Stadtbahn vorzulegen.

— **Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Österreich und Ungarn im Jahre 1903.** Im Jahre 1903 wurden in Österreich und Ungarn im ganzen 797,89 km neue Eisenbahnen (gegen 619,13 km im Jahre 1902) mit 207 Stationen, ferner 25 Anschlüssen an die Linien anderer Bahnverwaltungen und 7 Abzweigungen von eigenen Strecken dem Verkehre übergeben. Von den neu eröffneten Strecken entfallen auf Österreich 487,14 km (gegen 470,93 km im Jahre 1902) und auf Ungarn 310,75 km (gegen 148,21 km im Jahre 1902).

— **Von den Tunnelbauten auf der Wocheiner Bahn.** Am 23. April d. J. ist der Durchschlag im Firststollen des 455 m langen Prelesjetunnels nächst Plava am Isonzo erfolgt. Da schon einige Tage vorher der Skerttunnel bei Santa Lucia (385 m) und der Majdatunnel bei Canale (172 m) durchgeschlagen worden sind, hat sich die Zahl der zum Stollendurchschlage gelangten kleinen Tunnel auf der Südrampe der Wocheiner Bahn auf 14 mit einer Gesamtlänge von 2629 m erhöht. Es sind nunmehr noch die Stollen für acht Tunnel mit 3884 m Länge in Arbeit.

Ungarn.

— **Rückwirkung des Ausstandes auf die militärische Stellung der Streikenden.** Anläßlich des nunmehr beendeten Eisenbahnerausstandes in Ungarn taucht in Offizierskreisen die Frage auf, ob und welche Stellung die Heeresverwaltung bezw. das ungarische Landesverteidigungsministerium jenen an dem Ausstande beteiligt gewesenen Eisenbahnbeamten gegenüber einnehmen werde, welche die Stellung eines Reserveoffiziers im k. und k. Heere oder in der ungarischen Landwehr bekleiden. Da die betreffenden Beamten die Erfüllung ihrer Amtspflichten, zu welcher sie durch ihren als Staatsangestellte abgelegten Diensteid gebunden waren, verweigert haben, sind sie, wie der „Pester Lloyd“ ausführt, zweifellos eidbrüchig geworden. Dies ist auch, wie aus wiederholten Erklärungen des ungarischen Ministerpräsidenten und des ungarischen Handelsministers hervorgeht, die Auffassung der ungarischen Regierung. Es fragt sich nun, ob ein dieses Deliktes überwiesener Staatsbeamter in der Stellung eines Reserveoffiziers belassen werden kann oder nicht. Zur Entscheidung dieser Frage sind die militärischen Ehrenräte berufen. Es kann daher kaum einem Zweifel unterliegen, daß gegen jene ungarischen Staatsbahnbeamten, gegen welche von der ungarischen Regierung das Strafverfahren eingeleitet und durchgeführt wird, auch von den

militärischen Behörden das ehrenrätliche Verfahren angeordnet werden wird, falls die betreffenden Beamten die Stellung eines Reserveoffiziers bekleiden.

— **Verstaatlichung der Arader und Csanader Eisenbahn.** Einer unverbürgten Nachricht zufolge befaßt sich die ungarische Regierung mit der Frage der Verstaatlichung der Arader und Csanader Eisenbahn. Der Regierung steht das Einlösungsrecht konzessionsmäßig vom 1. Januar 1906 ab zu. Das Aktienkapital der genannten Gesellschaft beträgt 25 511 400 Kr. Das Bahngebiet umfaßt mit den in Betrieb der Arad-Csanader Eisenbahn befindlichen Linien etwa 500 km.

Übrige europäische Länder.

— **Tunnelverbesserungen in Belgien.** Über einige Tunnel, welche nicht nachließen, die Reisenden zu beunruhigen, schreibt die „Indép. belge“ scharf ironisch: „Das außerordentliche Budget bringt eine Kreditforderung, um den Tunnel von Braine-le-Comte umzugestalten. Man kennt aber die weise Langsamkeit, mit welcher bei uns die Verwaltung arbeitet. Wenn der Tunnel von Braine-le-Comte ihr Widerstand leistet, dann ist er gewiß solid.“ Im Tunnel von Huy seien die begonnenen Arbeiten unterbrochen und dann wieder aufgenommen. Die Ingenieure, so versichere man, wären auf eine frühere Idee zurückgekommen: der bestehende Tunnel soll gepanzert werden. Man werde ihn mit starken Gußplatten, die durch ein Gerüst von Eisenbalken gehalten werden, einfassen. Links vom alten Tunnel werde eine neue Höhlung gegraben, und nach beendeten Arbeiten würden die Züge nach Lüttich durch den gepanzerten Tunnel und die nach Namür durch den neuen Tunnel fahren.

— **Celerina-St. Moritz.** Eine internationale Touristenbahn von hervorragender Bedeutung geht ihrer Vollendung entgegen. Die im vorigen Jahre bis Celerina eröffnete Albulabahn wird nach einer neuen Mitteilung der Rhätischen Bahnen voraussichtlich am 1. Juli bis zu ihrem Endpunkte in St. Moritz geführt. Die Bahn erschließt das an Naturschönheiten so reiche und besonders eigenartige Engadin. Auf allen Zufahrtswegen sind zahlreiche Zugverbindungen vorgesehen, um die Bahn von allen Hauptstädten Europas aus bequem erreichen zu können. Auf der Bahn selbst von Chur über Thusis nach Samaden und St. Moritz werden täglich acht vollständige Personenzüge verkehren. Auf einem Teil der Strecke verkehren zwei weitere Personenzüge. Außerdem ist ein Schnellzug in Aussicht genommen. Auch soll vom 1. Juli an der Engadinexpreß verkehren und bis St. Moritz durchlaufen. Den täglichen Schnellzug nach St. Moritz erreicht man von Basel aus, ab 8.20, von Zürich ab 10.50 vormittags. Beide Städte sind zu diesen Zeiten von ganz Mitteldeutschland aus bequem in einer Nachtfahrt zu erreichen. Die beste Verbindung von Berlin geht nachmittags 1.50 vom Anhalter Bahnhof nach Wahl über Baden oder über das Elsaß nach Basel. Man ist dann schon am anderen Nachmittag im Engadin und abends $6.^{10}$ in St. Moritz. Der Engadinexpreß trifft schon um $\frac{1}{2}2$ in St. Moritz ein. Er geht aber von Basel morgens $5.^{03}$, von Zürich 7.05 ab.

— **Schnellzugverkehr über den Bodensee.** Die von Bayern ausgehende Anregung, eine Schnellzug-Trajektlinie Lindau-Romanshorn über den Bodensee zu schaffen, scheint in der Schweiz leidlich günstige Aufnahme zu finden. Der Gedanke ist im Anschluß an die im vorigen Herbst für den Schnellzugverkehr Berlin-Kopenhagen eröffnete Dampffähre Warnemünde-Gjedser aufgenommen worden. Der Güterverkehr wird über den Bodensee durch Dampffähren von Lindau und Friedrichshafen aus schon seit längerer Zeit bewerkstelligt. Die jetzige Dampffähre vermag von Lindau nach Romanshorn bei Vollbelastung mit zwei Schlepptrajektkähnen einen Güterzug von 32 Wagen in zwei Stunden über den See zu befördern. Nun soll für den Schnellzugtrajekt die Fahrzeit auf eine Stunde vermindert werden können. In schweizerischen Blättern wird dargelegt, es sei begreiflich, daß gerade Bayern auf diese Idee komme; die bayerischen Staatsbahnen hätten als Besitzer der bayerischen Bodenseeschiffahrt alles Interesse, die von Bayern herkommenden Personen und Güter möglichst lange, also bis Romanshorn, auf ihren Linien zu behalten. Gehen die Züge auf dem Landwege um den See herum, so müsse Bayern den Verkehr schon bei Lindau an die österreichischen Staatsbahnen abgeben. Aber auch vom Standpunkt der schweizerischen Bundesbahnen sei die Anregung Bayerns einer ernsthaften Prüfung wert. Infolge der „Vielstaaterei“ um den oberen Bodensee herum habe der durchgehende Schnellzugverkehr mit großen Schwierigkeiten zu rechnen; die österreichischen Staatsbahnen haben in Anbetracht ihrer kurzen Teilstrecke (Bregenz-St. Margarethen) kein großes Interesse an der Förderung des internationalen Schnellzugverkehrs von der Schweiz nach München, und Bayern müsse aus den oben erwähnten Gründen geradezu gegen eine Entwicklung dieses internationalen Landverkehrs sein. So habe sich Bayern rundweg ablehnend verhalten, als auf der letzten europäischen Fahrplankonferenz in Stuttgart von den schweizerischen Bundesbahnen die Führung der Expreßzüge Zürich-Romanshorn-München angeregt wurde. Da keine Aussicht bestehe, daß Bayern in absehbarer Zeit von seinem Standpunkt abgehen werde, so sei jede Verbesserung des internationalen Schnellzugverkehrs mit Süddeutschland auf dem Landwege in Frage gestellt, und es liege also auch im Interesse der schweizerischen Bundesbahnen, daß Bayern zu einer ordentlichen Lösung der Trajektfrage gelange. Wenn bald die Doppelspur Winterthur-Romanshorn ausgebaut sei, so verfügten dann auch die Bundesbahnen über eine in jeder Beziehung erstklassige Zufahrtlinie zum Bodensee. Zu bemerken ist übrigens, daß bereits einzelne Schnellzüge München-Schweiz um den Bodensee über Bregenz durchgeführt werden. Im allgemeinen schlägt etwas in diese ganze Frage eine Broschüre ein, welche Professor Becker in Zürich (Verlag A. Müller daselbst) über Wasserstraßen zur und in der Schweiz veröffentlicht. Auf einigen Seen, so führt er aus, sei mit der Vollendung der Längs- und Gürtelbahnen der Schiffsverkehr ganz eingegangen. Wer die langen Güterzüge sehe, die sich langsam an den Ufern der Flüsse und Seen entlang bewegen, frage sich unwillkürlich: warum verlegt man diese Fracht nicht hinauf aufs Wasser und gibt die Eisenbahn frei für den Eilverkehr (internationale Zugverbindungen), für den sie immer mehr und zuletzt vielleicht ausschließlich bestimmt sein werde, wenn erst einmal die Bahnen zum elektrischen Betrieb übergegangen sein werden? Professor Becker glaubt nicht, daß der Verkehr auf den Wasserstraßen dem Verkehr auf den Bahnen schaden werde, und beruft sich besonders auf das Wort des Geheimen Baurats Sympher zur Karte des Verkehrs auf den deutschen Wasserstraßen: „Nicht Eisenbahnen oder Wasserstraßen, sondern Eisenbahnen und Wasserstraßen!“ In der Schweiz wird bekanntlich die Idee, den Oberrhein bis Basel dem Wasserverkehr zu erschließen, eifrig gepflegt.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Nach dem Bericht für 1903 hat mit Einverleibung der Jura-Simplonbahn das Netz der Bundesbahnen folgende Ausdehnung und Einteilung erhalten: Kreis I (Lausanne) 637,8 km, Kreis II (Basel) 625,3 km, Kreis III (Zürich) 768,8 km, Kreis IV (St. Gallen) 418,5 km, insgesamt 2450 km. Die Zahl der beschäftigten Personen beträgt 24 414, d. i. um 1395 mehr als Ende 1902.

— **Die Beteiligung der schweizerischen Kantone am Eisenbahnbau.** Mit der Verstaatlichung der Hauptbahnen durch die Eidgenossenschaft haben die einzelnen größeren Kantone zum Ausbau ihrer Nebenbahnen eine rege Tätigkeit entfaltet und zum Teil besondere Gesetze erlassen. Jetzt liegt ein solches im Kanton Freiburg zur Beratung vor. Bemerkenswert ist daraus, daß, sobald der Staat (Kanton) einem Unternehmen eine Beihilfe zugesichert hat, auch die interessierten Gemeinden sich beteiligen müssen, im Verhältnis ihrer Mittel und des Dienstes, den die zu bauende Linie ihnen leisten kann. Wenn es zu keiner Verständigung kommt, setzt der Staatsrat des Kantons die zu leistenden Anteile der Gemeinden zur Beihilfe fest. Letztere erfolgt durch Übernahme von Aktien.

Der Kanton Bern weist in seiner Staatsrechnung für 1903 Eisenbahnkapitalien von rund 14 000 000 Fr. auf, welche Staatsbeteiligung auf 11 verschiedene Unternehmungen kommt. Durch weitere zugesagte Beihilfen, Vorschüsse usw. ergeben sich zusammen 22 000 000 Fr. Von fast der ganzen Summe, nämlich 20 400 000 Fr. dieser Eisenbahnkapitalien bezieht die Staatskasse des Kantons keine direkten Einkünfte, so daß sich eine Zinsbelastung von 714 000 Fr. ergibt, die nächstes Jahr auf 840 000 Fr. steigen wird.

— **Verkehrsverbesserungen auf den Römischen Nebenbahnen.** Seit Jahren hört man Klagen über den unzulänglichen Dienst auf den Römischen Nebenbahnen, welche nach den von den Römern selbst und von vielen Fremden stark benutzten und sowohl landschaftlich als auch vom künstlerischen und geschichtlichen Standpunkte aus so viel Sehenswertes bietenden Orten Frascati, Albano, Anzio, Nettuno und Castelgandolfo führen. Die Klagen betrafen besonders die unzulängliche Anzahl der geführten Züge und die Beschaffenheit des Wagenmateriales. Um den Übelstand zu beheben, ist zwischen dem Staat und der Gesellschaft für die römischen Nebenbahnen ein Vertrag zustande gekommen, laut dessen der Gesellschaft die Konzession der Linien Rom-Albano-Anzio-Nettuno und Ciampino-Frascati vom Jahre 1905 bis 1977 weitergegeben wird, mit der Verpflichtung, einen vom Hauptbahnhofe Rom-Termini unabhängigen eigenen Bahnhof zu bauen, 4 000 000 Lire für Neuanlagen und Neuanschaffungen von Rollmaterialien aufzuwenden, die Tarife um 40 % zu ermäßigen und die Anzahl der Züge bedeutend zu vermehren. Die Gesellschaft verpflichtet sich ferner, direkten Verkehr mit den Römischen Straßenbahnen einzurichten. Die Beihilfe, welche der Gesellschaft vom Staate gezahlt wurde, wird dafür von 30 500 Lire auf 156 000 Lire erhöht.

— **Einheitliche Signal- und Zugverkehrreglements.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hatte einem aus Vertretern der General-Inspektion der italienischen Bahnen und der Bahnverwaltungen zusammengesetzten Ausschusse die Abfassung einheitlicher Bestimmungen für den Signaldienst und den Zugverkehr auf den italienischen Hauptbahnen übertragen. Der Ausschuß hat nun den Entwurf dieser Bestimmungen vorgelegt; sie wurden zur ordnungsgemäßen endgültigen Prüfung an die beratenden Staatskörper und an die Generaldirektionen der Bahnen überwiesen. Es ist Absicht des Ministers, die neuen Bestimmungen auf den 1. Juli 1905 einzuführen.

— **Geistesgegenwart eines schottischen Lokomotivführers.** Der am 15. April um $8.^{15}$ abends von Kings Cross abgelassene Schlafwagenexpreß entging dank dem raschen Eingreifen eines Führers großer Gefahr. Der Zug, einer der beliebtesten auf der Ostküstenlinie, ist wenige Minuten vor Mitternacht in York fällig; die $80\frac{1}{2}$ englische Meilen lange Strecke nach Newcastle o/T. wird in 90 Minuten ohne Aufenthalt, jedoch mit verminderten Geschwindigkeiten über den Durhamviadukt und die Tynebrücke, durchfahren.

Der von zwei schweren an der Spitze befindlichen North Eastern-Lokomotiven beförderte Expreß bestand aus 10 Wagen im Gewichte von 400 t. Bald nach $1.^{00}$ morgens des 16. April fuhr in Newcastle eine Schiebemaschine vom Güterbahnhofe auf die Hauptlinie, als der Führer das Herannahen des Expreßzuges wahrnahm, sogleich die große Gefahr erkannte und demgemäß mit kühler Überlegung handelte. Er legte den Hebel aus und fuhr mit größtmöglicher Geschwindigkeit dem Expreß vorauf. Als die Entfernung zwischen dem Zuge und seiner Maschine immer kleiner wurde und ein Zusammenstoß — obgleich alles geschehen war, um das Unheil zu mildern — unvermeidlich schien, sprangen Führer und Heizer von der Maschine ab. Der Signalwächter der Station Darlington war vergeblich bemüht, durch Schwingen der roten Lampe die Aufmerksamkeit des Führers der ersten Zuglokomotive, der das Hindernis auf der Bahn offenbar nicht bemerkt hatte, zu erregen. Der Zug stürmte weiter, stieß außerhalb der Station mit Gewalt an die Schiebemaschine, die er mit der hinteren Achse aus dem Gleise hob und mit ineinander geschobenen verschränkten Puffern vor sich her schob, während die zweite Zugmaschine durch den Anprall auf das hintere Ende der ersten aufstieg.

Auf diese Weise fuhr der Zug noch mehr als 300 m weiter, ohne daß merkwürdigerweise eine der Lokomotiven entgleiste. Führer und Heizer der ersten Maschine erlitten durch Anschleudern an den Tender Quetschungen, jedoch klagte keiner der zahlreichen Reisenden über eine Verletzung. Alle drei Lokomotiven waren für den weiteren Dienst ungeeignet; eine neue übernahm nach 40 Minuten Verzögerung die Führung des Zuges.

Allgemeines.

— **Signalkörper für Knall- und Lichtsignale.** Die Firma G. Seuthe in Weimar stellt Signalkörper für Knall- und Lichtsignale her, die bei verschiedenen Bahnverwaltungen: der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, den österreichischen Staatsbahnen, den schweizerischen Bundesbahnen, nach Mitteilungen dieser Bahnen mit gutem Erfolge probiert sind. Ihr Knall ist stärker, als der der bisher gebräuchlichen Knallkapseln. Daneben aber besitzen die Signalkörper den Vorzug, sehr stark aufzuleuchten und dabei nach Angabe der Firma eine Lichtmenge bis zu 2 000 000 Normalkerzen zu entwickeln, so daß das Signal vom Lokomotivpersonal nicht übersehen werden kann. Knall und Lichtwirkung erfolgen sofort, wenn das erste Rad der Lokomotive die auf der Schiene liegende flache Messingröhre, mit der die Knallkapsel entzündet wird, zusammendrückt; nach Angabe der Firma liegen zwischen diesem Zeitpunkt und der Explosion selbst nur $^1/_{40}$ Sekunden. Der Lichtschein selbst ist von so kurzer Dauer, daß das Personal nicht geblendet werden kann. Diese Eigenschaften des Knallkörpers sind mit Rücksicht auf die Verwendung des Signals bei Nebel, Schneestürmen usw. von Wichtigkeit. Der Signalkörper kann an jeder beliebigen Stelle der Schiene mit einem einzigen Griff vermittels einer Klemmfeder leicht und sicher befestigt werden und befindet sich mit seinem Hauptteil neben der Schiene, so daß die Knall- und Lichtwirkung möglichst voll zur Geltung kommt. Der Hauptteil der Signalkörper ist nicht aus Metall, sondern aus Kartenpapier hergestellt, so daß eine Verletzung durch umherfliegende Metallsplitter ausgeschlossen ist.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Saarbrücken-pfälzischer Tierverkehr.

Die Haltestellen Niederlinxweiler, Saarhölzbach und Serrig des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, welche bisher außer dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr nur der Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken dienten, sind für den gesamten Tierverkehr eröffnet worden.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen. (1262)

St. Johann-Saarbrücken, 9. Mai 1904.

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Auf sämtlichen Linien der Kgl. ungar. Staatseisenbahnen und auf den im Betriebe derselben befindlichen Bahnen wurde der am 20. April l. J. eingestellte gesamte Güterverkehr am 27. April l. J. wieder aufgenommen.

Budapest, am 7. Mai 1904. (1262a)

Die Direktion
der K. ung. Staatsbahnen.

3. Güterverkehr.

Am 15. Mai 1904 treten im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande — Anhang zu Tarifheft 5 — für die Beförderung von Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen) sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich bis 2,5 m lang, von Puchberg a. Sch. (Schneebergbahn) nach Chemnitz, Chemnitz = Altendorf, Chemnitz = Kappel und Cossen direkte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4.

Dresden, am 10. Mai 1904. (1263)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. werden die im Nachtrag 1 zum Tarifheft 1 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 22 A und B (Kalk, gebrannter, und Kalksteine) von Märzdorf k. k. St. B. nach Bitterfeld K. E. D. Ha. von 109 auf 106 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Breslau, den 7. Mai 1904. (1264)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Der Transittarif zum 4. Heft (Reichsbahn-Baden) für die Beförderung von besonders benannten Gütern, die von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim und Rheinau und von da mittels der Bahn nach Basel (Reichsbahn) und vorgelegenen Stationen gehen, wird unter Aufhebung des Tarifs vom 15. Juli 1894 durch eine Neuauflage vom 1. Juni 1904 ersetzt. Der Tarif ist von der Drucksachenverwaltung in Straßburg zu beziehen.

Nähere Auskunft erteilt das Tarifbureau in Straßburg.

Straßburg, den 6. Mai 1904. (1265)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit dem 30. Juni d. J. werden die Tarife für den Güterverkehr zwischen Basel Bad. B. Ort und Übergang, Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz einerseits und den schweizerischen Bahnen (einschließlich der Gotthardbahn) anderseits, sowie zwischen Basel S. B. B. und Basel = St. Johann und sämtlichen badischen Stationen aufgehoben und durch neue, vom 1. Juli l. J. ab gültige Tarife ersetzt werden. Die neuen Tarife weisen für den größeren Teil der schweizerischen Stationen Ermäßigungen auf; indessen treten auch einzelne Frachterhöhungen ein. Der Zeitpunkt, von welchem ab die neuen Tarife von uns aus bezogen werden können, wird später bekannt gegeben werden. Bis dahin erteilt unser Verkehrsbureau auf Anfrage nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 9. Mai 1904. (1266)

Großh. Generaldirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 25. Mai d. J. gelangen im Tarifheft 1 für Holz aus Slavonien der Ausnahmetarife Nr 8 und 9 bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze im Rückvergütungswege zur Einführung:

Von \ Nach	Hannover (Nordbahnhof) K. E. D. H.				Leutzsch K. E. D. Ha.				Lindau (Fischerhof) K. E. D. H.			
	Holz aus Slavonien des Ausnahmetarifs Nr											
	8		9		8		9		8		9	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen											
Korneuburg*) Ö. N. W. B.	224		177		152		130		226		178	
Wien K. F. N. B.	231		—		159		—		233		—	
Wien Ö. N. W. B.												
Wien II (K. F. J. B.) k. k. St. B.												
Wien St. E. G.												

Die Liquidierung erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Duplikatfrachtbriefe bis längstens Ende April 1905.

*) Nur gültig für Sendungen, die in Korneuburg per Schiff anlangen.

(Siehe die Vorbemerkung Nr 3 auf Seite 8 des Tarifhefts 1.)

Breslau, den 12. Mai 1904. (1267)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande, Tarif Teil II, Heft 4 treten mit Gültigkeit vom 15. Mai in Kraft Frachtsätze des Ausnahmetarifs b (Kleie usw.) für Sendungen von Gaya nach Grottau bezw. Kratzau in Höhe von 207 und 211 Hellern, ferner des Ausnahmetarifs c (Ölkuchen usw.) für Sendungen zwischen Raudnitz und Dresden-Altstadt, -Friedrichstadt und -Neustadt in Höhe von 67, 69 und 70 ₰ für 100 kg

Dresden, am 10. Mai 1904. (1268)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif III, Gruppenwechseltarife I/III, II/III und III/IV.

Der bisher nur im Gruppentarife III und in den Gruppenwechseltarifen II/III und III/IV bestehende Übergangstarif mit der Kleinbahn Voldagsen-Duingen-Delligsen wird mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. auf den Verkehr mit sämtlichen preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen und auf sämtliche Güter in Wagenladungen ausgedehnt.

Hannover, den 7. Mai 1904. (1269)

Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergischer Lokalgütertarif.

Auf 17. Mai d. J. wird der Nachtrag III ausgegeben, welcher außer den schon im Verfügungswege durchgeführten Änderungen und Ergänzungen insbesondere enthält:

die Aufnahme der Stationen der Nebenbahn Laupheim-Schwendi und der dem Betrieb noch nicht übergebenen Neubaustrecke Roßberg-Wurzach sowie einer Anzahl weiterer, bisher nur als Güterhilfsstellen betriebener Stationen;

die Festsetzung einer Ausnahme von den für die Annahme und Abgabe der Güter allgemein festgesetzten Geschäftsstunden;

den Wegfall der Zusatzbestimmung über die Bestellung von Schnellzug- und Eilgütern an Sonn- und Festtagen;

die Änderung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 6 a für Steinkohlen und Braunkohlen usw. und des Ausnahmetarifs 20 für Abfälle von Baumwolle usw.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I. 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Der Nachtrag ist bei den Güterstellen erhältlich.

Stuttgart, den 11. Mai 1904. (1270)

Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Zu den Heften 6 a und 6 b des belgisch-südwestdeutschen Tarifs vom 1. Juni 1896 für den Verkehr zwischen den belgischen Seehafenstationen und den inneren belgischen Stationen einerseits und den Stationen der badischen Staatsbahn anderseits treten am 15. Mai die Nachträge VII in Geltung mit zahlreichen Erweiterungen und Ermäßigungen der Ausnahmetarife. Infolge der Aufnahme eines neuen Ausnahmetarifs für rohen oder geschälten Reis in das Heft 6 a wird ein gleichartiger Ausnahmetarif auch für Mannheim Bezirk Mainz (Heft 4 a vom 1. September 1885) und für Ludwigshafen a/Rh. (Heft 5 a vom 1. September 1895) mit Geltung vom 15. Mai d. J. eingerichtet. Nähere Auskunft erteilen die Tarifbureaus (Verkehrsbureaus) der beteiligten Verwaltungen.

Straßburg, den 7. Mai 1904. (1271)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. Mai d. J. treten im Tarifheft 1 nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 7 A (Kleie, Ölkuchen usw.) in Kraft:

Nach und von	Pegau a. d. Elster K. E. D. Halle	Pretzsch K. E. D. Halle
	Pfennige für 100 kg	
Schreckenstein Ö. N. W. B.	73*)	67*)

*) Für Ölkuchen usw. gelangen die Sätze gekürzt um 6 ₰ für 100 kg zur Anwendung.

Gleichzeitig werden die im Nachtrag 2 und im Nachtrag 7 des Tarifhefts 1 für Schreckenstein Ö. N. W. B. enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 7 A bei Beförderung von Ölkuchen usw. um je 6 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Breslau, den 10. Mai 1904. (1272)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-schweizerisch-elsässisch-südbadischer Gütertarif.

Teil II vom 1. Mai 1900.

Mit Wirksamkeit ab 15. Mai l. J. wird der mit Bekanntmachung 16 im T.-A. 47 vom 31. X. 02 eingeführte Ausnahmetarif Nr 2 a für Ton des Spezialtarifs III wie folgt ergänzt:

Nach oder von	Basel		Konstanz		Schaffhausen		Singen	
	Frachtsätze für 100 kg in							
	Franken		Mark		Franken		Mark	
Nabburg	1,35		0,94		1,17		0,93	

München, den 6. Mai 1904. (1273)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Tarif (Teil II, Abt. A) vom 1. Februar 1898.

Am 1. Juli l. J. treten an Stelle der im VII. Nachtrag vom 1. März 1903 für Peri vorgesehenen Schnittsätze der Klassen A und B der nachbenannten Stationen folgende Schnittsätze in Kraft:

Von	nach	Klasse A	Klasse B
		Franken für 100 kg	
Bautzen	Peri	8,16	7,12
Bischofswerda	„	8,05	7,01
Bodenbach (S. St. B.)	„	7,43	6,47
Dresden-Altstadt	„	7,83	—
Dresden - Friedrichstadt	„	7,88	—
Dresden-Neustadt	„	7,90	—
Ebersbach (S. St. B.)	„	8,00	6,97
Görlitz i/Schl. (S. St. B.)	„	8,33	7,27
Hirschfelde	„	8,14	7,10
Löbau i. Sachsen	„	8,12	7,08
Radeberg	„	8,03	7,00
Reichenberg (S. St. B.)	„	7,90	6,88
Tetschen (S. St. B.)	„	7,43	6,47
Warnsdorf (S. St. B.)	„	7,94	6,92
Zittau	„	8,07	7,04
Görlitz i/Schl. (S. St. B.)	„	8,33	7,27

München, den 10. Mai 1904. (1274)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

4. Heft. Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Auf 10. Mai d. J. wird der Nachtrag IV ausgegeben, welcher hauptsächlich neue, durchaus ermäßigte Frachtsätze für die Station Kastel enthält. Die weiter in den Nachtrag aufgenommenen Entfernungen und Frachtsätze für die württ. Stationen Laupheim Stadtbhf, Schwendi und Wurzach treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Bahnen Laup-

heim-Schwendi und Roßberg-Wurzach in Kraft.

Der Nachtrag ist für 20 ₰ durch die Güterdienststellen zu beziehen.

Stuttgart, den 9. Mai 1904. (1275)

Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch - hessisch - bayerischer Verband.

Für Rohzuckersendungen zur Ausfuhr, die bis 31. August d. J. auf der Station eingehen, von der die Ausfuhr erfolgen soll, wird die im Ausnahmetarif 14 für Zucker aller Art bisher gewährte Frist von 18 Monaten für die Einbringung des Frachterstattungsantrages auf 24 Monate verlängert.

Erfurt, den 7. Mai 1904. (1276)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - westfälisch - niederländischer Güterverkehr.

Der Ausnahmetarif vom 1. Juni 1898 für den Versand von frischem Obst (Kern- und Steinobst), auch frischen Nüssen und Maronen, von Stationen der Direktionsbezirke Cöln und St. Johann-Saarbrücken sowie der Crefelder Eisenbahn wird aufgehoben. Die vorbezeichneten Stationen werden am 15. Mai d. J. in den für Obst, frisches usw. für den Verkehr von Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz nach den niederländischen Hafenstationen Amsterdam, Dordrecht, Hoek van Holland, Middelburg, Rotterdam (Delftsche Poort, Fyenoord, Handelsterreinen, a. d. Maas) und Vlissingen transit und loko bestehenden Ausnahmetarif 22 aufgenommen. Die Fracht wird vom 15. Mai d. J. ab nach diesem bis auf weiteres vom 15. Mai bis 31. Dezember jeden Jahres gültigen Ausnahmetarif a) bei Auflieferung von mindestens 5000 kg mit einem Frachtbriefe auf einem Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden Wagen nach Spezialtarif A 2, b) bei Auflieferung von mindestens 10000 kg mit einem Frachtbriefe auf einem Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden Wagen nach Ausnahmetarif 4 berechnet. Soweit Sätze des Ausnahmetarifs 4 im Verkehr mit einigen Stationen des Bezirks St. Johann-Saarbrücken nicht bestehen, sind die Sätze des Spezialtarifs I zu berechnen.

Elberfeld, den 7. Mai 1904. (1277)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer und nordostdeutsch - Berlin - württembergischer Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für Rohzuckersendungen zur Ausfuhr, für welche die in den Ausnahmetarifen 14 und L bisher gewährte 18-monatliche Ausfuhrfrist in der Zeit bis zum 31. August d. J. abläuft, diese Frist um weitere 6 Monate, mithin im ganzen auf 24 Monate verlängert.

Berlin, den 11. Mai 1904. (1278)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. ab beträgt der Frachtsatz der Schnittafel II a (Ausnahmetarif B) von Brody im Verkehr nach Posen 93 ₰. Der Tarif ist auf Seite 55 entsprechend zu ergänzen.

Breslau, den 11. Mai 1904. (1279)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Englisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1904 ist die Station Metzingen in den englisch-südwestdeutschen Güterverkehr einbezogen worden.

Stuttgart, den 7. Mai 1904. (1280)

Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Tarif (Teil II, Abt. A) vom 1. Februar 1898.

Auf Seite 8 des II. Nachtrags sind unter Eilgut b folgende, ab 1. Juni l. J. gültige Schnittsätze nachzutragen:

		Franken für 100 kg
Feldmoching	Pino	15,20
	Chiasso . . .	16,32
	Peri	9,27

München, den 9. Mai 1904. (1281)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Die Station Laupheim Stadtbahnhof an der normalspurigen staatlichen Nebenbahn Laupheim-Schwendi, die voraussichtlich Mitte dieses Monats dem Betrieb übergeben werden wird, wird vom Tage der Betriebseröffnung in den obigen Tarif einbezogen.

Die Entfernungen und Frachtsätze der Station sind bei den beteiligten Stationen zu erfahren.

München, den 9. Mai 1904. (1282)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreich - Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Aufhebung der Tarife.

Die vom 1. März 1896 gültigen Tarife des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes, u. zw. die Tarife Teil I, Teil II, Heft 1 und Teil II, Heft 2 treten samt allen Nachträgen am 30. Juni 1904 außer Kraft.

Mit gleichem Termine werden auch die im Rahmen der vorbenannten Tarife im Publikationswege eingeführten Frachtsätze aufgehoben.

Die Einführung der Ersatztarife wird besonders kundgemacht werden.

Wien, am 10. Mai 1904. (1283)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost - nordwest - österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarife, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1904 gelangt der Nachtrag IV zu dem vom 1. Januar 1900 gültigen Tarife, Teil II, Heft 1 zur Einführung.

Derselbe enthält außer einigen Berichtigungen und Ergänzungen die Änderung der besonderen Bestimmungen für die Anwendung der Ausnahmetarife VI (Flachs), VII (Holz), die Einbeziehung neuer Stationen in die Stationstarife, Schnittarife des Spezialtarifes 2 für Holz, ferner in die Ausnahmetarife II (Eisen), III (Emballagen), VI (Flachs), IX (Maschinen landw.), X (Spiritus), XII (Borstenvieh) und XIII (Hornvieh).

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Verwaltungen der Endbahnen, sowie bei den beteiligten Stationen zum Preise von 30 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Mai 1904. (1284)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung am 23. April 1904 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Auslosung der im Jahre 1904 zur Tilgung gelangenden Teilschuldverschreibungen der 3½ prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Teilschuldverschreibungen Lit. A pr. 5000 ℳ der deutschen Reichswährung 12 Stück, u. zw.:

85 253 846 1062 1363 1492 1580 1928 2104 2464 2569 2665.

b) von den Teilschuldverschreibungen Lit. B pr. 1500 ℳ der deutschen Reichswährung 70 Stück, u. zw.:

413 471 738 936 947 1683 1756 1831 2187 2205 2224 2274 2302 2466 3189 3226 3257 3501 3735 4084 4086 4335 4445 4614 4647 4903 5081 5454 5672 6067 6557 6984 7022 7054 7151 7574 8247 8256 8811 8966 9096 9159 9448 9889 10355 10495 10630 10749 10789 10893 10918 10987 11065 11347 11510 11524 11686 12854 12865 12882 13364 13401 13594 13894 14048 14378 14457 14647 14661 14907.

c) von den Teilschuldverschreibungen Lit. C. pr. 1000 ℳ der deutschen Reichswährung 138 Stück, u. zw.:

18 22 118 588 856 1183 1187 1414 1453 1742 1865 2254 2270 2306 2353 2645 2929 3416 3797 3848 3875 4200 4605 4685 4850 4904 5031 5422 5457 5659 6099 6213 6229 6362 7031 7560 7768 7797 8764 8828 9034 9102 9644 9684 9893 9914 10124 10145 10191 11041 11172 11228 12137 12254 12259 12310 12329 13002 13057 13226 13326 13465 13617 13777 14163 14705 15952 15612 15651 15652 15760 15937 15964 16026 16027 16062 16180 16557 16822 16965 17167 17271 17575 17696 17966 17970 18358 18454 18534 18566 18617 18790 19181 19260 19292 19883 20078 20224 20307 20325 21193 21332 21533 21590 21894 21947 22145 22456 22544 22791 22997 23207 23211 23339 23510 23740 23895 24159 24221 24392 24460 24690 25082 25189 26402 26814 27431 27738 28331 28582 28743 28880 29121 29248 29299 29355 29727 29734.

d) von den Teilschuldverschreibungen Lit. D pr. 300 ℳ der deutschen Reichswährung 171 Stück, u. zw.:

132 233 237 407 413 751 762 893 1627 1730 1795 1857 1955 2084 2217 2466 2949 3173 3342 3549 3914 4040 4698 5189 5296 5351 5424 5534 5623 5633 5868 6783 6945 7000 7701 7806 8296 8327 8373 8795 8897 8964 8975 9018 9027 9084 9341 10498 10775 11079 11252 11390 11419 11605 11749 11805 11953 12018 12032 12140 12203 12590 12658 12693 12723 12843 12970 13082 13158 13175 13361 13721 14344 14532 14717 14845 14877 15112 15532 15639 15921 16378 16562 16934 17024 17089 17126 17130 17253 17426 17593 17879 18280 18558 18741 18803 18960 19002 19030 19288 19796 20121 20301 20371 20572 20730 21182 21338 21693 21891 21990 22427 22491 23159 23200 23400 23477 23583 23594 23624 23776 23799 24738 24943 24991 25022 25204 25206 25313 25415 25541 25603 26010 26084 26374 26383 26406 27736 27825 28269 28590 28903 29127 29166 29342 29860 30013 30438 30471 30662 31039 31052 31256 31410 31628 31747 31937 32116 32630 32842 32910 33170 33527 33662 33800 33911 34020 34026 34029 34306 34371.

Die Auszahlung dieser ausgelosten Teilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1904 erlischt, erfolgt gegen Rückgabe der Teilschuldverschreibungen nebst Coupons von einschließlich Nr 18 und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung er-

sichtlichen Nominalwerte vom 30. Juni 1904 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark deutscher Reichswährung, an den Zahlstellen in Österreich dagegen nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft entweder in Mark deutscher Reichswährung oder in österr. Kronenwährung in dem dem Kurswerte der Mark entsprechenden Betrage:

in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt, Abteilung Dresden,
„ Frankfurt a/M. bei der Direktion der Diskontogesellschaft und
bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei der Böhm. Eskomptebank und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. allgemeinen österr. Bodenkreditanstalt,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Teilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre
1897: Lit. C Nr 10120
1898: „ C „ 1659
1899: „ B „ 4926 9069
„ C „ 8360 8362 11847
„ D „ 13405
1900: „ B „ 6384
„ C „ 1045 5032 8732 15931
„ D „ 11040 13610 16337 16744 23888
1901: „ B „ 8140 10050
„ C „ 6932 11175 25879
„ D „ 218 3667 11656 16612 17351 23178
1902: „ A „ 1459
„ B „ 5570 6856 14158
„ C „ 19698 26936
„ D „ 855 5153 7171 7333 8094 9194 10263 22980 29605 30249 32733 34407.
1903: „ A „ 1365 1547 1961
„ B „ 345 7118 14747
„ C „ 7347 7498 8561 20257 21495 21656
„ D „ 2488 2813 2926 4196 9689 10786 12175 16602 16710 16741 20294 23040 23724 23931 30877

Der Betrag der fehlenden Coupons wird von dem auszuzahlenden Kapitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, im Mai 1904. (1285)
Der Verwaltungsrat.
(Nachdruck wird in keinem Falle honoriert.)

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Wir bringen hiermit zur Kenntnis, daß zufolge Beschlusses der am 10. Mai 1904 abgehaltenen 46. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft der zufolge § 54 der Statuten am 1. Juli 1904 fällige Dividendencoupon Nr 46 der Aktien unserer Eisenbahngesellschaft

mit 100 Kr.

sowie der ebenfalls am 1. Juli 1904 fällige Coupon der Genußscheine

mit 50 Kr.

zur Einlösung gelangt.

Die Einlösung erfolgt — ohne Präjudiz für künftige Fälle — bereits

vom 17. Mai 1904 angefangen

bei nachstehenden Zahlstellen:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei der Böhm. Eskomptebank und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und
bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt, Abteilung Dresden,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Gleichzeitig bringen wir im Grunde des § 51 der Statuten zur Kenntnis, daß bei der laut notarieller Beurkundung am 23. April 1904 stattgefundenen Auslosung der nach § 50 der Statuten in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 196 Aktien unserer Gesellschaft nachstehende Nummern gezogen wurden:

44 90 124 149 258 675 679 895 1438 1630 1987 2107 2226 2283 2481 2556 2599 2859 2946 2959 3288 3555 4069 4581 5265 5802 6252 6312 6393 6492 6863 7121 7230 7403 7519 7565 7590 8189 8286 8406 8579 8853 8878 9014 9423 9583 9637 9744 9832 10076 10162 10558 10640 11023 11095 11178 11349 11774 12061 12283 12810 12855 13707 13797 14050 14196 14287 14295 14555 14662 14924 15302 15311 15512 15638 15879 16053 16113 16225 16296 16367 16713 16762 16861 16966 17093 17621 17644 18965 19013 19715 19890 19936 19983 20233 20668 20702 20962 21070 21281 21522 21585 21703 21732 22018 22344 22967 23052 23217 23267 23405 23508 23527 23544 23566 23697 23882 23932 24063 24065 24191 24265 24669 24841 25160 25459 25471 25689 25722 25735 25760 25999 26160 26382 26679 26730 26736 26969 26975 27141 27200 27471 27528 28123 28308 28759 28813 28853 29126 29508 29816 30118 30273 30701 30908 30978 31005 31136 31261 31379 31602 31603 31945 32265 32341 32643 32664 32694 32729 32875 33540 33708 33726 33824 33849 34011 34263 34504 34608 34674 35111 35222 35463 35663 35671 36250 36467 36603 36720 37056 37137 37202 37249 37356 37576 37967.

Die Auszahlung dieser ausgelosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien samt Coupons von einschließlich Nr 47 und Talon

am 1. Juli 1904

mit 500 fl. ö. W. = 1000 Kr. bei den oben bezeichneten Zahlstellen, bei welchen auch die nach Maßgabe des § 51 der Statuten für die ausgelosten und rückgestellten Aktien ausgefertigten Genußscheine ausgefolgt werden.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre
1901: Nr 12365 31374 32787.
1902: Nr 3941 10003 16080 19861 30111 37737.
1903: Nr 1746 4374 8170 15483 28060 30541 31786 32846 36752.

Bei Einlösung der ausgelosten Aktien wird der für die fehlenden Coupons entfallende Betrag vom Kapitale in Abzug gebracht.

Teplitz, am 10. Mai 1904. (1286)
Der Verwaltungsrat.
(Nachdruck wird in keinem Falle honoriert.)

---

5. Verdingungen.

Neubaustrecke Sprendlingen-Ober-Roden.

Das Verlegen des Oberbaues — 18 000 m Gleis, 22 Weichen — und die Ausführung der Wegebefestigungen auf den Bahnhöfen nebst teilweiser Materiallieferung — 300 qm Kopfsteinpflaster, 10 800 qm Chaussierungen und 9600 qm Bekiesungen usw. — sowie einige Nebenarbeiten sollen zusammen vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen, die Lagepläne, die Zeichnungen der Weichen und des zu verlegenden Oberbaues usw. können bei der unterzeichneten Bauabteilung — Allee Nr 3 — eingesehen werden. Auch werden die Verdingungsunterlagen gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,45 ℳ — nur in bar — abgegeben.

Die Eröffnung der geschlossen und gebührenfrei einzusendenden Angebote, welche die im Angebotsbogen näher bezeichnete Aufschrift tragen müssen, erfolgt Dienstag, den 24. Mai 1904, vormittags 10 Uhr. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Darmstadt, den 6. Mai 1904. (1287)
Großherzogliche Eisenbahn-Bauabteilung.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben in öffentlicher Verdingung zu verkaufen:

1100 t gebrauchte, noch verwendbare eiserne Schwellen, in den Bezirken der Bahnbauinspektoren Singen und Konstanz lagernd, und zwar ungefähr 600 t aus Flußeisen und 500 t aus Schweißeisen teils Hilfschen, teils Rheinischen Profils, ferner 172 t alte noch brauchbare Flußstahlschienen 129 mm hoch, teils 7,5 m, teils 9 m lang, in Karlsruhe lagernd, sowie eine in Dinglingen befindliche alte Wagendrehscheibe.

Einige Schwellen können bei uns besichtigt werden.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verkauf abgängiger eiserner Schwellen etc.“ spätestens Mittwoch, den 1. Juni d. J., vormittags 9 Uhr bei uns einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen und der Angebotsbogen nebst Zeichnungen der Schwellen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 9. Mai 1904. (1288)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 39. 18. Mai 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Schnellfahrten mit der $^2/_5$-gekuppelten Schnellzuglokomotive der badischen Staatseisenbahnen.

Die Selbstkosten des Personenverkehrs bei den Königlich sächsischen Staatseisenbahnen. (Schluß.)

Der Etat der sächsischen Eisenbahnen im Landtage.

Nachrichten:

Deutschland: Beförderung von flüssiger Luft. — Dienstvorschrift über das Meldeverfahren bei Unfällen, Betriebsstörungen usw. — Butterbeförderung in Eiskühlwagen. — Halberstadt-Blankenburger E. — Eisenbahnschiffbrücke bei Speyer. — Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland und Rußland b. Herby. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Aus der Sitzung des Lokalbahnausschusses der bayerischen zweiten Kammer. — Bau einer Querbahn durch die südbayerischen Voralpen.

Österreich: Die Kostenüberschreitungen bei den Alpenbahnen. — Einnahmen der österr. Privatbahnen. — Eisenbahntarife und Handelspolitik. — Werk- und Maschinenmeister beim Eisenbahnminister. — Schienenbestellungen für die Alpenbahnen. — Böhmische Nordbahn. — Zweigleisige Staatsbahnstrecke Wien-Allensteig. — Tunnelbauten bei den neuen Alpenbahnen. — Eine neue Bahnverbindung mit Bayern. — Die Haftpflicht der österr. Eisenbahnen anläßlich des ungar. Eisenbahnerausstandes. — Die Lage der österr. Wagenfabriken. — Ausstand beim galizisch-ungarischen Bahnbau.

Ungarn: Motorwagenbetrieb auf ungar. Lokalbahnen. — Der Ausstand und die Haftpflicht der ungar. Staatsbahnen. — Reform des Telegraphendienstes der Eisenbahnen. — Gnadengesuch für die verhafteten Führer des Eisenbahnerausstandes. — Raab-Ödenburg-Ebenfurter E. — Lotterie zu gunsten des Budapester Eisenbahn-Unterbeamtenvereins. — Personalnachrichten.

Übrige europäische Länder: Belgische Eisenbahnen. — Kongreß des Syndikats der Arbeiter u. Beamten der französ. Eisenbahnen. — Kanaltunnel u. englisch-französischer Eisenbahnverkehr. — Eisenbahnwettstreit Basel-Zürich. — Personalnachrichten von den schweizer. Bundesbahnen. — Zollkrieg zwischen der Stadt Inverness u. der Highland-E. (Schottland). — Sorge um die Nachtruhe der Reisenden auf den russischen Bahnen.

Fremde Weltteile: Die sibirischen Steinkohlenlager. — Eisenbahnbau in den deutschen Kolonien. — Williamsburg-East-River-Brücke.

Allgemeines: Übermittlung von Wettertelegrammen durch die Telegraphenlinien der preuß.-hess. Staatsb.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr 14 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Schnellfahrten mit der $^2/_5$-gekuppelten Schnellzuglokomotive der badischen Staatseisenbahnen.

Vom Baurat **Courtin** in Karlsruhe.

Mit den $^2/_5$-gekuppelten Vierzylinder-Verbundlokomotiven der badischen Staatsbahnen wurden in der letzten Zeit eine Reihe von Fahrten mit wesentlich höheren als den bislang durch die Betriebsordnung für Züge zugelassenen Geschwindigkeiten unternommen. Die Fahrten hatten den Zweck, festzustellen, welche höchsten Leistungen hinsichtlich des Kessels und der Zahl der Triebradumdrehungen Lokomotiven der hier in Rede stehenden Bauart auf die Dauer und mit Sicherheit zugemutet werden dürfen. Derartige Versuche mit erhöhter Geschwindigkeit gerade mit der $^2/_5$-gekuppelten Lokomotive zu veranstalten, war deshalb von besonderer Bedeutung, weil bei dieser Lokomotive auf den Ausgleich der hin- und hergehenden Massen durch besondere Gegengewichte völlig verzichtet ist; dieser Ausgleich findet nur insoweit statt, als er durch die Gegenläufigkeit der vier, in einer Reihe nebeneinander arbeitenden Dampfkolben sich von selbst ergibt.

War damit einerseits die möglichste Schonung des Gleises infolge des Wegfalls der freien Fliehkräfte auch bei hohen Geschwindigkeiten gewährleistet, so bestand doch auf der anderen Seite die Möglichkeit, daß durch den unausgeglichen bleibenden Rest der hin- und hergehenden Massen bei höheren Umdrehungszahlen sich Eigenbewegungen der Lokomotive von unzulässiger Größe einstellen würden. Hierüber in erster Linie sollten die Versuche Klarheit und damit gleichzeitig Unterlagen für eine neu zu erbauende Lokomotive mit zwar kleineren Rädern, aber ähnlich hohen Umdrehungszahlen schaffen.

Die Lokomotive ist eingehend im Organ für Fortschritte des Eisenbahnwesens 1903 S. 17 u. ff. beschrieben. Ihre Hauptverhältnisse sind hier nochmals kurz wiedergegeben: Bauart Atlantic. Kesseldruck 16 Atm. Feuerberührte Heizfläche 210,1 qm. Rostfläche 3,87 qm. Zylinderdurchmesser 335/570 mm. Hub 620 mm. Treibraddurchmesser 2100 mm. Fester Radstand 2200 mm. Radstand des Drehgestells 2450 mm. Ganzer Radstand 10420 mm. Reibungsgewicht 31,83 t. Dienstgewicht der Lokomotive 74,00 t. Fassungsraum des Tenders für Wasser 20 t, Kohlen 6 t. Dienstgewicht des vollbeladenen Tenders 48,77 t. Die Versuche fanden auf der Strecke Offenburg-Freiburg und zwar ausschließlich in dieser Fahrtrichtung statt; auf dem Gleis der Gegenrichtung ist die Erneuerung des älteren Oberbaues durch solchen von der für die zu erwartenden Beanspruchungen genügenden Tragfähigkeit z. Z. noch nicht völlig durchgeführt.

An dem Oberbau der Versuchsstrecke wurden besondere Vorkehrungen für die Schnellfahrten nur insoweit getroffen, als vor deren Beginn eine sorgfältige Durchsicht des Gleises vorgenommen wurde, wie sie übrigens im Hinblick auf die Einwirkungen der vorangegangenen Wintermonate ohnedem notwendig gewesen wäre. Sodann wurde während der Dauer der Versuche die Überwachung verstärkt und an einigen wenigen Stellen im Gleis, die nach Wahrnehmung bei den Fahrten noch zu wünschen übrig ließen, die nötigen Nacharbeiten vorgenommen. Die Hauptmaße und -Gewichte des mit stählernen Querschwellen ausgeführten Oberbaues sind aus nachstehendem zu entnehmen:

Schiene: Höhe 140 mm. Kopfbreite 66 mm. Geringste Breite des geschweiften Stegs 14 mm. Fußbreite 125 mm. Trägheitsmoment des Querschnitts in Zentimetern, bezogen auf die Querachse, 1485. Länge der Schiene 12 m.

Querschwelle: Länge 2,4 m. Trägheitsmoment des Querschnitts in Zentimetern, bezogen auf die Querachse, 302. Auf eine Schienenlänge entfallen 17 Schwellen, mit Abständen von 530 mm am Stoß; im übrigen steigen die Schwellenabstände vom Ende nach der Schienenmitte von 608 bis 780 mm. Die Schienenverbindung besteht aus Laschen mit 6 Schrauben, die Schienenbefestigung aus Klemmbolzen und -Platten sowie Spurplättchen.

Gewichte: Schiene das lfde. Meter 44 kg. Schwelle das lfde. Meter 26,64 kg. Schwelle das Stück 70 kg. Lasche das Stück 17,47 kg. Ein vollständiger Schienenstoß von 12 m Länge 2425 kg.

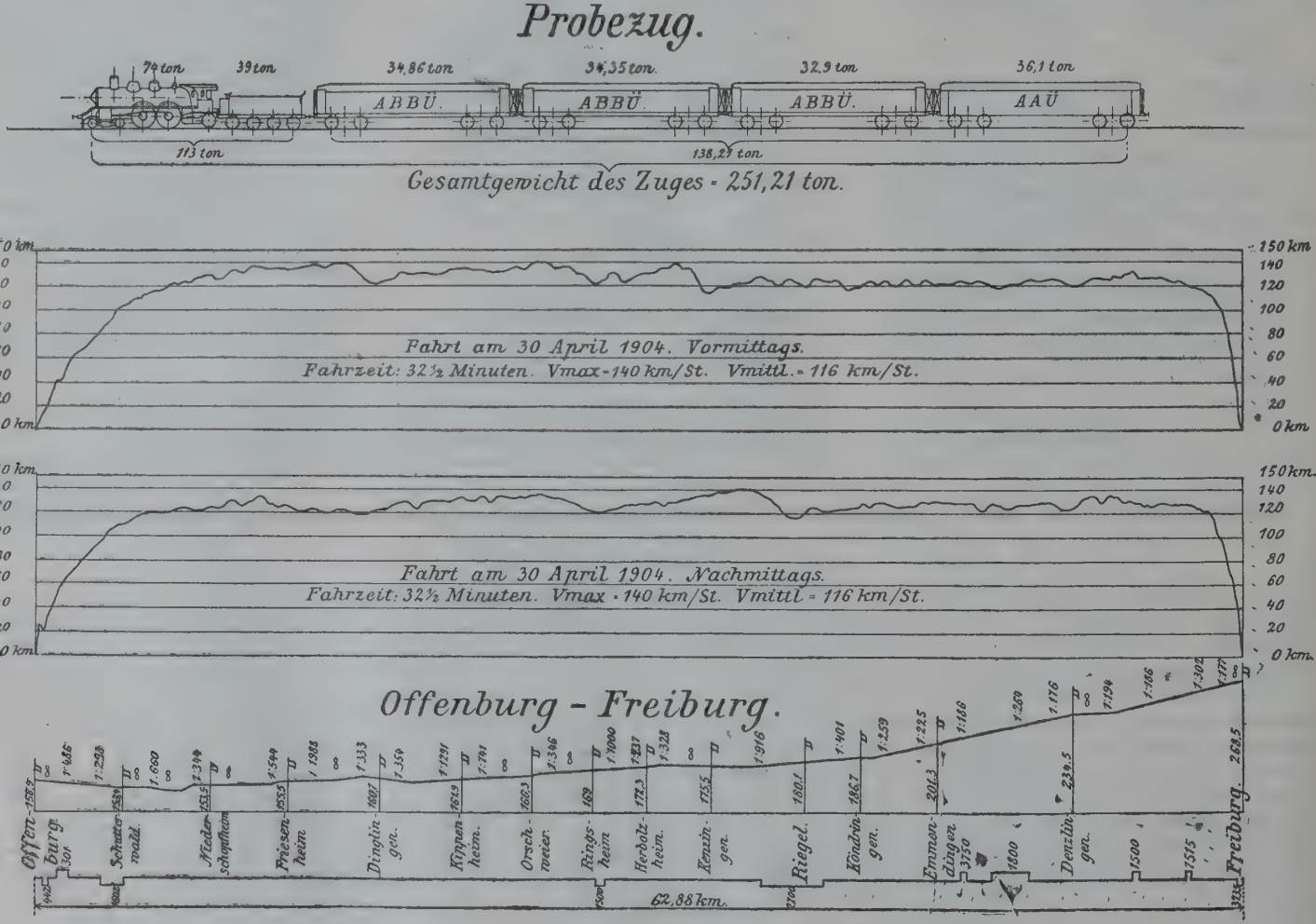
Die Versuchsstrecke zerfällt ihrer senkrechten Gliederung nach in zwei scharf begrenzte Teile. Der erste Teil, von Offenburg bis Köndringen reichend, hat das Gepräge einer Flachlandbahn mit meist geringen, aber fast anhaltenden, jedoch an zwei Stellen durch Gegengefälle von im ganzen 10,4 m Höhe unterbrochenen Steigungen, langen Geraden und nur sehr wenigen dazwischen befindlichen Krümmungen. Die Halbmesser der letzteren liegen, abgesehen von einigen unmittelbar an den Bahnhof Offenburg anschließenden stärkeren Krümmungen, die bei den Versuchen noch in die Anfahrperiode fielen, also nicht störten, zwischen 1500 und 2700 m.

Auf der Teilstrecke Köndringen-Freiburg sind Gegengefälle überhaupt nicht vorhanden. Die nur von den Stationswagerechten unterbrochenen Steigungen sind wesentlich stärker, als im ersten Abschnitt, während die Krümmungen auch hier den Betrag von 1500 m Halbmesser nicht unterschreiten.

Aus nachfolgender Zusammenstellung sowie der vorstehenden Profilskizze sind die hauptsächlichen Verhältnisse der Versuchsstrecken zu entnehmen:

		Offenburg-Köndringen	Köndringen-Freiburg	Offenburg-Freiburg
Streckenlänge . .	km	43,33	19,55	62,88
Höhenunterschied der Stationsmitten	m	27,8	81,8	109,6
Mittlere Steigung .	‰	0,642	4,18	1,75
Größte Steigung von mehr als 1 km Länge	‰	3,05	5,86	5,86
In der Geraden liegen	km	37,32	16,31	53,63
Dasselbe in Prozent der Streckenlänge	%	86	84	85

Während also der Streckenabschnitt Offenburg-Köndringen für die Vornahme von Fahrten, bei denen es hauptsächlich auf die Erreichung hoher Geschwindigkeiten ankommt, sehr günstig gestaltet ist, bietet der stärker geneigte Abschnitt Köndringen-Freiburg Gelegenheit, unter Einhaltung angemessener Geschwindigkeiten die Grenzen der Kesselleistung festzustellen, soweit diese nicht schon auf dem unteren, mit höherer Geschwindigkeit durchfahrenen Teil der Strecke erreicht werden. Da der Kessel mit Ausnahme von drei nur mit 120 bis 125 km/Std. durchfahrenen Stellen (Durchfahrt der Bahnhöfe Dinglingen und Riegel sowie Krümmung von 1500 m Halbmesser hinter Ringsheim, beide Stellen noch im flachen Teil der Versuchsstrecke gelegen) so ziemlich überall voll beansprucht war, so dürfen die Fahrten als Dauerleistungen stärkster Beanspruchung des Kessels auf einer Länge von nahezu 63 km Strecke betrachtet werden. Die Belastung des Zugs bestand aus vier Stück vierachsigen Faltenbalgwagen, nämlich



3 D-Wagen I./II. Klasse	von zusammen	102,11 t
1 Salonwagen		36,10 „
Wagengewicht		138,21 t

Die Drehgestelle dieser Wagen haben 2,5 m Radstand und dreifache Federung. Nähere Beschreibung derselben befindet sich im Organ 1897 S. 71 und Tafel IX.

Das Gewicht von Lokomotive und Tender war, da der letztere nicht mit vollen Vorräten fuhr, zu rund 113 t zu veranschlagen, so daß sich ein gesamtes Zuggewicht von rund 251 t ergab.

Im ganzen wurden 14 Fahrten unternommen, bei denen, von 110 km/Std. fahrplanmäßiger Grundgeschwindigkeit ausgehend, mit der Fahrgeschwindigkeit allmählich in die Höhe gegangen wurde. Den Beschluß der Versuchsreihe bildeten zwei Fahrten, an welchen Vertreter des Reichseisenbahnamts, der Reichsbahnen, der Kgl. preußischen, bayerischen, sächsischen und württem-

bergischen Staatsbahnen sowie der Lokomotivfabrik von Maffei in München, welcher die Lokomotive entstammt, sich beteiligten. Leider herrschte, besonders bei der ersten Fahrt, ziemlich starker Gegenwind, so daß bei dieser Vorführung zwar recht gute, aber leider nicht die besten Ergebnisse erzielt wurden. Für zwei Fahrten, welche nach den begleitenden Umständen hinsichtlich Witterung, ungehinderter Durchfahrt ohne Zwischenhalt usw. zu den besten Ergebnissen der ganzen Versuchsreihe zählen, sind die Aufzeichnungen des Geschwindigkeitsmessers (Haußhälter) der Lokomotive in vorstehender Abbildung wiedergegeben.

Die Fahrzeit vom Anfangs- bis zum Endpunkt betrug bei diesen beiden Fahrten je 32,5 Minuten, entsprechend einer mittleren Reisegeschwindigkeit von 116 km/Std.*) Im einzelnen lagen die Geschwindigkeiten fast durchweg zwischen 120 und 130 km/Std., während Geschwindigkeiten zwischen 130 und 135 km/Std. auf längere Strecken eingehalten, solche von 140 km/Std. wiederholt auf kürzere Strecken erreicht wurden. Die höchste, allerdings nicht auf einer der dargestellten Fahrten erreichte Geschwindigkeit betrug 144 km/Std. Die als untere Grenze des Beharrungszustandes zu betrachtende Geschwindigkeit von 120 km/Std. wurde bei fast allen Fahrten binnen 6 Minuten nach Abfahrt erreicht, wobei allerdings das leichte Gefäll hinter der Station Offenburg fördernde, die Durchfahrt der am Anfang der Versuchsstrecke liegenden Krümmungen von 442, 301 und 1600 m Halbmesser dafür aber verzögernde Wirkung ausübte. Von ungünstigem Einfluß auf die Erzielung einer möglichst hohen Durchschnittsgeschwindigkeit waren auch die Ermäßigungen der Fahrgeschwindigkeit auf etwa 120 km/Std., welche bei Durchfahrt der Bahnhöfe Dinglingen und Riegel mit Rücksicht auf zu durchfahrende Weichen sowie der 1500 m Krümmung bei Ringsheim wegen des Fehlens eines angemessenen Übergangsbogens sich als rätlich erwiesen und die Herabminderung schon erreichter höherer Geschwindigkeiten nötig machten.

Der Kessel erwies sich den an ihn gestellten Ansprüchen völlig gewachsen, sobald das Personal nach den ersten Fahrten sich mit den neuen Verhältnissen vertraut gemacht hatte. Dampf und Wasser konnten gut ersetzt und die Spannung zwischen etwa 14 und 16 Atm. gehalten werden.

In welch gutem Stand der Kessel noch am Ende der Fahrt war, ist daraus zu ersehen, daß die zwischen Köndringen und Freiburg liegenden stärkeren Steigungen von 5 $^0/_{00}$ und darüber mit hohen, gegen Freiburg zu mehrfach noch zunehmenden Geschwindigkeiten bis zu 135 km/Std. befahren werden konnten.

Allerdings war aus dem Zustand des Feuers, vor allem aber der starken, in der Regel zwischen 190 und 260 mm Wassersäule schwankenden Luftverdünnung in der Rauchkammer eine sehr hohe Beanspruchung des Kessels deutlich zu erkennen. Das Gewicht der Rauchkammerrückstände schwankte stark; es bewegte sich zwischen 52 und 112 kg für eine Fahrt. Neben dem jeweiligen Zustand des Heizstoffs (Ruhrkohlenziegel) hatte hier auch eine möglichst sorgfältige Überwachung und Regelung der Luftverdünnung durch das verstellbare Blasrohr erheblichen Einfluß.

Die Füllung lag in der Regel zwischen 40 und 50 $^0/_0$, wobei sich ein Verbinderdruck von beiläufig 3,5—4,2 Atm. einstellte.

Heizstoffmessungen wurden nicht vorgenommen. Einesteils würden sie bei der angestrengten Feuerhaltung ihre großen praktischen Schwierigkeiten gehabt, anderseits aber kaum ein genaues Ergebnis zutage gefördert haben. Auf Entfernungen wie die Probestrecke sie darstellte, hat das Gewicht der vom Anheizen her schon auf dem großen Rost liegenden beträchtlichen Heizstoffmengen, deren Wirkung noch weit in die Versuchsfahrt hineinreicht, noch einen zu großen und in seiner möglichen Wirkung zu wenig genau bestimmbaren Einfluß auf die während der Fahrt verfeuerte Heizstoffmenge, um für den durch die Leistungen im Beharrungszustand bedingten Heizstoffaufwand verläßliche Ziffern erwarten zu lassen.

*) Bei den zwei oben erwähnten Vorführungsfahrten wurden nur 33,25 Minuten, entsprechend 113,3 km/Std. mittlerer Reisegeschwindigkeit, erzielt.

An Speisewasser wurden jeweils 6—7 cbm verbraucht, was bei 32,5 Minuten Fahrzeit einer Verdampfung von etwa 52—62 l auf die Stunde und das Quadratmeter feuerberührter Heizfläche entspricht und ebenfalls einen sprechenden Beleg für die hohe Dauerleistung des Kessels bildet.

Die Maschine lief auch bei den höchsten gefahrenen Geschwindigkeiten noch durchaus befriedigend, wenn auch natürlich nicht mehr so ruhig, wie bei 100—120 km/Std. Geschwindigkeit. Von irgend welchen ungünstigen Wirkungen des unausgeglichenen Restes der hin- und hergehenden Massen war jedoch, auch bei abgeschlossenem Dampfregler, nichts zu bemerken. Auch die Steuerung zeigte sich den hohen Umdrehungszahlen (bei 120 bis 140 km/Std. Geschwindigkeit zwischen 303 und 354 in der Minute) völlig gewachsen, obwohl Hoch- und Niederdruckzylinder einer Lokomotivseite von nur einer gemeinsamen Schwinge gesteuert werden.

Nicht so günstig verhielten sich die Flachschieber der Niederdruckzylinder. Während die Kolbenschieber der Hochdruckzylinder keinerlei Schwierigkeiten machten, zeigten die Niederdruckschieber trotz reichlicher Schmierung und gut imstande gehaltener Entlastung mit seltenen Ausnahmen nach den Versuchsfahrten größere oder kleinere rauhe Stellen und Anfressungen, die der Nacharbeit bedürftig waren. Da die gleichen Lokomotiven mit wesentlich höheren Belastungen, dementsprechender gesteigerter Füllung und Verbinderdruck Geschwindigkeiten von 120 km/Std. bei früheren Fahrten auf längere Strecken geleistet hatten, ohne derartige Anfressungen zu zeigen, so ist die Annahme berechtigt, daß trotz der Entlastungen und besonderen Schmiervorrichtungen, durch welche Öl unter die Schieber gepumpt wird, bei den jenseits von 120 km/Std. Geschwindigkeit auftretenden Umdrehungszahlen der Schmierstoff nicht schnell und gleichmäßig genug mehr verteilt werden kann, um die beträchtliche Reibungsarbeit der Flachschieber auf ein den reibenden Flächen unschädliches Maß zu beschränken, daß also bei diesen Umdrehungszahlen etwa die Grenze der Verwendbarkeit von Flachschiebern zu suchen ist.

Aufschluß über die im Beharrungszustand geleistete Kesselarbeit gab die Auswertung der Stichmarken für Zeit, Geschwindigkeit und Streckenlänge auf dem Papierstreifen des Haußhälter-Apparats. Der Beharrungszustand wurde dabei von dem Augenblick der Erreichung von 120 km/Std. beim Anfahren bis zu dem Zeitpunkt gerechnet, wo die Geschwindigkeit beim Bremsen des Zugs von dem Endpunkt der Fahrt diesen Betrag endgültig unterschreitet. Belastet man einmal die ganze Strecke Offenburg-Freiburg innerhalb der angegebenen Geschwindigkeitsgrenzen, dann ebenso für sich die in stärkerer Steigung liegende Teilstrecke Köndringen-Freiburg, so finden sich für die beiden oben dargestellten Fahrten vom 30. April folgende Werte:

	Offenburg-Freiburg	Köndringen-Freiburg
Im Beharrungszustand durchfahrene Strecke:		
Fahrt vormittags . .	55,25 km	18 km
„ nachmittags . .	52,5 „	18,5 „
Entsprechende Fahrzeit:		
Fahrt vormittags . .	26 Min.	9 Min.
„ nachmittags . .	24,6 „	8,6 „
Mittlere Fahrgeschwindigkeit im Beharrungszustand:		
Fahrt vormittags . .	127,5 km/Std.	120 km/Std.
„ nachmittags . .	128,0 „	129 „
Mittel	127,75 „	124,5 „
Mittlere Steigung der im Beharrungszustand durchfahrenen Strecken	0,64 $^0/_{00}$	4,2 $^0/_{00}$

Unter Benutzung der von Barbier für Züge aus vierachsigen Wagen und für höhere Geschwindigkeiten zur Berechnung der Zylinderleistung aufgestellten Widerstandsformeln (Organ 1903, S. 42/43) und Berücksichtigung des Umstands, daß, wie vom Ermittler der Formel angegeben wird, für Zuggewichte und Geschwindigkeiten der hier in Rede stehenden Höhe die Formelwerte um etwa 10 $^0/_0$ zu verringern sind, findet sich für die ganze Strecke, wie für den in der größeren Steigung liegenden Abschnitt

eine Leistung des Kessels gleicherweise von rund 1700 PS, entsprechend einer Arbeitsleistung von beiläufig 8,1 PS auf das Quadratmeter der feuerberührten Heizfläche. An einzelnen Stellen, bei den zwischen 130 und 140 km/Std. liegenden Geschwindigkeiten, hat der Kessel erheblich über den obigen Betrag hinausgehende Leistungen aufgewiesen. Nach dem gleichen Rechnungsvorgang ergibt sich beispielsweise für 140 km/Std. Geschwindigkeit und die mittlere Steigung von 0,64 $^0/_{00}$ eine Leistung von rund 2140 PS, entsprechend rund 10 PS für das Quadratmeter der feuerberührten Heizfläche; doch können derartige, nur auf kurzen Strecken vollbrachte Leistungen für die Beurteilung des Arbeitsvermögens des Kessels natürlich nicht maßgebend sein.

Überraschend gut war der Lauf der Wagen, auch bei den höchsten Geschwindigkeiten. Selbst in dem am Zugschluß laufenden Salonwagen, dessen Saalraum absichtlich an das hintere Ende gestellt war, zeigten sich nach dem übereinstimmenden Urteil der Teilnehmer an den Versuchsfahrten keinerlei unangenehme Stoß- oder Schlingerbewegungen. Nur an den engeren Krümmungen von 1500 und 1600 m Halbmesser wurde die vom Fehlen genügender Übergangsbogen herrührende rasche seitliche Ablenkung bei Ein- oder Ausfahrt dann und wann als etwas zu unvermittelt wirkend empfunden, während in der Krümmung selbst der Wagenlauf ruhig war. Ähnliche Beobachtungen waren auch auf der Lokomotive zu machen. Um die Größe des Ausschlags der Wiegen an den Wagendrehgestellen senkrecht zur Fahrrichtung zu ermitteln, waren am hintersten Wagen selbsttätige Schreibvorrichtungen angebracht worden, die erkennen ließen, daß dieser Ausschlag nach jeder Seite etwa zwischen 30 und 40 mm lag, während das zum freien Ausschwingen der Wiege vorhandene Spiel zwischen dieser und dem Drehgestellrahmen 45 mm jederseits beträgt. Wie frühere Versuche gleicher Art an Zügen mit 90—100 km/Std. Geschwindigkeit lehrten, sind die dort beobachteten Ausschläge von gleicher Größe. Der bei den Schnellfahrten durch das persönliche Gefühl festgestellte ruhige Wagenlauf wurde also, soweit die Querbewegungen des Wagenkastens in Frage kommen, auch durch die erwähnten Aufschreibungen bestätigt.

Das Gleis, welches nach jeder Fahrt sorgfältig untersucht wurde, ließ keinerlei bleibende Wirkungen der vorangegangenen hohen Beanspruchung erkennen.

Berücksichtigt man, daß beim Bau der Lokomotive keineswegs an so hohe Geschwindigkeiten, wie sie hier geleistet wurden, gedacht war, daß es aber kaum erheblichen Schwierigkeiten begegnet wäre, durch angemessene Vergrößerung der Treibrad- und Zylinderdurchmesser, Einbau von Kolbenschiebern auch in die Niederdruckzylinder usw. die Bauart der Lokomotive den höheren Geschwindigkeiten völlig anzupassen, so eröffnet sich der erfreuliche Ausblick, daß der Dampflokomotive noch ziemlich weit über die heutigen höchsten Fahrgeschwindigkeiten hinaus eine Zukunft beschieden ist.

Die Voraussetzung für einen derartigen Schnellverkehr ist allerdings neben einem gesteigerten Bedürfnis nach Zeitersparnis, welches auch in der Geneigtheit seinen Ausdruck findet, die unvermeidlich höheren, den recht beträchtlich gesteigerten Beförderungskosten entsprechenden Tarifsätze zu bezahlen, das Vorhandensein von Strecken, die ihrer wagerechten und senkrechten Gliederung nach diese hohen Geschwindigkeiten nicht nur zu erreichen, sondern vor allem auch dauernd einzuhalten gestatten.

Die Selbstkosten des Personenverkehrs bei den Königlich sächsischen Staatseisenbahnen.

(Schluß aus Nr 38.)

Die bisherige angenäherte Kostenübereinstimmung zwischen den sächsischen und den württembergischen Werten ist unter D nicht mehr vorhanden; die sächsischen Werte sind hier zwei- bis dreimal höher. Wie man ohne weiteres aus dem mittleren Einheitswert ersehen kann, erscheint ein Berechnungsfehler ausgeschlossen, denn im Jahre 1899 betrugen in Württemberg die Kosten D: 5 026 681 ℳ bei einer Gesamtleistung der Personenzüge von 15 394 486 Zugkm, d. s. *32,652* ₰ für je 1 Zugkm; in Sachsen dagegen betrugen diese Kosten D im Jahre 1901: 30 806 242 ℳ bei einer Gesamtleistung der Personenzüge von 31 324 268 Zugkm, d. s. *98,35* ₰ für je 1 Zugkm.

Der hohe Betrag der sächsischen Einheitskosten dürfte seinen Grund zum Teil in der Verkehrsdichtigkeit und der sehr großen Anzahl von Verkehrsstellen, zum Teil aber auch in der anderwärts schon hervorgehobenen hohen Zahl der Beamten und Bediensteten gerade im Stations- und Expeditionsdienste haben.

Aus den vorstehenden Einzelzusammenstellungen ergeben sich alsdann:

I. Die eigentlichen Betriebskosten des Zugverkehrs.

Pfennige für je 1 Zugkm zusammen (A—D)

	Schnellzug	Personenzug	Gemischter Zug	Güterzug	Arbeitszug
rund	*288,5*	*244,0*	*264,6*	*315,2*	*177,7*

Die entsprechenden württembergischen Werte sind:

208,3	158,9	153,1	246,5	—

Hiermit ist aber die gestellte Aufgabe noch nicht gelöst, denn es gilt, die Kosten des reinen Personenverkehrs und des reinen Güterverkehrs zu berechnen. Es müssen also aus den gefundenen Einheitswerten noch die dem „reinen" Personenverkehr ganz ausschließlich zufallenden Anteile ausgeschieden werden. Dem württembergischen Berechnungsgange nachgehend, wobei hier wieder auf die Darlegungen in Nr 92/93 d. Ztg. vom Jahre 1902 hingewiesen werden darf, gelangt man alsdann zu folgenden Einheitskosten des reinen Personenverkehrs für je 1 Zugkm:

Es betragen die reinen Betriebskosten, also ausschließlich Verzinsung des anteiligen Anlagekapitals für den

Schnellzug	Personenzug	Gemischten Zug	Güterzug	Arbeitszug
255,0 ₰	*215,2* ₰	*146,1* ₰	4,7 ₰ (für Beförderung des Begleitpersonals)	9,6 ₰

Die entsprechenden württembergischen Werte sind:

177 ₰	127 ₰	77 ₰	5 ₰	—

Sonach erhält man für das Jahr 1901 folgendes Gesamt-Endergebnis für die Betriebskosten des reinen Personenverkehrs, also ausschließlich des Kostenanteils, der sich aus der Verzinsung des anteiligen Anlagekapitals ergibt:

in den Schnellzügen . . .	6 149 570 ℳ	zusammen *41 297 874* ℳ
„ „ Personenzügen . . .	30 083 447 „	
„ „ gemischten Zügen .	4 512 176 „	
„ „ Güterzügen	524 464 „	
„ „ Arbeitszügen . . .	28 217 „	

Demgegenüber bezifferten sich die Gesamtbetriebskosten aller Züge auf 86 042 948 ℳ. Es kostete sonach im Jahre 1901 der Gesamt-Güter-, Gepäck-, Post- und Arbeits-Zugverkehr 86 042 948 — 41 297 874 ℳ = 44 745 074 ℳ. Diesen Kosten stehen an Einnahmen gegenüber:

a) aus dem reinen Personenverkehr 38 875 659 ℳ (einschließlich 327 333 ℳ aus Nebeneinnahmen),
b) aus dem Gepäck-, Post- und Güterverkehr 75 376 023 ℳ (einschließlich aller Nebeneinnahmen).

Die Ausgaben des reinen Personenverkehrs überschritten also die Einnahmen um 41 297 874 — 38 875 659 = *2 422 215* ℳ,

während der Güterverkehr für sich allein einen Überschuß von 75 376 023 — 44 745 074 = *30 630 949 ℳ* ergab, aus dem gedeckt wurde:

1. der Fehlbetrag im Personenverkehr mit . .	2 422 215 ℳ
2. die zur Verzinsung des mittleren Anlagekapitals notwendigen Jahreszinsen für das Jahr 1901 in Höhe von . . . . . (was einer Verzinsung des mittleren Anlagekapitals von 3,035 % entsprach)	28 208 734 „
zusammen (wie oben)	*30 630 949 ℳ*

Hierdurch dürfte also wohl der Nachweis erbracht sein, daß die aus dem Personenverkehre erzielten Einnahmen der sächsischen Staatsbahnen im Jahre 1901 nicht zureichten, um nur die reinen Betriebsausgaben des Personenverkehrs zu decken.

Wie aus der ganzen Methode und dem Gange der Berechnung ersichtlich, gilt dieses für den sächsischen Personenverkehr nicht eben günstige Ergebnis für den Durchschnitt aller Personenzüge und Linien; es wirken also die ungünstigen finanziellen Ergebnisse einer größeren Anzahl von Nebenbahnen auf die wesentlich bessere Bilanz im Personenverkehre der Hauptlinien stark herabmindernd ein. Selbstverständlich werden die letzteren und insbesondere die Linien mit lebhaftem Schnellzugverkehre — wie sofort zu ersehen ist — an sich ein erheblich günstigeres Einnahme- und Ausgabeverhältnis gegenüber den Linien schwachen Verkehrs und am meisten gegenüber denjenigen Nebenlinien aufweisen, auf denen der Personenverkehr fast ausschließlich durch gemischte Züge aufrecht erhalten wird. Unter letztere fallen beinahe sämtliche Schmalspurbahnzüge. Wie aus der Rechnung ersichtlich, stellen sich die Betriebskosten des reinen Personenverkehrs für die gemischten Züge, auf die Einheit des Personenkilometers bezogen, weit ungünstiger als für die Schnell- und Personenzüge; denn an Betriebskosten entfallen:

auf 152 913 660 Personenkm der Schnellzüge 6 149 570 ℳ, d. i. für je 1 Personenkm 4,02 ₰,
und „ 1 147 611 001 Personenkm der Güterzüge 30 083 447 ℳ, d. i. für je 1 Personenkm 2,62 ₰
sowie „ 83 459 400 Personenkm der gemischten Züge 4 512 176 ℳ, d. i. für je 1 Personenkm 5,41 ₰.

Untersucht man daher a) einerseits, ob und mit welchem Anteile der Schnellzugverkehr und mit welchem Anteile der Personenzugverkehr an dem Fehlbetrage von *2 422 215 ℳ* beteiligt ist, und b) anderseits, wie sich das Gesamtergebnis stellt, wenn man die gemischten Züge ganz aus der Betrachtung und Rechnung ausschaltet, so gelangt man zu folgenden Ergebnissen:

Für a) Unter Hinzurechnung derjenigen Personenkilometer bezw. Einnahmen, die aus den Schnellzugzuschlägen und einem großen Teile der zusammengestellten Fahrscheinhefte sich ergeben, zum Schnellzugverkehr betrugen dessen Einnahmen an Fahrtausweisen im Jahre 1901:

in I. Wagenklasse	564 918 ℳ	zusammen 7 138 446 ℳ,
„ II. „	2 997 525 „	
„ III. „	3 576 003 „	

dagegen die Betriebskosten des reinen Personenverkehrs im Schnellzuge . . . . . *6 149 570 ℳ*
woraus sich demnach kein Fehlbetrag, sondern ein Überschuß von . . . . . *988 876* „
ergibt;

Für b) Es betrugen die Einnahmen aus den Personenfahrtausweisen:

α) der Personenzüge *und* der gemischten Züge		*β)* der Personenzüge allein (angenähert)	
in I. Klasse	290 454 ℳ	I. Klasse	290 454 ℳ
„ II. „	4 164 143 „	II. „	3 825 431 „
„ III. „	20 959 133 „	III. „	19 420 676 „
„ IV. „	5 996 059 „	IV. „	5 587 442 „
zusammen	31 409 880 ℳ		29 124 003 ℳ

dagegen die Betriebskosten des reinen Personenverkehrs in den Personenzügen einschließlich und ausschließlich der gemischten Züge:

34 595 623 ℳ bezw. *30 083 447 ℳ*
so daß sich hier ein Fehlbetrag ergibt von . . . . *3 185 743* „ bezw. ein Fehlbetrag von *959 444* „

in beiden Fällen ohne Berücksichtigung erstens derjenigen Ausgaben, die auf den reinen Personenverkehr der Güter- und Arbeitszüge (Begleitpersonal) entfallen, d. s. 524 464 + 28 217 Mark, und zweitens derjenigen Einnahmen, die aus Nebenquellen (Straf- und Lagergelder usw.) herrühren, d. s. 327 333 ℳ und die in obigen 38 875 659 ℳ mit enthalten sind.

Insgesamt erhält man danach:

A. die Bilanz des reinen Personenverkehrs in Schnell-, Personen- und gemischten Zügen:		die Bilanz des reinen Personenverkehrs in Schnell- und Personenzügen allein:	
Schnellzüge Überschuß . .	988 876 ℳ	Schnellzüge Überschuß . . .	988 876 ℳ
Personen- und gemischte Züge zusammen Fehlbetrag . .	3 185 743 „	Personenzüge allein Fehlbetrag . . .	959 444 „
(A*α*) insgesamt Fehlbetrag . .	*2 196 867 ℳ*	(A*β*) insgesamt Überschuß . . .	*29 432 ℳ*

und beziehentlich B. mit Berücksichtigung der letztgenannten Ausgaben (524 464 + 28 217) bezw. Einnahmen (327 333 ℳ)

wie vorher: Fehlbetrag	2 196 867 ℳ	wie vorher: Überschuß	29 432 ℳ
Hierzu Ausgaben (siehe oben) { 524 464 } { + 28 217 } . .	552 681 „	Hierzu Ausgaben (siehe oben) . .	552 681 „
Fehlbetrag . . .	2 749 548 ℳ	ergibt Fehlbetrag von	523 249 ℳ
Hiervon ab Einnahmen (siehe oben)	327 333 „	Hiervon ab Einnahmen (siehe oben)	327 333 „
(B*α*) bleibt ein Fehlbetrag von (s. weiter vorn)	*2 422 215 ℳ*	(B*β*) bleibt ein Fehlbetrag von .	*195 916 ℳ*

woraus man ersieht, daß (zunächst immer ausschließlich der Kosten, die sich aus der Verzinsung des anteiligen Anlagekapitals ergeben):

1. Die Betriebskosten des reinen Personenverkehrs aller Züge, die reinen Verkehrseinnahmen aus den gelösten Fahrtausweisen aller Züge überschritten haben:

A*α*) um *2 196 867 ℳ*, d. i. um etwa 5,7 % der Einnahmen, wenn weder die Nebenerträgnisse des Personenverkehrs, noch die Ausgaben für die Personenbeförderung bei den Güter- und Arbeitszügen mit in Rechnung gezogen werden, dagegen

B*β*) um *2 422 215 ℳ*, d. i. um etwa 6,3 % der Einnahmen, wenn die Nebenerträgnisse und die Personalausgaben für die Güter- und Arbeitszüge mit in Rechnung gezogen werden.

Daß 2. diese Überschreitung noch um den Betrag von *988 876 ℳ* höher gewesen sein würde, wenn nicht der Schnellzugverkehr einen Überschuß in dieser Höhe, d. i. ein Einnahmemehr von etwa 16,1 % über die Betriebskosten des Schnellzugverkehrs hinaus, ergeben hätte.

Daß 3. der Fehlbetrag an den Einnahmen allein bei den Personenzügen einschließlich des gemischten Zugverkehrs betrug: *3 185 743 ℳ*, d. i. etwa *10,1* % der Einnahmen dieser Züge.

4. Desgleichen ausschließlich des gemischten Zugverkehrs: *959 444 ℳ*, d. i. etwa *3,3* % der Einnahmen dieser Züge. Es vermehrten also die hohen Selbstkosten der gemischten Züge den Fehlbetrag um etwa 2,25 Millionen.

Daß 5. die Betriebskosten des reinen Personenverkehrs allein der Schnell- und Personenzüge (also ausschließlich der gemischten Züge) hinter den reinen Verkehrseinnahmen aus den gelösten Fahrkartenausweisen dieser Züge

A α) um *29 432* ℳ zurückblieben, d. i. ein Mehr über die Betriebskosten dieser Züge von *0,08* ‰ derselben ergaben, wenn weder die Nebenerträgnisse des Personenverkehrs, noch die Ausgaben für die Personenbeförderung bei den Güter- und Arbeitszügen mit in Rechnung gezogen werden (s. weiter vorn), dagegen

B β) die reinen Verkehrseinnahmen aus den gelösten Fahrtausweisen dieser Züge um *195 916* ℳ überschritten, d. i. um etwa *0,5* ‰ der Einnahmen dieser Züge, wenn diese Nebenerträgnisse usw. unberücksichtigt bleiben.

Das heißt mit anderen Worten: Die Bilanz des reinen Personenverkehrs ist, insoweit nur die eigentlichen Betriebskosten in Frage kamen, im großen Durchschnitt eine wenig günstige, denn es ergab sich ein Fehlbetrag von 2 200 000 bezw. 2 400 000 ℳ; sie wäre um noch rund 1 000 000 ℳ ungünstiger, wenn nicht der Schnellzugverkehr einen Überschuß in dieser Höhe erbracht haben würde.

Im einzelnen, d. h. unterschieden nach Zugarten des Personenverkehrs, beziehentlich sonach nach der Verkehrsbedeutung der einzelnen Linien, ergibt sich im allgemeinen, daß auf den mit Schnellzügen und reinen Personenzügen befahrenen Linien die Selbstkosten des Personenverkehrs wenigstens nahezu durch die Betriebseinnahmen aus Fahrtausweisen gedeckt wurden, daß dagegen ein andauernder Fehlbetrag bei den Einnahmen zweifelsohne auf den meist durch gemischte Züge befahrenen Nebenlinien mit schwächerem Personenverkehr angenommen werden muß. Ja, in Erwägung einerseits der relativ günstigen Bilanzergebnisse beim Schnellzugverkehr allein und anderseits des Ergebnisses, daß das Personenkilometer bei den (mit gemischten Zügen befahrenen) Nebenlinien an Betriebskosten des reinen Personenverkehrs das 1,35 fache der Kosten im Schnellzug und das 2,06 fache der Kosten im Personenzug erforderte, muß man wohl annehmen, daß in Wirklichkeit die Hauptlinien mit lebhaftem Personenverkehr weit erträgnisreicher sind, als daß nur die Selbstkosten gedeckt würden, daß aber die höheren Überschußerträgnisse dieser Strecken durch die Zubußen, die der Personenverkehr auf den Nebenbahnen erfordert, erheblich abgemindert werden.

Die ursprünglich in Aussicht genommene sächsische Tarifreform ließ eine Mehreinnahme von 1 840 171 ℳ bezw. bei erhöhten Preisen für Monatskarten eine Mehreinnahme von 1 953 935 ℳ erwarten; sie würde also unter der Einwirkung einer von dem Tiefstandsjahre 1901 ab wieder aufwärts gerichteten Verkehrsbewegung zweifellos den Fehlbetrag der Betriebsausgaben des Personenverkehrs von 2 400 000 ℳ nahezu zu decken imstande gewesen sein. Die volle Beseitigung des Fehlbetrages würde eine prozentuale Erhöhung der Rückfahrkarten um etwa 10 ‰ (gegen z. Z. 6,25 ‰) bedingen, und ein solcher Rückfahrkartenpreis würde für die Personenzüge immer noch um 2,5 ‰ niedriger sein, als der z. Z. für die preußisch-hessischen Staatsbahnen gültige.

Vor einem Eingehen auf den zur Verminderung der Selbstkosten des sächsischen Personenverkehrs und somit zur Besserung der Bilanz eventl. vorzuschlagenden Weg der Abhilfe bedarf es zunächst noch der kurzen Darlegung des zweiten Teils der Untersuchung, der sich mit den Gesamtkosten des Zugverkehrs und insonderheit des reinen Personenverkehrs einschließlich der für die Verzinsung des anteiligen Anlagekapitals aufzubringenden Kosten beschäftigte. Es soll dies Inhalt eines weiteren Aufsatzes werden; doch läßt sich schon aus Vorstehendem erkennen, daß die Gesamtselbstkosten des Personenverkehrs jedenfalls weit über die zur Zeit gegebenen Einnahmemöglichkeiten hinausgehen und heute in bedeutendem Umfange aus den Überschüssen des Güterverkehrs mit gedeckt werden müssen. Es wird zu untersuchen sein, ob es unbedenklich erscheint, einen solchen Zustand auch dann noch andauern zu lassen, wenn einer zu erhoffenden Verkehrssteigerung in Verbindung mit tunlichster Abminderung der Betriebsausgaben es nicht gelingen sollte, die Bilanz wesentlich zu heben, oder ob die Sachlage alsbald schon zur Empfehlung weit wirkungsvollerer Abhilfsmittel, d. h. mit einem Wort auf Tariferhöhungen drängt.

Der Etat der sächsischen Eisenbahnen im Landtage.

Am 6. d. M. fand in der zweiten Kammer des sächsischen Landtages die Schlußberatung über den bereits auszugsweise wiedergegebenen Bericht der Finanzdeputation A, den Etat der Staatseisenbahnen betreffend, statt. Nachdem von mehreren Abgeordneten dem Wunsche Ausdruck gegeben worden war, daß in Zukunft in bezug auf den Bau neuer Eisenbahnen kein Stillstand eintreten möchte, und nachdem die eingegangenen Beamtenpetitionen mehrfach eine wohlwollende Beurteilung durch die Redner gefunden hatten, äußerte sich der sächsische Finanzminister Dr Rüger nach dem amtlichen „Dresdner Journal“ wie folgt:

„Ich bin durchaus der Meinung, daß es falsch sein würde, wenn die Regierung jetzt auf einmal erklären wollte, sie baue überhaupt keine Eisenbahn mehr. So schlecht ist unsere Finanzlage nicht. Wir werden auch in der Zukunft imstande sein, gerechten Ansprüchen, die in dieser Beziehung erhoben werden, zu entsprechen, freilich, wenn ich dies paranthetisch einfügen darf, unter der Voraussetzung, daß unser finanzielles Verhältnis zum Reiche ein günstigeres wird, als es jetzt ist. Wenn wir immer von neuem wieder mit ungedeckten, sich nach Millionen beziffernden Matrikularbeiträgen belastet werden, dann, m. H., wird allerdings der sächsische Staat nur eine Auswahl unter verschiedenen Wegen haben, die aber alle gleich ungünstig wären. Man müßte dann entweder, wenn die Lasten gegenüber dem Reich in so erheblichem Maße steigen, die direkten Steuern in Sachsen erhöhen, und davor schrecke ich selbst zurück, weil unser Bestreben vielmehr darauf gerichtet sein muß, die an sich schon hohen Steuern zu ermäßigen, oder aber man müßte, um die Ansprüche des Reiches zu befriedigen, Schulden machen, wie das ja, soviel ich weiß, in einem deutschen Staate bereits geschehen. Und das würde ich denn doch für durchaus verkehrt halten, wenn die Einzelstaaten Schulden machen müßten, um die Schulden des Reiches zu bezahlen.“

„Oder es bliebe drittens gar kein anderer Weg — und das würde wahrscheinlich der sein, den wir beschreiten müssen —, daß wir die Kulturaufgaben unseres Landes zurückstellen müssen. Nun, hoffentlich gelingt es noch, diese drohende Gefahr abzuwenden. Gelingt es aber, dann glaube ich, werden wir in Zukunft recht wohl in der Lage sein, unseren Aufgaben auch in bezug auf den Eisenbahnbau gerecht zu werden.“

Redner ging nun auf die Einzelheiten des Etats näher ein. Was die Leistungen für das Arbeiterpersonal angehe, so kämen außer der eigentlichen Bezahlung zunächst in Betracht die reichsgesetzlichen Einrichtungen, zu denen die Staatskasse ganz wesentlich beiträgt, also beispielsweise die Betriebskrankenkassen. „Diese Kassen gehen in ihren Leistungen vielfach erheblich über das hinaus, was reichsgesetzlich vorgeschrieben ist. Im Etat 1904/05 ist der Staatszuschuß zu den Betriebskrankenkassen eingestellt mit 302 000 ℳ. Dann wären zu erwähnen die Arbeiterpensionskasse. Auch da kommen den Beteiligten Zuwendungen zugute, die höher sind, als sie nach reichsgesetzlichen Vorschriften zu leisten sein würden. Das Kapital dieser Arbeiterpensionskasse stammt zum großen Teile aus Staatsmitteln, die bei Gründung der älteren Arbeiterpensionskasse hergegeben wurden. Der Staat leistet auch für die Mitglieder der Abteilung B Zuschüsse nach Maßgabe der eigenen Beiträge der Mitglieder. Der Staatszuschuß berechnet sich im Etat für 1904/05 auf 562 000 ℳ. Sodann weist für Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze der Etat für 1904/05 eine Einstellung von 405 850 ℳ auf. Im ganzen beträgt die Jahresleistung aus Staatsmitteln auf Grund aller der Einrichtungen, die ich jetzt erwähnte, rund 1 250 000 ℳ. Dann kommt in Betracht eine ganze Anzahl von Einrichtungen, die getroffen worden sind für Krankenfürsorge für die Beamten. Die Bahnärzte behandeln die Beamten, die bis zu 3000 ℳ Gehalt beziehen, gegen vertragsmäßig festgesetzte mäßige Gebühren, und bei Unfällen trägt der Staat allein alle Kosten. Beamte, die bis 2760 ℳ Gehalt beziehen, erhalten Beiträge, die zumeist die Hälfte betragen. Es wird auch der Nachweis des Zusammenhanges der Krankheit mit dem Dienste nicht mehr verlangt. Dann beteiligt sich der Staat an den Kosten der Heilanstalten für Lungenkranke. Es werden ferner Vergünstigungen gewährt für Bäder in Bad Elster, Teplitz, Karlsbad und

Marienbad. Es wird sodann auch dafür gesorgt, daß Krankheiten verhütet werden. Man erläßt Warnungen der verschiedensten Art, es werden belehrende Vorträge gehalten, und es besteht eine Anzahl von Einrichtungen, die ich im einzelnen, um nicht zu ausführlich zu werden, nicht anführen will. Was insbesondere die Badeanstalten betrifft, so genießen die Bediensteten vielfache Vorzüge; sie selbst dürfen sie unentgeltlich, ihre Angehörigen gegen mäßige Gebühren benutzen. Es bestehen z. Z. rund 80 Badeanstalten, zumal auf den Lokomotivstationen. Dann ist gesorgt für die Beamten während der Dienstpausen, und es ist weiter für sie gesorgt durch Gewährung von Schutzkleidern. Ein sehr wichtiger Punkt ist das Wohnungswesen. Für Beamten- und Arbeiterwohnhäuser sind im ganzen bisher 5 000 000 ℳ im außerordentlichen Etat bewilligt worden. In diesen Häusern befinden sich rund 660 Wohnungen. Es sind das meist Mietwohnungen für kleine Beamte und Arbeiter. Außerdem besitzt die Eisenbahnverwaltung rund 4350 Wohnungen, und davon sind über 1000 Wohnungen an Arbeiter vermietet. Die Arbeiterpensionskasse selbst hat zwei Wohnhäuser in Dresden-Friedrichstadt auf Grund und Boden errichtet, der ursprünglich dem Staatsfiskus gehörte und von ihm billigst abgelassen worden ist. Endlich ist zu erwähnen die Gewährung freier Fahrt unter gewissen Bedingungen, die Erleichterung des Kohlenbezugs für Beamte und Werkstättenarbeiter und die Unterstützung, die der Staat den Spar- und Darlehnsvereinen und einer besonderen Unterstützungskasse bei den Werkstätten gewährt. Man wird also mit gutem Grunde das Urteil aussprechen können, daß die Fürsorge des Staates für das Eisenbahnpersonal eine sehr ausgedehnte und weit über die gesetzliche Pflicht hinausgehende ist."

„Es darf wohl in diesem Zusammenhange erwähnt werden, wie hohe Pensionslasten der Staat für die Eisenbahnbeamten übernommen hat. In dem jetzt vorliegenden Etat sind für Pensionen nur für Eisenbahnbeamte und ihre Angehörigen fast 5 Millionen jährlich ausgeworfen worden, das ist über eine Million mehr als im Voretat. Die Steigerung ist nach den festgestellten Erfahrungssätzen bemessen, und man wird beim Pensionsetat noch auf eine sehr erhebliche Steigerung zu rechnen haben, die ihre Wurzel hat in den großen Stellenvermehrungen der Perioden 1898/99 und 1900/01."

„Die Hauptsache freilich — und darin ist wohl das Urteil aller einig — wird sein, daß den Arbeitern und Beamten eine auskömmliche Bezahlung gewährt wird, und gerade hier hat die sächsische Eisenbahnverwaltung den Vergleich mit anderen Staaten keineswegs zu scheuen. Es geht dies schon aus den Tabellen hervor, die dem Berichte der Finanzdeputation A beigegeben sind; ich verweise nur auf die Seiten 20 und 91 des Berichts. Ich darf dabei auch gleich hinzufügen, daß die große Ausgabenminderung, die im Jahre 1902 im Vergleich zum Vorjahre eingetreten ist, das Personal am allerwenigsten getroffen hat; denn es ist der Anteil der persönlichen Ausgaben an den Ausgaben von rund 52 % auf rund 57 % im Jahre 1902 gestiegen. Wie ich schon früher erwähnt habe, ist der Durchschnittsaufwand für das Personal im Jahre 1902 noch um 10 ℳ für den Kopf, nämlich von 1321 auf 1331 ℳ, gestiegen."

„Was den Vergleich des Einkommens der Personale der verschiedenen Verwaltungen anlangt, so wird zugestanden werden müssen, daß solche Vergleiche immer etwas Mißliches haben, weil die Verschiedenheit der Verhältnisse außerordentlich groß ist und diese Verschiedenheit sich nicht immer in Ziffern ausdrücken läßt. Immerhin wird ein solcher Vergleich einen gewissen Wert haben, und da stellt sich zunächst der Aufwand für Arbeiter aller Art bei den größeren deutschen Staatseisenbahnverwaltungen auf durchschnittlich 945 ℳ für den Kopf, in Sachsen aber auf 981, d. h. hier um 36 ℳ höher. Dabei ist übrigens der Aufwand auf Grund der reichsgesetzlichen Versicherungsvorschriften, der für Sachsen 1 250 000 ℳ ausmacht, allenthalben nicht mit berücksichtigt. Für die Beamten stellt sich der Gesamtdurchschnitt auf 1930 ℳ, in Sachsen auf 1929; also bleibt in dieser Beziehung Sachsen scheinbar um 1 ℳ zurück. Es kommt aber in Betracht, daß diese Ziffern der Statistik von 1902 entnommen sind und deshalb das neue sächsische Wohnungsgeld nicht mit enthalten. Rechnet man dieses hinzu, so stellt sich der sächsische Gesamtdurchschnitt um etwa 100 ℳ höher als der Gesamtdurchschnitt. Ähnlich ist der Gesamtdurchschnitt für die Beamten und Arbeiter aller Art, 1333 ℳ, in Sachsen allein 1331 ℳ. Diese Differenz von 2 ℳ zu ungunsten Sachsens wird aber ebenfalls schwinden, sobald das neue Wohnungsgeld hinzukommt. Der Umstand, daß ungeachtet des höheren Aufwands für die zahlreichen Arbeiter sich der Durchschnitt für den Kopf in Sachsen nach der Statistik von 1902 um 2 ℳ niedriger stellt, beruht im wesentlichen darauf, daß hier die Diätarier durchschnittlich geringer besoldet sind, als anderwärts. Das wird sich aber auch wesentlich ändern durch namhafte Erhöhungen der Diäten, die nach den Mitteilungen im Bericht für die nächste Zeit in Aussicht stehen. Außerdem werden anderwärts höher gebildete Bedienstete viel länger als Diätarier geführt und daher auch mit höheren Diäten bedacht, als in Sachsen, wo die entsprechenden Bediensteten zu gleicher Zeit bereits Beamtenstellungen einnehmen. Es möchte aber doch noch dabei besonders betont werden, daß das mittlere und untere Personal im äußeren Dienst, also dasjenige Personal, von dessen Leistungen und Pflichttreue in erster Linie die Sicherheit des Betriebs abhängt, in Sachsen verhältnismäßig besonders gut bezahlt ist."

„Im Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienst wendet Sachsen auf den Kopf der Beamten 1285 ℳ auf gegen 1197 ℳ im Durchschnitt der sonstigen Staatsbahnen, das ist 88 ℳ mehr. Der Aufwand für das gesamte Personal dieser Klasse stellt sich auf 892 ℳ in Sachsen gegen 804 ℳ im sonstigen Durchschnitt. Im Zugbeförderungs- und Werkstättendienst — darunter befindet sich unter anderem auch das Lokomotivpersonal — werden in Sachsen 1592 ℳ, das ist um 127 ℳ mehr als im Durchschnitt bei den anderen größeren deutschen Staatsbahnen ausgegeben, und hierbei ist ebenfalls das Wohnungsgeld nicht berücksichtigt. Zuzugeben ist, daß einzelne Kategorien in Sachsen nicht ganz so hoch bezahlt werden wie anderwärts; insbesondere ist dies der Fall im eigentlichen Verwaltungsdienste, wo also zahlreiches mittleres Bureaupersonal und die höheren Beamten beschäftigt sind. Denn während hier zwar für die Arbeiter Sachsen ebenfalls mehr aufwendet, als durchschnittlich andere Verwaltungen, übersteigt allerdings der anderwärts für Beamte aufgewendete Durchschnittsbetrag den sächsischen Durchschnitt nicht unwesentlich, und zwar in einer Höhe, die auch durch das neue Wohnungsgeld nicht ausgeglichen werden wird. Dies wurde erst kürzlich in einer Fachzeitschrift*) als ein Mangel für Sachsen besonders hervorgehoben. Es dürfte aber doch fraglich sein, ob es der sächsischen Verwaltung mit Recht zum Vorwurf gemacht werden kann, wenn sie gerade das untere und mittlere Personal des äußeren Dienstes verhältnismäßig besser bezahlt. Es dürfte auch nicht zutreffend sein, wenn behauptet wird, daß in den Kreisen des sächsischen Eisenbahnpersonals jetzt noch eine größere Unzufriedenheit herrsche. Für die Arbeiter sind erst kürzlich wieder bessere Lohnverhältnisse geschaffen worden. Die Feierschichten in den Werkstätten konnten wieder beseitigt werden. Ebenso wurde die Herabsetzung der Grundlöhne für neu angenommene Arbeiter wieder aufgehoben, und zwar mit der Wirkung, daß die Arbeiter so behandelt werden, als wären sie von Haus aus zu den alten Bedingungen eingetreten. Auch für die Lohnzahlungen in gewissen Urlaubsfällen sind neuerdings günstigere Bestimmungen eingeführt worden, und es muß dabei immer wieder betont werden, daß die älteren Arbeiter der schlechten Zeiten ungeachtet in ihren Lohnbezügen unverändert nach dem Lohnetat aufgerückt sind. Es sind auch fortgesetzt zahlreiche Arbeiter in Beamtenstellungen eingerückt. Die Zahl der im Betriebsdienste beschäftigten Arbeiter hat sich von Anfang 1902 bis Anfang 1904 um 1353 Köpfe vermindert. Das beruht aber nur teilweise auf ersatzlosem Ausscheiden von Arbeitern aus dem Dienste, denn es sind nicht weniger als 613 solcher Arbeiter in Beamtenstellungen befördert worden. Im übrigen sind ja freilich für die Beamtenschaft im allgemeinen die Beförderungsaussichten bei der Notwendigkeit, den Personalaufwand der Staatsbahnen herabzusetzen, etwas schlechter geworden als früher zu den Zeiten der großen Stellenvermehrungen. Es ließ sich auch nicht vermeiden, daß mancher Sondervorteil, wie z. B. die Zählgelder und die Bekleidungsgelder, etwas gekürzt wurden. Darüber enthält der Bericht der Finanzdeputation noch genauere Mitteilungen. Zugleich aber läßt der Bericht, der auch in dieser Beziehung, wie ich dankbar anzuerkennen habe, äußerst sorgfältig, erschöpfend und klar gearbeitet ist, ersehen, daß vieles geschehen ist und geschehen soll, was die Lage des Personals wesentlich verbessert, so die Wiederbesetzung von offenen Stellen und vor allem die Erhöhung der Diäten für die Aspiranten. Die Hauptgründe, um derentwillen bei einem Teil der Aspiranten bis jetzt geklagt worden ist, sind als berechtigt anerkannt und werden in nächster Zukunft soweit möglich und soweit es nicht schon geschehen ist, Erledigung finden. Es wird ja unter einem Personal von mehr als 40 000 Köpfen immer Unzufriedene geben, und bekanntlich machen sich gerade die wenigen Unzufriedenen viel lauter bemerklich als die große Masse der Zufriedenen. Man darf aber wohl annehmen, daß die Mehrzahl des Personals es sehr wohl zu schätzen weiß, was sie an einer gesicherten Staatsstellung besitzen, an einer Stellung, die zumeist auch mit Aussicht auf ferneres Aufrücken verbunden ist. Gerade der vorliegende Beamtenetat, der zum erstenmal nach dem voraussichtlichen wirklichen Aufwande aufgestellt ist und deshalb ungeachtet einiger Stellenherabsetzungen eine Mehreinstellung von über einer Million ausweist gegenüber dem Voretat — gerade dieser Etat zeigt deutlich, welch großer Vorteil dem Personal durch das Aufrücken lediglich nach dem Dienstalter geboten ist. Man darf wohl auch voraussetzen, daß der einsichtige Teil des Personals das recht wohl würdigt. Insoweit aber hier und da

*) Vergl. Nr 23 S. 354 d. Ztg. Die Schriftl.

im Etat noch einzelne empfindliche Ungleichmäßigkeiten bestehen, die der Abhilfe bedürfen, wird es Sache der Zukunft sein, nach Maßgabe der vorhandenen Mittel Abhilfe zu schaffen, und die Regierung ist sicher, daß bei nachgewiesenem Bedürfnis auch die Hohe Ständeversammlung in ihrem Wohlwollen gegen das Beamtenpersonal ihre Mitwirkung hierbei nicht versagen wird."

Auf die wiederholte Anregung, die IV. Wagenklasse an Sonntagen wieder in Sachsen einzuführen und die I. Wagenklasse in den Personenzügen abzuschaffen, äußerte sich der Minister: „Was die Einführung der IV. Wagenklasse an Sonn- und Festtagen und die Abschaffung der I. Klasse anlangt, so sind diese Wünsche nicht neu. Die IV. Wagenklasse ist mit Rücksicht auf den Werktags- und Marktverkehr eingerichtet, damit glaubt die Regierung genug getan zu haben. Dem Vergnügungsverkehr kann sie die Ermäßigung der IV. Klasse nicht gewähren aus finanziellen Gründen, besonders seit Ausstattung der IV. Klasse mit Sitzbänken. Ob mit der Maßnahme den kleineren Städten gedient sein würde, ist eine Frage. Ich erinnere nur an den Zug der Käufer nach der Großstadt. Ich bin also dafür, daß wir bei der IV. Wagenklasse die Dinge lassen, wie sie sind. Durch Abschaffung der I. Klasse, die nur im Binnenverkehr in Frage kommt, würde man besondere Ersparnisse nicht erzielen. Es führen im sächsischen Verkehr nur noch 40 % der Züge die I. Klasse, und gegenwärtig schweben Erörterungen wegen Aufgabe der I. Klasse im Vorortverkehr. Diese Erörterungen sind noch nicht abgeschlossen. Man wird in der ganzen Angelegenheit die gemachten Erfahrungen sich zu nutze machen können."

Ein Schlußwort des Deputationsreferenten Abg. Schieck beendete die fünftägige Eisenbahndebatte, die sich zum größten Teil vor leeren Bänken abspielte. Die Abstimmung ergab die einstimmige Annahme der Deputationsanträge.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Beförderung von flüssiger Luft.** Dieserhalb hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten auf Antrag des Reichseisenbahnamts die Dienststellen darauf hinweisen lassen, daß die Sendungen nicht gestoßen noch geschüttelt werden dürfen, und daß sie stets behutsam niederzusetzen sind. Die neuen hierzu verwendeten, weiß angestrichenen Packgefäße aus Blech tragen die deutliche Aufschrift „Vorsicht! flüssige Luft!", „Nicht stoßen", „Nicht schütteln".

— **Die Dienstvorschrift über das Meldeverfahren bei Unfällen, Betriebsstörungen usw.** ist durch einen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 7. d. M., der in Nr 25 des Eisenbahn-Verordnungsblattes veröffentlicht wurde, dahin ergänzt worden, daß wenn auf einer Meldestelle die Bediensteten für die zu erstattenden Meldungen nicht ausreichen, von der nächstgelegenen Station schleunigst Hilfe anzufordern ist. Die Betriebsinspektionen haben diese Stationen ein- für allemal zu bestimmen.

Die Dienstvorschrift ordnet auch an, daß die Arztwagen nach jeder Benutzung, sonst aber zweimal jährlich, und zwar einmal im Sommer und einmal im Winter, durch den Bahnarzt zu revidieren sind. Ein Verzeichnis der im Arztwagen befindlichen Ausrüstungsstücke (Verbandmittel und Medikamente) ist jedem beteiligten Bahnarzte zuzustellen. Eine Revision der Gerätewagen hat ebenfalls nach jeder Benutzung durch den verantwortlichen Beamten und außerdem zweimal jährlich durch den Vorstand der zuständigen Maschineninspektion oder der mit der Aufsicht über die Gerätewagen etwa betrauten Werkstätteninspektion zu erfolgen.

Bei eintretenden Unfällen sind die vornehmlich für den Samariterdienst bestimmten Leute durch weiße Armbinden kenntlich zu machen; sie haben sich vor der Abfahrt des Sonderzuges oder während der Fahrt sorgfältig die Hände zu reinigen und dem begleitenden Bahnarzte zur Verfügung zu stellen. Ein Verzeichnis dieser Leute ist jedem beteiligten Bahnarzte zuzustellen.

— **Butterbeförderung in Eiskühlwagen.** Auch in diesem Jahre werden auf verschiedenen Linien der preußischen Staatseisenbahnen an bestimmten Tagen Eiskühlwagen eingestellt, um die als Stückgut nach Berlin aufgegebenen Buttersendungen frisch zu erhalten. Die Benutzungsgebühr beträgt 15 ₰ für Frachtbriefsendungen bis zu 30 kg und 20 ₰ für je angefangene 60 kg jeder schwereren Frachtbriefsendung.

— **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.** Der Geschäftsbericht für 1903 bezeichnet die Verkehrsentwicklung als befriedigend und die Ergebnisse als günstig. Sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr sind an dem Verkehrsaufschwunge beteiligt und haben Mehrerträgnisse geliefert. Das bessere Wirtschaftsergebnis beruht auch zum nicht geringen Teil auf dem Rückgang der Betriebsausgaben. Der Betriebskoeffizient, der im Jahre 1902: 65,07 % betrug, ist im Jahre 1903 auf 56,71 % gesunken. Bei unveränderter Bahnlänge betrugen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 246 241 ℳ (im Vorj. 236 393 ℳ) und aus dem Güterverkehr 754 082 (676 998) Mark. Die Rücklagen aus den Betriebseinnahmen an die satzungsmäßigen Bestände bezifferten sich auf 44 606 (27 925) ℳ und der Anleihedienst erforderte 230 634 (217 921) ℳ. Der Überschuß beziffert sich auf 230 516 (128 718) ℳ, woraus 170 000 (119 000) ℳ zur Verteilung einer Dividende von 5 (3,5) % verwandt, 18 000 ℳ als erste Abtragung zur Deckung der Umwandlungskosten verrechnet und 27 430 (3443) ℳ vorgetragen werden. Die Kosten, die durch die Umwandlungen der 4prozentigen Anleihen in 3,5prozentige entstanden sind, sollen aus den Überschüssen der drei Jahre 1903 bis 1905 getilgt werden.

Im laufenden Jahre haben sich die Betriebseinnahmen bis jetzt günstig entwickelt. Die vorliegenden Betriebsergebnisse für das erste Viertel des laufenden Jahres weisen eine Mehreinnahme von 12 000 ℳ auf, die fast ausschließlich der Güterverkehr aufbrachte. Die Gütererzeugung der Harzer Kalk- und Steinindustrien im Bereiche des Bahngebietes, die durch Zuführung von Massentransporten den Frachtenverkehr am stärksten beleben, zeigt eine aufsteigende Bewegung; ob sie von Dauer sein wird, darüber ist ein sicheres Urteil nicht möglich, da dies hauptsächlich von der Fortdauer der gegenwärtig regen Bautätigkeit in Berlin abhängt. Jedenfalls sind die Aussichten für die Zukunft nicht ungünstig, und wenn nicht unvorhergesehene Störungen sich ereignen, so werden die finanziellen Ergebnisse des laufenden Jahres sich nicht weniger günstig als in dem abgelaufenen Geschäftsjahre gestalten. Der Bericht des Aufsichtsrats erwähnt den an die bevorstehende Generalversammlung gerichteten Antrag, sie wolle die Verwaltung ermächtigen, bei den beteiligten Staatsregierungen um die Erteilung der Konzession zum Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Blankenburg nach Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale und von Station Wechsel nach Drei Annen-Hohne nachzusuchen. Der Antrag betreffs der Kapitalbeschaffung zur Deckung der Herstellungskosten soll auf die Tagesordnung einer im Laufe der zweiten Hälfte dieses Jahres zu berufenden außerordentlichen Generalversammlung gesetzt werden.

— **Die Eisenbahnschiffbrücke bei Speyer** wurde am 10. d. M. durch einen durchfahrenden Schleppdampfer infolge unrichtiger Steuerung schwer beschädigt. Deshalb ist der Verkehr auf 10 bis 14 Tage eingestellt. Der Personenverkehr über den Rhein wird unter Tag vorerst mit Nachen aufrecht erhalten. Der Sachschaden wird auf mehr als 30 000 ℳ geschätzt.

— **Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland und Rußland bei Herby.** Wie die Schles. Ztg. aus Kattowitz erfährt, hat dort am 10. d. M. eine Konferenz preußischer und russischer Beamten sich über eine bessere Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland und Rußland bei Herby geeinigt. Danach soll der preußische Zug die von Preußen kommenden Reisenden bis vor das Empfangsgebäude des Bahnhofs Russisch-Herby, der russische aber die von Rußland kommenden bis vor das Empfangsgebäude des Bahnhofs Preußisch-Herby befördern. In ähnlicher Weise soll auch der Güteraustausch bewirkt werden. Da noch bauliche Einrichtungen in Herby zu treffen sind, wird die neue Beförderungsweise immerhin wohl erst in einigen Monaten in Kraft treten können.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. M. in 6 Arbeitstagen 113 987 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 18 997 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 108 128 und auf den Arbeitstag 18 021 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. M. auf den Arbeitstag 976 und im ganzen 5859 Doppelwagen oder 5,4 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte entfiel auf

den 5. d. M. und betrug 19 255 Wagen gegen 18 222 am 6. Mai 1903.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 17 072 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 91 sowie von anderen Gütern 23 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 25 114 offene Wagen gegen 21 448 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 3666 oder 17,2 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Aus der Sitzung des Lokalbahnausschusses der bayerischen zweiten Kammer** ist folgendes zu berichten: Nach einigen einleitenden Worten des Berichterstatters Abg. Kohl erklärte Verkehrsminister v. Frauendorfer: Um den vielen Wünschen nach Lokalbahnen einerseits entgegenkommen zu können, anderseits aber die Staatskasse nicht zu sehr zu belasten, müsse im System des Lokalbahnbaues wohl eine Änderung eintreten. Mit Bemessung des Entwurfs selbst sei die Staatsregierung bis an die äußerste Grenze des Möglichen gegangen. Anträgen auf weitere Einstellung neuer Linien in den Entwurf müsse er mit aller Entschiedenheit entgegentreten. Daß der Staat als solcher, insbesondere aber auch als größter Waldbesitzer, ein großes Interesse an der Erschließung des platten Landes durch Eisenbahnen habe, ist zweifellos. Die verringerte Lokalbahnrente rühre auch mit von der Einführung der Rückfahrkarten auf den Lokalbahnen her. Die nicht ganz gleiche Berücksichtigung der einzelnen Kreise im vorliegenden Entwurfe sei begründet durch die Rücksicht auf die Gesamtlänge der bereits vorhandenen Eisenbahnen überhaupt, zudem komme eben das Verkehrsbedürfnis in Frage. Der Erbauung von durchgehenden Linien stehe die Staatsregierung nicht mehr wie früher ablehnend gegenüber; Beweis sei, daß diesmal neun solche durchgehende Linien gebaut werden sollen. Was die Subventionierung von Privatbahnen anlangt, sei er der Meinung, man solle den Bau von Privatbahnen mit Subventionierung, jedoch nicht mit Zinsgarantie möglichst fördern. Schon in Rücksicht aber auch auf den Ausgleich der Tarife sei es angezeigt, auch die Frachttarife der staatlichen Lokalbahnen etwas zu erhöhen. Wenn Referent Kohl meinte, daß durch Schmalspurbahnen die Grunderwerbungskosten sich verbilligen, so treffe das nicht zu, da unter 1 m Spurweite man wohl kaum heruntergehen kann; wohl ließe sich aber durch Schmalspurbahnen eine Verbilligung erzielen, da Schmalspurbahnen durch kleinere Krümmungshalbmesser sich leichter an das Gelände anschmiegen lassen. Über die Notwendigkeit der Entfernungsfrachtzuschläge wolle er sich später aussprechen. Der Mitberichterstatter Abg. Brach (lib.) äußerte sich dahin, daß im Interesse der Industrie und der Landwirtschaft die möglichste Förderung des Lokalbahnbaues anzustreben sei, wobei jedoch die Rücksicht auf die Staatsfinanzen nicht aus dem Auge gelassen werden dürfe. Die Fahrgeschwindigkeit der Lokalbahnen solle erhöht werden, auch hier ist Zeit Geld. Die Erhöhung des Frachtzuschlags kann nicht befürwortet werden. Die Subventionierung von Privatbahnunternehmen sei sehr zu begrüßen. Mit dem Bau der Lokalbahnen sollten die Betriebsdirektionen betraut werden. Das Grunderwerbungs- und Abrechnungsgeschäft werde zu langsam abgewickelt. Abg. Dr Sieben (Zentrum) bemerkte, die Pfalz habe allen Grund, mit der jetzigen Lokalbahnvorlage zufrieden zu sein; das vom früheren Minister v. Crailsheim dahingehende Versprechen sei damit eingelöst worden. Abg. Diehl (lib.) erkennt zwar ebenfalls an, daß diesmal die Pfalz etwas mehr als früher berücksichtigt ist, doch hätte er noch einige weitere Linien im Entwurfe gewünscht. Gegen den Frachtzuschlag müsse er sich aussprechen. Abg. Dr Heim (Zentr.) wollte dem beabsichtigten Frachtzuschlag zwar nicht direkt das Wort reden, doch sei dieser nicht so belastend, wie man annehme, was er an Berechnungen nachweist; natürlich sei es ihm auch lieber, wenn, ohne die Entwicklung des Lokalbahnbaues zu hindern, diese Frachtzuschläge entbehrt werden können. Die Subventionierung der Privatbahnen habe er schon früher vertreten und er stehe heute noch auf dem gleichen Standpunkte.

— **Der Bau einer Querbahn durch die südbayerischen Voralpen** ist vom „Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs in München und im bayerischen Hochlande“ zum Gegenstande einer gleichzeitig an das bayerische Verkehrsministerium und die Reichsrats- und Abgeordnetenkammer gerichteten Eingabe gemacht worden. Als Ausgangspunkt dieser Bahn, die als Nebenbahn zu erbauen wäre, wird Oberaudorf, als Endpunkt Kempten vorgeschlagen, und wäre die Linie zwischen diesen beiden Staatsbahnstationen über Bayerisch-Zell, Schliersee, Tölz, Bichl, Ohlstadt, Garmisch-Partenkirchen, den Paß Griesen, Lermoos und Reutte nach Pfronten zu führen, wo sie dann an die Zweigbahn Pfronten-Kempten anschließen würde.

„Eine solche Linie“, so sagt die Denkschrift, „sammelt unsere Hauptfremdenbahnen, sie verbindet die anerkannt schönsten und besuchtesten Gegenden unseres ganzen bayerischen Gebirges miteinander; die Länge der neu für Bayern zu bauenden Strecken wird 100 km nicht viel überschreiten; nennenswerte teure Bauten sind nicht nötig (abgesehen von einem kurzen Tunnel bei Oberaudorf).“

Im Anschluß an diesen Vorschlag wird dann zugleich die Herstellung einer von Schliersee aus auf den Wendelstein zu führenden Bergbahn befürwortet.

Österreich.

— **Die Kostenüberschreitungen bei den Alpenbahnen.** Die Regierung hat in der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 10. d. M. die in der Öffentlichkeit wiederholt besprochene Gesetzesvorlage eingebracht, mit der für die Deckung des Erfordernisses zur Fertigstellung der großen Alpenbahnen sowie einiger anderen in dem Investitionsgesetze vom 6. Juni 1901 vorgesehenen Bahnbauten Vorsorge getroffen werden soll. Dieses Erfordernis setzt sich einerseits aus jenen Beträgen zusammen, die nach dem Jahre 1905, bis zu dem die mit dem erwähnten Gesetze zu Investitionszwecken der Staatseisenbahnverwaltung bestimmten Kredite bereits bewilligt wurden, sich noch als erforderlich erweisen, um den Bau der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest sowie die übrigen in dem Investitionsprogramm vorgesehenen Eisenbahnbauten der Vollendung zuzuführen, anderseits aus dem erhöhten Geldbedarf, der sich auf Grund der im Verlaufe der bisherigen Bauzeit gewonnenen Erfahrungen gegenüber den für die Jahre bis 1905 bewilligten Kreditsummen als notwendig herausgestellt hat, um den auf diese Jahre entfallenden Bauaufwand zu bestreiten.

Wir behalten uns vor, diese wichtige Gesetzesvorlage an der Hand des von der Regierung verfaßten Motivenberichts in einer der nächsten Nummern eingehender zu besprechen.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich nach den vorläufigen Einnahmeausweisen im Monat April d. J. gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres wie folgt:

	April 1904	gegen April 1903
	Kr.	Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	6 614 559	+ 130 396
Südbahngesellschaft	9 192 784	+ 104 066
Österr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft	4 499 494	— 181 735
Österr. Nordwestbahn garantierte Linie	1 920 050	+ 22 327
Elbetalbahn	1 172 235	+ 20 292
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	560 141	— 39 787
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: altes Netz	1 146 461	— 98 781
Lokalbahn Teplitz-Reichenberg	163 888	— 89
Buschtêhrader Eisenbahn Lit. A	551 381	+ 23 100
„ „ „ B	1 109 938	+ 3 800
Böhmische Nordbahn	812 189	+ 13 458

— **Eisenbahntarife und Handelspolitik.** Im Zentralverband der Industriellen Österreichs plant man der „Industrie“ zufolge die Veranstaltung einer Erhebung über die Eisenbahntarife, um die Wünsche und Beschwerden der hervorragendsten Produktionszweige der Monarchie in bezug auf die künftige Gestaltung der österreichischen Eisenbahntarife mit besonderer Rücksicht auf die bestehenden und noch zu erstellenden Handelsverträge festzulegen. Ein ausführlicher Fragebogen für diese Umfrage, die einen vertraulichen Charakter haben soll, liegt bereits vor. Das vom Zentralverband bei dieser Umfrage zu sammelnde Material wird dem Industrierat und der Zentralstelle für die Vorbereitung der Handelsverträge zur Verfügung gestellt werden.

— **Werk- und Maschinenmeister beim Eisenbahnminister.** Eine Abordnung der Werk- und Maschinenmeister der österreichischen Staatsbahnen wurde dieser Tage vom Eisenbahnminister empfangen. Dieser besprach mit den einzelnen Mitgliedern der Abordnung die vorgebrachten Wünsche in eingehendster Weise. Hierbei wurde vom Minister hervorgehoben, daß der Wunsch der genannten Unterbeamten nach allgemeiner Ernennung zu Beamten derzeit unüberwindlichen Schwierigkeiten begegne. Die Verwaltung sei indessen bemüht, im Rahmen der bestehen-

den Einrichtungen und des Gehaltsschemas für die allmähliche Verbesserung der Lage der Bediensteten zu sorgen. Insbesondere beschäftige sich die Verwaltung mit der Anregung, in ähnlicher Weise, wie es bezüglich des Heizhauspersonals erwogen wurde, auch für die Werkstättenbediensteten durch Einführung eines Systems zweckmäßiger Gewinnbeteiligung eine Aufbesserung an Stelle der aufgelassenen Instandhaltungsprämien zu ermöglichen. Der Minister entließ die Abordnung mit der Zusage, ihre Anliegen einer eingehenden Prüfung unterziehen zu lassen.

— **Die Schienenbestellungen für die Alpenbahnen.** Für die Pyhrnbahn wurden 3000 t Schienen in Bestellung gegeben und für die sonstigen Alpenbahnen 10 000 t. Dadurch erscheint der Bedarf für das laufende Jahr sowie die ersten Monate des Jahres 1905 gedeckt. Im Jahre 1905 soll dann der Restbedarf ebenfalls im Ausmaße von 10 000 t zur Ausschreibung gelangen. Diese Schienen sind für die offenen Strecken bestimmt und gleich den bisher in Verwendung stehenden mit einem Gewichte von 35,6 kg/m gewalzt, nur mit dem Unterschied, daß die Laschen verstärkt werden. Ursprünglich bestand die Absicht, auf den Alpenbahnen ein stärkeres Schienenprofil zu verlegen, doch nahm man mit Rücksicht auf den bedeutenden Mehraufwand davon Abstand, da die Staatsbahnverwaltung der Meinung ist, daß mindestens für den Verkehr der ersten Jahre die gewöhnlichen Schienen genügen werden. Nur für die großen Tunnel wird eine schwerere Schiene, die Stuhlschiene, mit einem Gewichte von 42 kg/m verlegt werden, da die Rostgefahr in den Tunneln ein anderes Schienensystem erheischt. Der Stuhlschienenbedarf stellt sich auf etwa 1300 bis 1400 t, soll aber auch erst im kommenden Jahre zur Vergebung gelangen.

— **Böhmische Nordbahn.** Nach dem Rechnungsabschluß für das Jahr 1903 betrugen die Einnahmen der Böhmischen Nordbahn im Jahre 1903: 10 838 467 Kr., das ist um 76 883 Kr. weniger als im Vorjahre. Auf den Linien der Nordbahn sind im verflossenen Jahre um rund 300 000 Personen oder 10 % weniger befördert worden als im Vorjahre. Die Tarife wurden bekanntlich mit denen der Staatsbahnen gleichgestellt, was eine Erhöhung um etwa 25 % in sich schloß. Wenn trotzdem keine Erhöhung der Einnahmen eintrat, so erklärt sich dies daraus, daß die Einhebung der Fahrkartensteuer in Verbindung mit der Tariferhöhung hauptsächlich nach der Richtung gewirkt hat, daß von den Reisenden kürzere Strecken benutzt wurden. Abgesehen davon erlitt der Reiseverkehr überhaupt eine Einschränkung. Aus dem Frachtenverkehr ergab sich eine kleine Mehreinnahme. Der Rückgang der Jahreseinnahme um 76 883 Kr. rührt fast ganz aus dem Kapitel „Verschiedene Einnahmen“ her. Die Ausgaben, welche schon im Jahre 1902 eine Erhöhung um 152 000 Kr. aufzuweisen hatten, sind auch im verflossenen Jahre weiter gestiegen, und zwar um rund 108 000 Kr. Die Erhöhung der Auslagen wird unter anderen mit erhöhten Kosten der Behebung von Elementarschäden und den namhaften Erhaltungsarbeiten der Fahrbetriebsmittel begründet. Der Prioritätenrest erforderte 2 234 850 Kr., das ist um 45 460 Kr. mehr als im Vorjahre.

Die Böhmische Nordbahn erhielt bekanntlich die Bewilligung, 15 000 000 ℳ 3,5 prozentige Prioritäten zur Deckung schwebender Schulden, für die Lokalbahnen Nixdorf-Sebnitz u. Zwickau-Gabel sowie für die Investitionen auszugeben. Im Laufe des Jahres 1903 sind 2 500 000 ℳ von dieser Anleihe begeben worden, deren Erlös für die im Bau begriffenen beiden neuen Lokalbahnen Nixdorf-Sebnitz und Zwickau-Gabel zur Verwendung kommt. Der Reingewinn beziffert sich auf 1 601 700 Kr., das ist um 230 627 Kr. geringer als im Vorjahre, entsprechend einer Verzinsung des Aktienkapitals von 5,72 gegen 6,54 % im Vorjahre. Nach Hinzurechnung des Vortrages vom Jahre 1902 mit 1 364 812 Kr. stehen im ganzen 2 965 512 Kr. zur Verfügung der Generalversammlung. Nach dem Vorschlage des Verwaltungsrates soll dieser Betrag wie folgt verteilt werden: Dividende je 15 Kr. gegen 17 Kr. = 1 400 000 Kr., Ausstattung des Erneuerungsfonds 200 000 Kr. wie im Vorjahre, neuerlicher Vortrag 1 364,812 Kr. wie im Vorjahre. Die Dividende von 15 Kr. entspricht einem Ertrage von 4,17 %.

— **Zweigleisige Staatsbahnstrecke Wien - Allensteig.** Kürzlich erfolgte die Eröffnung des zweiten Gleises in der Teilstrecke Sigmundsherberg-Allensteig, und steht nunmehr die ganze Strecke Wien-Allensteig der Kaiser Franz Josefsbahn im zweigleisigen Betriebe.

— **Tunnelbauten bei den neuen Alpenbahnen.** Außer den vier großen Alpentunneln, deren kürzester (Bosrucktunnel) 4460 m, deren längster (Tauerntunnel) 8470 m lang ist und deren Gesamtlänge 27 km beträgt, sind im Zuge der neuen Alpenbahnen zahlreiche kleinere Tunnel auszuführen, deren Bau gleichfalls eine bedeutende Gesamtleistung darstellt. Wie das „Österr.-ungar. Eisenbahnblatt“ mitteilt, haben diese kleineren Tunnel eine Gesamtlänge, welche hinter jener der großen Tunnel nicht weit zurücksteht. Von diesen befinden sich 16 mit einer gesamten Länge von 5800 m im Zuge der Tauernbahn. Die wichtigsten unter ihnen sind der untere und obere Klammtunnel mit einer Länge von 732 bezw. 743 m. die bereits im Vorjahre durchgeschlagen wurden. Auf der Strecke Aßling-Görz der Wocheinerbahn sind außer dem Haupttunnel noch 30 kleinere Tunnel auszuführen, welche zusammen 10 km lang sein werden. Unter diesen sind die bedeutendsten der Tunnel bei Wocheiner-Vellach, über 1200 m lang, dessen Herstellung vor kurzem angeordnet wurde, um die Trasse von dem höchst ungünstigen rechten Ufer der Save auf das linke Ufer zu verlegen, und der 1200 m lange Rothweintunnel. Auf der Südrampe der Wocheinerbahn sind als bedeutendere Kunstbauten zu nennen der Tunnel bei Bukowo (931 m), der Tunnel bei Santa Lucia (617 m), der Logtunnel (792 m) und der Prelesjetunnel (445 m).

Von den kleineren Tunneln im Zuge der Wocheinerbahn sind auf der Südrampe 13, auf der Nordrampe 2 (bei Vellach und Veldes) bereits durchgeschlagen. In der Strecke Görz-Triest befinden sich 13 kleinere Tunnel in der Gesamtlänge von 6200 m, von denen die größten, der Revoltella- und der Repentabortunnel, schon seit längerer Zeit in Arbeit sind. Im Zuge der Pyhrnbahn liegen außer dem Haupttunnel vier kleinere Tunnel mit der Gesamtlänge von 1565 m. Von den 63 kleineren Tunneln, deren Gesamtlänge über 23 km beträgt, ist im ganzen etwa ein Drittel durchgeschlagen.

Bei diesen kleineren Tunneln wird die Handbohrung angewendet. Die meisten dieser Tunnel werden nach der belgischen Methode hergestellt, d. h. es wird zunächst ein Firststollen aufgefahren, von dem nach beiden Seiten hin der Ausbruch für das Tunnelgewölbe, die sogen. „Calotte“, vor sich geht. Sodann wird die Gewölbemauerung hergestellt, worauf erst der unten befindliche Felskörper in der Achse des Tunnels durchschlitzt und von diesem Schlitz aus nach beiden Seiten hin abgebrochen wird. Endlich erfolgt die Aussprengung — natürlich auf kurze Strecken — des unter dem Fuße des fertigen Gewölbes noch stehen gebliebenen Materials, worauf das Gewölbe mittels Widerlagenmauerwerks unterfangen wird.

— **Eine neue Bahnverbindung mit Bayern.** Durch den in Aussicht stehenden Ausbau der südböhmischen Lokalbahn Wallern-Salnau bis zur Landesgrenze erhält Böhmen eine neue Verbindung mit Bayern. Bei der bereits vorgenommenen Trassenrevision sprachen sich sämtliche Beteiligten zustimmend zu der vom Eisenbahnärar geplanten Fortsetzung der Teilstrecke Prachatitz - Wallern und Winterberg - Wallern bis zur Landesgrenze aus, welche dann in der bayerischen Linie Waldkirchen-Landesgrenze ihren Anschluß findet. Da rücksichtlich des Baues der bayerischen Teilstrecke bereits eine Regierungsvorlage der bayerischen Kammer unterbreitet wurde, so ist wohl anzunehmen, daß der Ausbau der so wichtigen Böhmerwaldbahn nunmehr bald verwirklicht werden wird.

— **Die Haftpflicht der österreichischen Eisenbahnen anläßlich des ungarischen Eisenbahnerausstandes.** Der Eisenbahnminister beantwortete in der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 10. d. M. eine Interpellation betreffend den Schutz der österreichischen Staats- und Privatbahnen vor den voraussichtlichen Folgen der Entschädigungsprozesse aus dem Frachtgeschäft infolge des ungarischen Ausstandes. Der Minister betonte zunächst, daß die durch den Ausstand veranlaßte Einstellung des gesamten Güterverkehrs der ungarischen Staatsbahnen sich vom Standpunkt der Anschlußbahnen als eine von dem Willen derselben unabhängige und ihrerseits unabwendbare Behinderung in der Ausführung der Beförderung von Sendungen nach Stationen der ungarischen Staatsbahnen, demnach als ein Ereignis darstelle, welches für erstere Bahnen die Transportpflicht hinsichtlich derartiger Sendungen im Sinne der Bestimmungen des Artikels 5 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr und des § 6 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder zeitweilig aufhebe. Die österreichischen Anschlußbahnen haben daher ebenso wie die ausländischen Bahnen die Annahme von Gütern nach Stationen der ungarischen Staatsbahnen für die Dauer der Verkehrseinstellung auf letzteren mit Recht abgelehnt, und die beteiligten Bahnen hätten geradezu gegen die Pflichten eines ordentlichen Frachtführers gehandelt, wenn sie im Bewußtsein der Unmöglichkeit der Ausführung des Transports derartige Güter gleichwohl angenommen und letztere in einer Unterwegsstation wegen Behinderung des Weitertransports den Absendern zur Verfügung gestellt hätten. Bei dieser Sachlage könne eine Haftung der österreichischen Eisenbahnen für die Nichtannahme der nach Ungarn bestimmten Sendungen wohl nicht in Frage kommen.

Was ferner die im Zeitpunkt des Ausbruches des Ausstandes bereits aufgegebenen Güter betrifft, so seien diese nach den geltenden frachtrechtlichen Vorschriften bei Bekanntgabe der Einstellung des Verkehrs auf den ungarischen Staatsbahnen

im Laufe aufzuhalten und die Absender wegen Erteilung einer Verfügung zu benachrichtigen gewesen. Bei derartigen Gütern ruhe der Lauf der Lieferzeit für die Dauer der Behinderung des Antritts oder der Fortsetzung des Transports unter der Voraussetzung, daß die Betriebsstörung nicht von der Eisenbahn verschuldet ist. Sollte diese Voraussetzung für die Befreiung der Eisenbahn von der Haftpflicht in den in Frage kommenden Fällen wider Vermuten von den Gerichten nicht als zutreffend anerkannt werden, so ergebe sich als Höchstbetrag der nach den bezüglichen reglementarischen Bestimmungen zu leistenden Vergütungen für Lieferfristversäumung bei Sendungen, bei denen eine Interessedeklaration vorliegt, im Falle des Schadennachweises der deklarierte Betrag, sonst der Betrag der ganzen Fracht. Die in dieser Art beschränkten Vergütungen seien in den österreichisch-ungarischen Verkehren auf Grund der zwischen den Bahnen bestehenden Vereinbarungen bis zum Betrage von 10 Kr. von der regelnden Verwaltung allein zu tragen, während solche Vergütungen über 10 bis 50 Kr. zwischen den beteiligten Verwaltungen kilometrisch zu verteilen und jene über 50 Kr. von der schuldigen Verwaltung allein zu tragen sind. Mit Rücksicht hierauf sowie auf den Umstand, daß die Einstellung des Güterverkehrs nach Ungarn nur wenige Tage gedauert hat, könne die Heranziehung der österreichischen Bahnen zu den Schadenersätzen wohl von keiner wesentlichen finanziellen Tragweite sein.

— **Die Lage der österreichischen Eisenbahn-Wagenfabriken.** Die Wagenfabriken haben dem Eisenbahnministerium im März eine Eingabe unterbreitet, in welcher die Aufmerksamkeit auf die Verhältnisse dieses Fabrikzweiges gelenkt wird, die ein schleuniges Einschreiten der Regierung erheischen. Die Wagenfabriken leiden seit vielen Jahren an einer großen Unregelmäßigkeit der Bestellungen. Dies wird für die einzelnen Jahre zahlenmäßig nachgewiesen. Eine wesentliche Besserung der Verhältnisse würde eintreten, wenn die Fabriken Gelegenheit hätten, Aufträge für längere als die bisher üblichen Lieferfristen zu übernehmen, so daß sie in der Lage wären, die Bestellungen gleichmäßig aufzuteilen. Im Jahre 1897 hat das Eisenbahnministerium die Bestellungen an die Wagenfabriken auf 5 Jahre aufgeteilt. Das hatte für das Eisenbahnministerium die wohltätigsten Folgen. Die Bestellung erfolgte zu billigen Preisen, die Regierung blieb von allen Preisschwankungen verschont, die Fabriken hatten wenigstens in den ersten drei Jahren ständige Beschäftigung. Seither trat allerdings ein starker Rückgang ein. Die Wagenfabriken hofften, daß der Umschwung in Deutschland auch eine Besserung der österreichischen Wagenindustrie zur Folge haben werde; die Hoffnung blieb aber eine vergebliche. So wurden seitens aller acht Wagenfabriken geliefert:

Im Jahre 1901: 896 Personen- und Dienstwagen und 5020 Lastwagen, im Jahre 1902: 754 Personen- und Dienstwagen und 3577 Lastwagen, im Jahre 1903: 599 Personen- und Dienstwagen und 2122 Lastwagen, und sind für 1904 bis heute nur in Bestellung 335 Personen- und Dienstwagen und 1173 Lastwagen.

Seit mehr als zwei Jahren waren die Wagenfabriken in die Notwendigkeit versetzt, allmählich Arbeiterentlassungen vorzunehmen. Seit 1. Juli 1901 seien nach den gepflogenen Erhebungen bis Ende Februar 1904 entlassen worden: in acht Fabriken zusammen 4693 Mann. Der Arbeiterstand der Wagenfabriken beträgt heute kaum die Hälfte des Standes vom Jahre 1901; dabei arbeiten aber die Fabriken nur 7 bis 5 Stunden täglich, so daß ihre Betriebe auf ein Drittel des Normalstandes eingeschränkt sind. Die Bestellungen für 1904 seien sehr gering. Schließlich wird das Eisenbahnministerium gebeten, durch eine Bestellung auf mehrere Jahre hinaus den Wagenfabriken die Stetigkeit des Betriebs zu ermöglichen. Die Gesellschaften bitten ferner die Regierung, ihnen so viele Bestellungen zuzuweisen, daß sie wenigstens über den kommenden Winter für den heutigen Stand ihrer Arbeiter Beschäftigung, wenn auch nur in dem gegenwärtig eingeschränkten Maße, finden. Zugleich bitten sie, ihnen bekannt zu geben, ob und auf welche Bestellungen sie in diesem Jahre sowie im Jahre 1905 noch rechnen dürfen.

— **Ausstand beim galizisch-ungarischen Bahnbau.** Am 30. April sollte, wie vor einiger Zeit gemeldet wurde, bei dem Eisenbahnbau Turka-Uzok ein Arbeiterstreik beginnen. Gleichzeitig wollten auch ungarische Arbeiter bei dem ungarischen Eisenbahnbau in den Ausstand treten. „Dziennik Polski" berichtet, daß an diesem Ausstand 20 000 Arbeiter teilnehmen sollten. Die ungarischen Arbeiter sollten nach Galizien kommen und mit den galizischen Arbeitern ein gemeinsames großes Streiklager errichten. Diese Absicht ist jedoch nicht gelungen, da die ungarische Regierung die galizisch-ungarische Grenze mit Militär besetzte und die Rädelsführer verhaftete. Angesichts der Besetzung der Grenze durch Militär können die ungarischen Arbeiter nicht nach Galizien und haben mit Rücksicht hierauf auch die galizischen Arbeiter ihre Streikabsichten aufgegeben.

Ungarn.

— **Motorwagenbetrieb auf ungarischen Lokalbahnen.** Vor einiger Zeit wurde bereits gemeldet, daß das Handelsministerium die Absicht habe, auf einem Teil der von den ungarischen Staatsbahnen betriebenen Vizinalbahnen den Motorwagenbetrieb einzuführen. Wie in parlamentarischen Kreisen verlautet, hat der letzte Ministerrat die betreffenden Vorschläge des Handelsministers genehmigt, und es wird nun alsbald zu deren Ausführung geschritten werden. Der Motorwagenbetrieb soll vorläufig auf etwa 1400 bis 1500 km Lokalbahnen eingeführt werden.

— **Der Ausstand und die Haftpflicht der ungarischen Staatsbahnen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen wird dem „Pester Lloyd" zufolge für die dem leichten Verderben ausgesetzten und infolge der Einstellung des Verkehrs tatsächlich verdorbenen Waren, wie verschiedene Lebensmittel usw., vollen Ersatz bieten. Hinsichtlich der Verspätung in der Ablieferung werden die Staatsbahnen von der im § 63 des Betriebsreglements eingeräumten Berechtigung Gebrauch machen, und hat der Handelsminister die Verlängerung der Lieferfrist mit rückwirkender Kraft angeordnet. Diese Verlängerung beträgt bei den Staatsbahnen für die zwischen dem 20. und 26. April zum Versand aufgegebenen Güter sieben Tage. Eine gleiche Verlängerung ist auch bereits der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Südbahn eingeräumt worden.

— **Reform des Telegraphendienstes der Eisenbahnen.** Der ungarische Handelsminister beschäftigt sich, wie gemeldet wird, mit der Reform des Telegraphendienstes der Eisenbahnen. Diese erscheint nach den Erfahrungen, die während des Ausstandes gemacht wurden, unbedingt notwendig. Während des Ausstandes hat der Eisenbahntelegraph vollends versagt, da sich die Ausständigen desselben bemächtigt hatten und infolgedessen sämtliche telegraphischen Aufträge an die Eisenbahnämter und Stationen auf den Staats-Telegraphenleitungen abgegeben werden mußten. Es besteht die Absicht, den Dienst des Eisenbahntelegraphen der staatlichen Generaldirektion für Post und Telegraphen zu unterstellen.

— **Gnadengesuch für die verhafteten Führer des Eisenbahnerausstandes.** Wie verlautet, soll in den Kreisen des Eisenbahn- und Schiffahrtklubs der Gedanke aufgetaucht sein, von dem Könige während seines Budapester Aufenthaltes durch eine aus Eisenbahnern bestehende große Abordnung Gnade für die Führer des Ausstandes zu erbitten.

— **Raab-Ödenburg-Ebenfurter Bahn.** Im Jahre 1903 hat sich der Verkehr der Bahn in solchem Maße gehoben, daß die Einnahmen diejenigen der günstigsten Jahre übersteigen. Die aus dem Personenverkehr erzielten Einnahmen übersteigen, ungeachtet die Zahl der beförderten Personen um 5000 abgenommen hat, einesteils zufolge von Tarifmaßnahmen, andernteils infolge Zunahme der von den einzelnen Reisenden zurückgelegten Kilometerzahl nahezu um 20 000 Kr. die vorjährigen Einnahmen. Noch bedeutender ist die Zunahme der Einnahmen aus dem Frachtenverkehr, welche 65 000 Kr. beträgt. Der gesamte Frachtgutverkehr erreichte 665 295 t (im Vorjahre 645 817 t). Die Transporteinnahmen betragen 2 297 785 Kr. (90 194 Kr. mehr als im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen 578 325 Kr., sonach die Gesamteinnahmen 2 876 112 Kr. und übersteigen die vorjährigen um 134 589 Kr. Demgegenüber sind auch die Betriebsausgaben um 72 680 Kr. gestiegen und betrugen 1 569 645 Kronen. Der Betriebskoeffizient der Hauptbahn ist gegenüber dem des Vorjahres von 53,5 auf 52,4 % gesunken. Der Betriebsüberschuß beträgt 1 306 466 Kr., um 61 908 Kr. mehr als im Vorjahre. Die Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen erfordert 1 065 587 Kr. Mit Einbeziehung des Gewinnvortrages von 19 278 Kr. stehen der Generalversammlung 260 157 Kr. zur Verfügung. Der am 1. Juli d. J. fällige Aktiencoupon soll mit 4,50 Kr. = $1^1/_8$ % (gegen $^3/_4$ % im Vorjahre) eingelöst werden.

— **Lotterie zu gunsten des Budapester Eisenbahn-Unterbeamtenvereins.** Die Unterbeamten der ungarischen Staatsbahnen veranstalten eine Lotterie zu gunsten eines zu erbauenden Asyls für invalide Eisenbahnangestellte und ersuchten den Handelsminister durch eine Abordnung um Übernahme des Protektorats. Der Minister sagte die Übernahme bereitwilligst zu.

— **Personalnachrichten.** Der Handelsminister hat den Oberinspektor der Königlich ungarischen Generalinspektion für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt und Vorstand-Stellvertreter der IV. Fachabteilung des Handelsministeriums (Eisenbahnbetriebs- und Verkehrsangelegenheiten, zugleich Generalinspektion für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt) Béla

v. Uhlarik zum Oberinspektor I. Klasse der ungarischen Staatseisenbahnen ernannt und mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes der Betriebsleitung in Szeged, welche Stelle infolge des Ablebens des Betriebsleiters Karl Krzepelka frei wurde, betraut.

Übrige europäische Länder.

— **Belgische Eisenbahnen.** Im Senat zu Brüssel wurde die Staatsbahnverwaltung abermals heftig angegriffen. Namentlich tadelte Baron Ancion die Langsamkeit der unternommenen großen Bauarbeiten. Eisenbahnminister Liebaert suchte die Vorwürfe als unbegründet zurückzuweisen. Nach belgischen Blättern hätte übrigens die Eisenbahnverwaltung neue Maßregeln ergriffen, um den vielbeklagten Zugverspätungen vorzubeugen.

— **Der Kongreß des Syndikats der Arbeiter und Beamten der französischen Eisenbahnen**, welche Organisation unter dem kurzen Namen „Syndikat Guèrard" bekannter ist, wurde in der Arbeitsbörse zu Paris abgehalten. Der Vorsitzende Guèrard beglückwünschte die Versammlung zum Anwachsen der Syndikatskräfte in der Körperschaft der Eisenbahnbeamten. In den Verhandlungen stießen verschiedentlich radikal-sozialistisch-revolutionäre Bestrebungen mit gemäßigteren aufeinander. So warf ein Vertreter Herrn Guèrard und dem Verwaltungsrat des Syndikats vor, „daß sie die moralische Verantwortlichkeit des Syndikats festgelegt hätten, indem sie am Begräbnis des früheren Staatsbahndirektors Metzger teilnahmen". Guèrard antwortete, daß der Verwaltungsrat sich zu diesem Beginnen beglückwünsche, das ihm erlaubte, dem Andenken eines überzeugten Demokraten zu huldigen, der sich immer angestrengt habe, das Los seiner Angestellten zu verbessern. Mehrere Redner unterstützten Guèrard und schließlich wurde das Verhalten der Verbandsleitung bei dieser Gelegenheit durch einen besonderen Beschluß gebilligt. Weiter gab es Streit wegen des „Handbuchs des Soldaten", welches der Verband der Arbeiterbörse hat verfassen und verbreiten lassen. In diesem fanatischen Machwerk werden die Truppen bei Ausständen usw. offen zur Auflehnung gegen die Befehle und zur Meuterei aufgefordert. Ein Vertreter verlangte, daß das Eisenbahner-Syndikat „einen Irrtum gutmache" und sich mit dem „manuel du soldat" einverstanden bezw. in dieser Hinsicht mit der „Föderation der Arbeitsbörsen" solidarisch erkläre. Guèrard bekämpfte diesen Vorschlag, weil die Billigung des Soldatenbuches dem Syndikatsinteresse abträglicher wäre als die Entsendung einer Abordnung zu dem Begräbnis des Direktors Metzger. Der Kongreß teilte diese Meinung und gab die Frage zur Prüfung an die Gruppen.

— **Kanaltunnel und englisch-französischer Eisenbahnverkehr.** In England ist die öffentliche Meinung allen Plänen einer festen Verbindung mit dem europäischen Kontinent durch einen Ärmelkanaltunnel von jeher abgeneigt gewesen, weil dadurch der Abschluß Englands durch das Meer beeinträchtigt und vermeintlich ein feindliches Eindringen erleichtert würde. Die neue französisch-englische Freundschaft läßt jedoch anscheinend die Idee wieder mehr hervortreten. Besonders die französische Handelskammer in London hat ihre Förderung in die Hand genommen und sich deshalb jüngst an die englische Handelskammer in London gewandt. Auf Ersuchen der letzteren, die Gründe für das Werk anzugeben, hat die französische Handelskammer in London nun folgende drei hauptsächlichen Gründe vorgebracht: Die Reisenden, welche in London in den Eisenbahnwagen stiegen, würden ihn erst in Paris wieder verlassen, indem sie Kälte, Regen, Wind und alle Unannehmlichkeiten einer Seereise und des erzwungenen Aufenthalts in Dover und Calais vermieden. Diese Reiseverbesserung zwischen Paris und London würde die Beziehungen zwischen den beiden benachbarten Ländern wesentlich heben. Die Vorteile für den Handel würden sehr groß sein, man würde die Umladung empfindlicher Waren vermeiden, die englischen Züge könnten auf allen Linien des Kontinents verkehren und umgekehrt. Der Präsident der französischen Handelskammer in London schließt, indem er erklärt, die gegenwärtig zwischen den beiden Ländern herrschenden Gefühle seien besonders günstig, um die Frage vor das englische Publikum zu bringen. Die öffentliche Meinung in Frankreich sei einstimmig zu gunsten des Plans. Was den militärischen Gesichtspunkt anlange, so sei doch bei dem derzeitigen Stande von Wissenschaft und Technik nichts leichter für beide Länder, als trotz des Tunnels sich ihre Verteidigung zu sichern.

— **Eisenbahnwettstreit Basel - Zürich.** Der jetzt erschienene Jahresbericht der Baseler Handelskammer klagt bitter darüber, daß die Bundesbahnen die Basler Interessen arg vernachlässigten. Besonders, so wird gesagt, scheine Zürich in seinem Bestreben, den Schnittpunkt der großen internationalen Verbindungen von Nord nach Süd und von Ost nach West von Basel weg an sich zu ziehen, von der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen sich aller nur erdenklichen Förderung zu erfreuen. Basel werde im Personenverkehr z. Z. so behandelt, als ob es gar keine schweizerische Stadt wäre. Die N. Zürcher Ztg. meint indes, diese Darstellung werde in Zürich nur ein Lächeln hervorrufen. Man sei wahrhaftig in Zürich bisher oft genug in der Lage gewesen, über Verletzung der Interessen der Stadt durch die Bundesbahnverwaltung Klage zu führen. Nur schrien die Züricher nicht so viel wie die Baseler.

— **Personalnachrichten von den schweizerischen Bundesbahnen.** Das Mitglied des Verwaltungsrats und der ständigen Kommission desselben Wilhelm Heusler-Von der Mühl ist im Alter von 67 Jahren gestorben. Er trat 1874 in den Dienst der Zentralbahn und war schließlich Präsident ihres Direktoriums; mit deren Verstaatlichung am 1. Januar 1902 kam er in die Verwaltung der Bundesbahnen. Schweizerische Blätter widmen ihm als hervorragenden Fachmann sehr anerkennende Nachrufe. Auch in den Kreisen der deutschen Eisenbahnverwaltungen war der Verstorbene als langjähriger Tarifreferent der Zentralbahn gekannt und geschätzt.

— **Zollkrieg zwischen der Stadt Inverness und der Highland-Bahn (Schottland).** Ein heiterer Zollkrieg entwickelte sich seit Mitte April zwischen der Highland-Eisenbahn bezw. deren Kundschaften einerseits und der Stadtvertretung von Inverness anderseits. An allen Ausgängen der Station wurden von der städtischen Steuerbehörde Holzbarrikaden errichtet und Steuereinnehmer als Wächter davor gestellt. Dieser Zwist ist darauf zurückzuführen, daß die Behörde von den einem bestimmten Teile der Stadt (Burgh) zugehenden Gütern aller Art und Vieh Abgaben („petty customs") als „Octroi" einhebt. Alle Beschwerden gegen diese Steuer, die jährlich etwa 1800 £ einbringt, waren vergeblich, bis die Eisenbahngesellschaft durch einen Beschluß hier Wandel schuf. Früher gewährte sie Einsicht in ihre Bücher, was die Einhebung der Steuer wesentlich erleichterte, nun aber verweigerte sie die Einsichtnahme, worauf der Kampf begann. Die Torwachen verlangten von jedem mit Waren beladenen Fuhrwerk die Gebühr; Anzahl und Inhalt der Pakete und Fässer wurden aufgeschrieben und danach die Steuer bemessen. Wenn Wagenbegleiter den Erlag verweigerten, was häufig der Fall war, wurden sie zurückgewiesen, um die Waren auf der Station wieder abzuladen. Die Blockierung zu durchbrechen, gelang nur selten, und Kaufleute, die ihre Ware brauchten, mußten, wenn auch widerwillig, zahlen. Der Untersheriff ordnete die Entfernung der Barrikaden an, wogegen die Stadtverwaltung heftigst Verwahrung einlegte. Am 25. April wurden die Barrikaden auf Befehl des Sheriffs Johnston entfernt. Die Stadtverwaltung ließ nun alle Wagen und Karren anhalten, den Inhalt aufnehmen und die entfallenden Abgaben bei den Kaufleuten einheben; sie beabsichtigt auch einen Ausspruch des Gerichtshofes herbeizuführen, demgemäß die Eisenbahngesellschaft für die Zahlung der „petty customs" seitens der Frachtführer als verantwortlich oder mindestens für die Erleichterung der Einhebung als verpflichtet erklärt werde. Der Sheriff untersagte nunmehr auch die Zurückhaltung von Gütern und Vieh auf der Station sowie die Behinderung des ganzen Verkehrs. Die Eisenbahngesellschaft droht mit dem Abbruch ihrer Güterschuppen und Warenlager, wenn die Steuer nicht abgeschafft werde, und die Stadtverwaltung erklärt jede Eisenbahnunternehmung kräftigst zu unterstützen und fördern zu wollen, welche die Stadt bedient.

— **Sorge um die Nachtruhe der Reisenden auf den russischen Bahnen.** Der Minister der Verkehrsanstalten hat, wie die „Torg. Prom. Gas." mitteilt, die Bestimmung getroffen, daß den Reisenden um 8 Uhr abends in den Zügen die Fahrkarten von dem Zugführer abgenommen werden dürfen. Diese eigenartige Bestimmung hat den Zweck, die Reisenden während der Nacht vor Störungen zu schützen, die durch die Vornahme von Revisionen der Kontrollbeamten sonst unvermeidlich wären.

Wer selbst Gelegenheit gehabt hat, auf russischen Eisenbahnen zu reisen, wird auch beobachtet und sehr unbequem empfunden haben, daß das Zugbegleitungspersonal und die Kontrollbeamten fast unablässig während der Nacht in den Seitengängen der Wagen verkehren. Schon durch dieses stete Gelaufe werden natürlich die Reisenden sehr belästigt; nun tritt noch hinzu, daß ungezählte Male Revisionen der Fahrkarten stattfinden, bei denen die Reisenden gezwungen werden, die Fahrkarten herauszusuchen, sie dann wieder aufzubewahren, um nach Verlauf gar nicht langer Zeit, sobald ein anderer Revisionsbeamter den Zug zum Gegenstande seiner segensreichen Arbeitstätigkeit gemacht hat, in der gleichen Weise belästigt zu werden. Das geschieht natürlich alles, um die vielen Hinterziehungen, die tatsächlich eine Plage für die Ver-

waltung bilden, zu verhindern. Um nun die Handhabe in letzterer Beziehung nicht zu verlieren und anderseits während der Nacht den Reisenden Ruhe zu gönnen, ist die vorbezeichnete Verfügung erlassen, der zufolge der Zugführer den Reisenden, die ungestört sein wollen, um 8 Uhr abends die Fahrkarte gegen eine Quittung abnimmt, sie bis 8 Uhr morgens aufbewahrt, um dann einen Austausch der aufbewahrten Fahrkarte gegen die erteilte Quittung vorzunehmen.

Die Revision der Züge während der Nacht findet nun in der Weise statt, daß (Punkt 3 der Vorschrift) der Zugführer die abgenommenen Fahrkarten dem revidierenden Beamten vorlegt. Wie die Revision dann weiter stattfindet, ist in der sonst recht ausführlichen Vorschrift nicht gesagt. Das ist vielleicht absichtlich unterlassen, denn sonst würde es sich wahrscheinlich noch deutlicher gezeigt haben, als es schon jetzt klar ist, daß durch die Maßregel zweierlei miteinander vereinigt werden soll, was sich gegenseitig notwendigerweise ausschließt. Denn der revidierende Beamte, dem vom Zugführer eine Anzahl Fahrkarten übergeben wird, kann höchstens die Anzahl dieser Fahrkarten feststellen, nicht aber die Anzahl der Personen, die hinter den geschlossenen Türen der einzelnen Abteile schlafen. Will er aber trotzdem eine wirksame Revision vornehmen, so muß er die Tür öffnen und mindestens die Personen zählen. Damit ist die Ruhe natürlich gestört und die Maßregel gänzlich nutzlos. Tut der Beamte das nicht, dann bleibt der Zug unrevidiert und das Zugpersonal kann während der Nacht sein unsauberes Geschäft ungestörter als am Tage betreiben. Zu diesen Bedenken kommt noch die Bestimmung, daß die Reisenden zur Übergabe ihrer Fahrkarten nicht gezwungen sein sollen. Es kann sich also auch noch der Fall ereignen, daß in einem Abteil ein oder mehrere Reisende ihre Karten nicht abgeben, andere aber wohl. Was geschieht nun? Kurz, es scheint wieder einmal eine Maßregel zu sein, die ihre Entstehung einem einzelnen Falle verdankt, der sich mit einer einflußreichen, aber unerkannt gebliebenen Persönlichkeit zugetragen hat, die vor einer Wiederholung einer nächtlichen Störung geschützt bleiben wollte.

Fremde Weltteile.

— **Die sibirischen Steinkohlenlager.** Die Wichtigkeit, welche die Steinkohle während eines Krieges für die Flotte und für den Eisenbahnbetrieb besitzt, und die hohen Kosten des Kohlentransports auf weite Strecken mit der Eisenbahn rücken die Frage wieder in den Vordergrund des Interesses, über welche und wie leistungsfähige Kohlenlager Sibirien selbst verfügt. Natürlich kommen nur solche Gruben in Betracht, welche sich in der Nähe der Sibirischen oder der Ussuribahn befinden.

Es gibt zur Zeit drei Kohlengebiete, die diesen Bedingungen entsprechen: der Ssudsha-Bezirk, der Tscheremchower Bezirk und der Ussuri-Bezirk. Der erstere, welcher von der Verwaltung der Sibirischen Bahn abgebaut wird, befindet sich in der Nähe dieser Bahn nicht weit von der Stelle, wo sie den Fluß Ob überschreitet; der zweite ist etwa 130 Werst von Irkutsk entfernt, und der dritte befindet sich im Südussuri-Gebiet. Die Förderung betrug in Tausenden Pud:

	1900	1901	1902	
Ssudsha-Bezirk	—	3,250	4,000	= 65 500 t
Tscheremchower Bezirk .	4,200	4,700	5,000	= 81 900 t
Ussuri-Bezirk	1,100	1,900	1,700	= 27 860 t

Neuerdings ist nun, wie der „Daln. W." meldet, ein Bauer aus dem Dorfe Schkotowa unweit von Wladiwostok zufällig auf ein reiches Kohlenlager gestoßen. Proben der Kohle wurden dem Laboratorium zugestellt und ihre Untersuchung hatte ein glänzendes Ergebnis; die Kohle erwies sich besser, als alle sonst im Ussurigebiet vorkommende. Das Lager befindet sich sechs Werst von der Bahn.

Ob nun diese neuen Kohlenlager, die ja wohl am bequemsten für die Versorgung der Flotte, wie auch der Eisenbahn liegen, auch schon gegenwärtig zur Verwendung kommen können, darüber teilt die angezogene Quelle nichts mit, aber auch schon die Tatsache, daß solche Kohlenlager und in so günstiger Lage aufgedeckt worden sind, ist für die gesamte Entwicklung sowohl des Eisenbahnverkehrs, als auch der Schiffahrt und Industrie von außerordentlicher Wichtigkeit.

— **Eisenbahnbau in den deutschen Kolonien.** Mit sachverständiger und überzeugender Begründung hat die Handelskammer in Hamburg an den Reichstag eine Eingabe gerichtet, welche für den Bahnbau in unseren Kolonien und speziell für die jetzt dem Reichstage vorliegenden Pläne für Togo und Deutsch-Ostafrika eintritt. Es wird u. a. auf das Vorgehen des Auslandes hingewiesen, das für die Erschließung seiner Kolonien unendlich viel mehr getan hat. Die Eingabe kommt zu dem Ergebnis, daß eine Bahn in das ostafrikanische Seengebiet sehr aussichtsreich sei. Über die ganz zu kleinlichen Ersparnisrücksichten gewählte Schmalspur wird dort folgendes gesagt: „Die Handelskammer bittet den hohen Reichstag dringend, diese Vorlage möglichst einstimmig anzunehmen und damit seine Bereitwilligkeit zu erkennen zu geben, auch zur Fortführung der Bahn, welche für die Entwicklung der Kolonie unbedingt erforderlich ist, die nötigen Mittel zu bewilligen. Sie befürwortet dabei angelegentlichst, eine Änderung, welche in der jetzigen Vorlage aus Ersparnisrücksichten gegenüber der früheren gemacht ist, nämlich die Verringerung der Spurweite von 1,067 auf 0,75 m, wieder rückgängig zu machen. Die Deutsche Kolonialgesellschaft hat schon darauf hingewiesen, daß eine so schmale Bahn sich vermutlich schon nach kurzer Zeit für die Bewältigung des Verkehrs des von der Bahn berührten Gebietes unzureichend erweisen würde, und daß der dann erforderliche Umbau Betriebsstörungen und Kosten verursachen würde, gegen welche die jetzt zu machende Ersparnis nicht in Betracht kommen kann. Dies um so weniger, als nach Ausführungen in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 16. April d. J. auch vom technischen Standpunkte aus gegen Bahnen von so schmaler Spurweite gewichtige Bedenken zu erheben sind, da sie größere Unterhaltungskosten erfordern, was sich schon in Deutschland, viel mehr aber noch in tropischen Klimaten geltend macht. Ist es hiernach dringend ratsam, zu der größeren Spurweite zurückzukehren, selbst wenn die Bahn nur als Stichbahn gedacht werden sollte, so ist dies unbedingt erforderlich, wenn sie, wie zu hoffen, den Anfang einer bis Tabora oder bis zum Tanganjika fortzuführenden Bahn bilden soll."

— **Von der Williamsburg-East-Riverbrücke** haben „Engineering News" Mitte Dezember 1903 eine Beschreibung gebracht, der wir folgende Angaben entnehmen.

Die Brücke, welche am 19. Dezember 1903 dem Straßenverkehr übergeben wurde, ist die zweite zwischen Newyork und Brooklyn vollendete Hängebrücke. Ihre Hauptöffnung ist nur 1,52 m weiter als die der 20 Jahre alten Brooklynbrücke, aber an Gesamtlänge übertrifft sie jene um mehr als 300 m.

Die Verhandlungen wegen dieses Brückenbaues begannen vor etwa 9 Jahren. Das Gesetz des Staates Newyork, welches den Bau ermöglichte, kam am 27. Mai 1895 zustande. Die Bürgermeister von Newyork und Brooklyn ernannten darauf 6 Brückenkommissare, welche Herrn Leffert L. Buck zum Oberingenieur wählten. Bevor sie den Bau beginnen konnten, hatten sie ältere Brückenbauberechtigungen auszukaufen, wofür sie eine Summe von 840 000 ℳ aufwendeten.

Die neue Brücke sollte tragen: zwei je 6,1 m breite Fahrstraßen, vier elektrische Straßenbahngleise (Oberleitung), zwei Hochbahngleise, zwei Fußwege und zwei Radfahrwege. Dies entspricht zusammen einer Brückenbahnbreite von 41,7 m, während die alte Brooklynbrücke eine solche von 22,2 m hat.

Die neue Brücke stellt in Newyork eine Verlängerung der Delancey-Straße dar und endet in Brooklyn etwa einen Block nördlich von Broadway.

Die Brücke erhielt vier Kabel und zwei Versteifungsträger. Zwischen den letzteren liegen alle Gleise sowie in einem zweiten Geschoß die Fußwege und Radfahrbahnen, außerhalb die Fahrstraßen. Die Teile der Kabel über den Uferöffnungen sind nicht unmittelbar belastet. Die Brückentürme sind aus Stahl, wodurch gegen Türme aus Mauerwerk große Ersparnisse erzielt wurden.

Die Wahl der Hängebrücke als Bauform war durch das Gesetz, welches den Bau genehmigte, von vornherein entschieden.

Der Baugrund für die großen Pfeiler wurde sehr sorgfältig durch Bohrungen mit Diamantbohrern untersucht. Es wurden dabei erhebliche Ungenauigkeiten einer früher mit gewöhnlichem Bohrgerät ausgeführten Untersuchung nachgewiesen, bei welcher man einzelne Steine für gewachsenen Fels gehalten hatte. Es wurde jetzt die Lage des Felsens unter mittlerem Hochwasser festgestellt: auf der Manhattan-Seite zu 14 bis 20,8 m, auf der Brooklyn-Seite zu 24,4 bis 32 m.

Was die Bauausführung selbst betrifft, so sind an Maurerarbeiten hervorzuheben die Herstellung der Ankermauerungen und die Gründung der Hauptpfeiler. Bei den ersteren kam es darauf an, das nötige Gewicht auf die Ankerplatten zu bringen. Dasselbe beträgt an jedem Brückenende 130 000 t. Die Mauerkörper sind nahezu gleich; ihre Grundfläche ist im Durchschnitt 53,3 m lang und 47,2 m breit. Sie sind massiv aus Beton und Granit und ruhen auf hölzernen Schwellrosten, welche zum Teil auf Pfählen liegen. Die Schwellroste bestehen aus vier Lagen 0,3 × 0,3 m starker Balken, welche dicht nebeneinander verlegt sind. Die Balkenlagen wechseln ihre Richtung und sind miteinander verschraubt. In dem vollen Mauerwerk waren Hohlräume für die Verankerungen auszusparen, und zwar Kammern für die zur Übertragung des Ankerdruckes auf das Mauerwerk dienenden Roste aus Blechträgern sowie gekrümmte Galerien

für die Ankerketten. Für jedes der vier Tragekabel der Brücke sind zwei Ankerketten aus Augenstäben vorhanden, welche übereinander angeordnet sind.

Die Gründung der Hauptpfeiler erfolgte durch Versenkung hölzerner Caissons mit Hilfe von Druckluft. An jeder der beiden Haupt-Auflagerungsstellen der Brückenkabel wurden zwei Caissons versenkt in 29,7 m Abstand von Mitte zu Mitte. Diese tragen Mauerwerk aus Granit bis zur Höhe von 6,1 m über mittleres Hochwasser, darüber noch 0,9 m die Auflagersteine der Eckständer des Stahlaufbaues der „Türme". Die Caissons weichen etwas voneinander ab. Die folgenden Angaben beziehen sich auf diejenigen des Brooklyner Turmes. Die Caissons sind 24,08 m lang und 19,2 m breit. Sie haben eine 2,13 m hohe Arbeitskammer, welche durch zwei je 0,61 m starke Scheidewände in drei Abteilungen geteilt ist. Über der Arbeitskammer-Decke wurden fangedammartige Wände aufgesetzt und zwischen diesen die zur Versteifung nötigen Streben und Anker angebracht. Die Caissons sind aus 0,3 m starken vollkantigen Balken zusammengezimmert. Sie wurden in ungefähr 17,5 m tiefem Wasser versenkt. Zur Führung der Caissons dienten hierbei vom Ufer vorgebaute Rüstungen, welche zugleich die Werkplätze bildeten. Der größte Luftdruck, der angewendet wurde, betrug 2,3 bis 2,6 Atm. Ernstliche Fälle von Caissonkrankheit kamen nicht vor. Die Arbeitskammern wurden elektrisch erleuchtet. Die größte Tiefe unter Wasser, die bei den Gründungsarbeiten erreicht wurde, war 32,8 m.

Wir schließen hieran noch einige kurze Bemerkungen über den Stahlüberbau der Brücke. Jeder der beiden Haupttürme besteht aus acht Stützen mit rechteckigem Querschnitt, welche zu je vier zu beiden Seiten der Brückenfahrbahn auf den oben beschriebenen Pfeiler-Grundbauten stehen. Die vier einen Pfeileraufbau bildenden Stützen sind nach allen Richtungen fest gegeneinander verstrebt, ebenso nur mit größerer Maschenweite der Verstrebung die beiden einen Turm bildenden Pfeileraufbauten. Die Türme tragen auf ihrer Oberfläche die Sättel, welche die vier Brückenkabel aufnehmen. Diese Sättel sind Gußstahlstücke von je 36 t Gewicht. Die Höhe der Stahltürme von der Oberfläche des Mauerwerks bis zur Unterkante der Sättel beträgt 90,56 m.

Außer diesem großen sind noch zwei kleinere „Türme" (Pfeiler), welche die Uferöffnungen der Brücke in je zwei Teile teilen. Sie haben je acht Eckstützen und sind in ihrem Stahlaufbau 29,36 m hoch. Sie tragen den Überbau der Uferöffnungen der Brücke, welcher nicht an die Kabel angehängt ist. Die Uferöffnungen sind mit je zwei Fachwerkträgern in 20,42 m Abstand überbaut. Das dem Ankermauerwerk zunächst liegende Trägerpaar hat 90,38 m Stützweite. Es ist aber über den Mittelpfeiler hinaus um 18,08 m als Ausleger verlängert, so daß nur noch ein 66,33 m langes Trägerpaar zum Schluß der Öffnung bis zum Hauptturm einzulegen war.

Die Hauptöffnung der Brücke ist 488 m weit von Mitte zu Mitte der Türme. In ihr wird die Brückenfahrbahn von zwei Fachwerkträgern dreifachen Systems getragen, deren jeder an zweien der Brückenkabel aufgehängt ist und ihnen zur Versteifung dient. Diese Träger sind in den Haupttürmen mittels Pendelstützen gelagert. Sie sind aber noch 7,16 m über die Auflagerpunkte verlängert, um sie mit den Hauptträgern der angrenzenden Uferöffnung zu verbinden, und zwar die unteren Gurtungen durch Bolzen und die oberen Gurtungen durch Vernietung. Die Träger werden durch die Aufhängungen in 78 Felder zwischen den Türmen geteilt. Felderlänge 6,07 m. Die Versteifungsträger und somit auch die Brückenfahrbahn sind mit großen Halbmessern sanft nach oben gekrümmt.

Die Hauptbrückenkabel (wie erwähnt, vier an der Zahl) weichen im Grundriß nur wenig von der geraden Linie ab. Jedes Kabel ist zusammengesetzt aus Stahldrähten Nr 6 Röblingscher Skala (4,9 mm) in 37 Litzen, jede enthaltend 208 Drähte, das ganze Kabel also 7696 Drähte. Als mindeste Zerreißfestigkeit für den Draht war vorgeschrieben 140 kg/qmm. Der gelieferte Draht hat tatsächlich 12,5 % mehr gehalten.

Die Zusammenfügung der Drähte und Fertigstellung der Kabel erforderte die einstweilige Errichtung zweier Laufstege, welche als Hängebrücken neben und gleichlaufend den endgültigen Kabeln gespannt waren, zwischen den Türmen sogar zweistöckig.

Das fertige Kabel hat einen kreisrunden Querschnitt von 0,477 m Durchmesser. Zur Erhaltung dieses Querschnitts dienen eiserne Schellen, welche an den Aufhängungspunkten um die Kabel herumgelegt und zugleich als Sättel für die Aufhängungsseile ausgebildet sind. Auf den Strecken zwischen diesen Schellen wird das Kabel mit einem Baumwoll-Drillichstreifen umwickelt, welcher mit einer Mischung von oxydiertem Leinöl und Firnisgummi getränkt ist. Über diese Umwicklung kommt eine zylindrische Hülle aus Eisenblech.

Die Aufhängung der Brückenbahn und der Versteifungsträger erfolgt an jedem Teilpunkt durch eine Drahtseilschlinge, welche oben über die zwei nebeneinander liegenden Kabelsättel, unten über eine Rolle gebt. Letztere ist durch vier Schraubenbolzen von verstellbarer Länge mit den Trägern der Brückenfahrbahn verbunden.

Nur ein ernster Unfall ereignete sich während der Bauausführung. Wie erinnerlich sein dürfte, bestand er in einem Brande der Holzteile auf dem Newyorker Turme am 10. November 1902, wobei durch die Hitze eine Anzahl Drähte beschädigt wurden. Nach Prüfung durch eine Kommission wurden die beschädigten Drahtstücke ausgeschnitten und dafür neue eingespleißt. Auch wurden neue Drähte über den Sätteln hinzugefügt und durch Bänder, welche das Kabel umfassen, mit diesem verbunden.

Die Bauarbeiten wurden am 7. Dezember 1903 vollendet. Die Gesamtkosten der Brücke ausschließlich Grunderwerb betrugen ungefähr 46 Millionen Mark.

Allgemeines.

— **Übermittlung von Wettertelegrammen durch die Telegraphenlinien der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Herr Regierungsbaumeister Sauermilch in Fulda macht in einer uns zugegangenen Zuschrift den Vorschlag, den Staatsbahntelegraphen für die Übermittlung von Wettertelegrammen nutzbar zu machen. Er knüpft an einen in Nr 28 Jahrg. 1903 der „Woche" erschienenen Artikel des Prof. Dr W. J. van Bebber über den gegenwärtigen Stand der Wettervorhersage an, in dem besonders die Wichtigkeit der Verbreitung von Wetternachrichten durch die Telegraphie betont ist, ein Verfahren, von dem in den Vereinigten Staaten von Amerika in großem Umfange Gebrauch gemacht werde. Der Übertragung des amerikanischen Systems auf Deutschland stehe als Haupthindernis die Verwendung des Arbeitsstromes in der Reichstelegraphie entgegen. „Nun arbeiten aber", wie der Einsender schreibt, „die Telegraphenlinien der preußisch-hessischen Staatsbahnen mit Ruhestrom. Dieses System ermöglicht es, von einer Zentralstelle aus Telegramme zu geben, welche von allen an das Netz angeschlossenen Stationen mitgelesen werden können. Auf den erwähnten Linien wird tatsächlich jeden Tag ein derartiges Telegramm befördert. Vom Telegraphenamt am Schlesischen Bahnhof in Berlin wird nach der Zeitbestimmung der Königlichen Sternwarte morgens um 8 Uhr an alle Linien der Staatsbahnen das Zeittelegramm abgegeben. Meines Wissens stehen keine unüberwindlichen technischen Schwierigkeiten entgegen, an diese Zeitmeldung ein Wettertelegramm anzuschließen. Es muß allerdings vorausgesetzt werden, daß das Material für diese Wetternachricht vor 8 Uhr dem genannten Telegraphenamt übermittelt und daß das Telegramm kurz gefaßt werden kann, weil eine längere Inanspruchnahme der Leitungen dem Bahnbetrieb hinderlich werden könnte.

Nach den Erörterungen des Herrn van Bebber ist die Grundlage einer brauchbaren Wettervorhersage die Kenntnis der Luftdruckverhältnisse eines möglichst großen Gebietes. Das durch die Eisenbahntelegraphen zu verbreitende Wettertelegramm kann meines Erachtens auf eine ausgewählte Anzahl von Barometerablesungen der wichtigsten Beobachtungsstationen beschränkt werden. Diese zweistelligen Zahlen müssen in einer feststehenden Reihenfolge abtelegraphiert werden, so daß sich ein Zusetzen der Ortsnamen erübrigt. Ob es sich ermöglichen läßt, weitere Angaben über Temperatur, Windrichtung usw. beizufügen, wird sich bei der Durchführung von Versuchen ergeben. Vorläufig ist diese Erweiterung der vorgeschlagenen Einrichtung unwahrscheinlich, weil die Eisenbahn-Telegraphenleitungen ihrem eigentlichen Zweck nicht zu lange entzogen werden dürfen. Die weitere Verbreitung und Ausarbeitung des durch die Eisenbahn übermittelten Materials muß den Interessenten überlassen werden.

Wegen des großen Nutzens, welchen die Landwirtschaft besonders in der Erntezeit aus guten Wetternachrichten ziehen kann, dürfte ein Versuch, Wettertelegramme in der angegebenen Weise zu verbreiten, sehr zu empfehlen sein."

Bücherschau.

— **Artikeltarife im Exportverkehr Rußlands.** In deutscher Bearbeitung. Herausgegeben von der „Osteuropäischen Tarifrundschau" im April 1904. Wien, im Selbstverlag. Preis 4 Kr. oder 3,50 ℳ.

Das handliche Heft umfaßt die im russischen Ausfuhrverkehr gültigen Tarifsätze: 1. für Petroleum, 2. für Naphtharückstände und Rohnaphtha, 3. für Zucker und 4. für Getreide, Mehl und Ölsamen in übersichtlicher Zusammenstellung. Jedem einzelnen Abschnitte sind die für die betreffende Ware erlassenen besonderen Tarif- und Transportbestimmungen beigegeben. Dem mit Rußland in Geschäftsverbindung stehenden Handelsstande ist damit ein brauchbares Hilfsmittel für seine Frachtberechnungen geboten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Die Kopframpe auf dem Bahnhof Bramsche ist wieder in Betrieb genommen.

Oldenburg, den 13. Mai 1904. (1289)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Auf Seite 94 des Tarifs vom 1. März d. J. wird die Entfernung Montjoie-Gemünden mit Gültigkeit vom 5. Juli d. J. von 310 in 410 km berichtigt.

Cöln, den 15. Mai 1904. (1290)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die an der Neubaulinie Lauterecken-Altenglan-Glan-Münchweiler-Homburg in der Pfalz belegenen Stationen der pfälzischen Eisenbahnen, soweit sie für den Güterverkehr eingerichtet sind, in die Hefte 1 bis 5 der Abteilung C des Verbandstarifs neu aufgenommen. Gleichzeitig treten für die pfälzischen Stationen der Strecke Kusel-Altenglan-Ramstein anderweite, teilweise ermäßigte Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 13. Mai 1904. (1291)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird in vorbezeichnetem Verkehre der Nachtrag IV eingeführt, der die Einbeziehung neuer Versandstationen und Berichtigungen enthält. Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 30. Juni d. J. in Kraft.

Der Nachtrag ist zum Preise von etwa 15 ₰ von den beteiligten Dienststellen zu beziehen.

Kattowitz, den 16. Mai 1904. (1292)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897. (Klassengüterverkehr Österreich-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. gelangen in Ergänzung der Ausnahmetarife Nr 19 (Spat) und Nr 57 a (Ton) von Nabburg nach Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 13. Mai 1904. (1293)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Geltung vom 15. Mai 1904 werden widerruflich für den gesamten Übergangsverkehr in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg

a) von und nach den Insterburger Kleinbahnen die Frachtsätze der Staatsbahnstationen Insterburg, Mehlauken, Skaisgirren, Ragnit, Gr.-Brittanien und Pogegen,
b) von und nach den Pillkaller Kleinbahnen die Frachtsätze der Staatsbahnstation Pillkallen

im Verkehr mit den Stationen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, sowie Station Hamburg der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft um 2 ₰ für 100 kg gekürzt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Königsberg, den 11. Mai 1904. (1294)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

I. Bayerisch-schweizerischer Gütertarif, Teil II.

1. Heft (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. Juni 1899.
2. Heft (Verkehr mit V. S. B.) vom 1. Dezember 1899.
3. Heft (Verkehr mit S. C. B. und weiter) vom 1. Januar 1900.

II. Übernahmetarife für den Güterverkehr

Bayern-schweizer. Nordostbahn vom 1. August 1900 und Bayern-schweizer. Zentralbahn und weiter vom 1. August 1900.

Am 1. Juli l. J. werden die vorbezeichneten Tarife aufgehoben und durch den am gleichen Tage in Kraft tretenden neuen bayerisch-schweizerischen Gütertarif, Teil II, Heft 1, ersetzt, welcher außer einigen Frachterhöhungen in der Hauptsache Frachtermäßigungen bringen wird.

München, den 12. Mai 1904. (1295)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover, Magdeburg usw.

Vom 15. Mai d. J. ab wird die Station Schlotheim der Mühlhausen-Ebelebener Bahn in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 14. Mai 1904. (1296)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. Mai d. J. gelangt zu dem Tarifheft 1 für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag XI zur Einführung. Er enthält neben früher schon veröffentlichten Tarifmaßnahmen die Einbeziehung der Station Beerfelden der Hetzbach-Beerfeldener Nebenbahn in den Tarif, anderweite zum Teil ermäßigte, zum Teil erhöhte Entfernungen für die Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz bis zu den Schnittpunkten Osthofen, Reinheim, Sprendlingen (Rheinhessen), Worms und Neuoffstein (Offstein) Grenze, anderweite zum Teil ermäßigte Tarifkilometer für die Stationen des Direktionsbezirks Mainz bis zu den Schnittpunkten Butzbach und Lich, sowie sonstige Änderungen.

Das Nähere ist bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren, woselbst auch der Nachtrag zum Preise von 15 ₰ käuflich zu haben ist.

Ferner kommen zur Einführung direkte Tarifkilometer und Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Beerfelden der Hetzbach-Beerfeldener Nebenbahn einerseits und den Stationen der übrigen hessischen Nebenbahnen der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft anderseits, die ebenfalls bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren sind.

Mainz, den 30. April 1904. (1297)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Güterverkehr Reichsbahn-Baden.

Mit Geltung vom 1. April 1904 ist ein Ausnahmefrachtsatz von 0,65 ℳ für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II (mit Herkunft von einem belgischen oder holländischen Hafen) von Karlsruhe Hafen nach Basel Reichsbahn und Basel-St. Johann eingeführt worden.

Straßburg, den 9. Mai 1904. (1298)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutsch-schweizerischer und Norddeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit dem 30. Juni l. J. werden voraussichtlich sämtliche Tarife des südwestdeutsch-schweizerischen und des norddeutsch-schweizerischen Verbands aufgehoben und durch neue, vom 1. Juli l. J. ab gültige Tarife ersetzt werden. Die neuen Tarife weisen für den größeren Teil der schweizerischen Verbandsstationen Ermäßigungen auf; indessen treten auch einzelne Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen ein. Soweit direkte Frachtsätze ohne Ersatz zur Aufhebung kommen, können die Sendungen später in der Regel zu annähernd gleichen Frachten wie bei der jetzigen direkten Abfertigung auf den deutsch-schweizerischen Grenzstationen umkartiert werden. Der Zeitpunkt, von welchem die neuen Tarife von uns bezogen werden können, wird später bekannt gegeben werden. Bis dahin erteilt unser Verkehrsbureau auf Anfrage nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 14. Mai 1904. (1299)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Gütertarif der Gruppe II, Staatsbahn-Wechselverkehre I/II, II/III, II/IV und mitteldeutsch-Berlin-nordostdeutscher Braunkohlen-Ausnahmetarif.

Vom 16. Mai d. J. ab wird Simmersdorf als Versandstation für Braunkohlen usw. in den allgemeinen Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe sowie in den besonderen Ausnahmetarif für Braunkohlen usw. nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen und einigen vorgelegenen Sta-

tionen einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Halle a/Saale, den 13. Mai 1904. (1300)
Königliche Eisenbahndirektion.

An Stelle des Hefts 4 des Gütertarifs zwischen Sationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn vom 1. Juni 1903 kommt vom 15. Mai 1904 ein neues Heft 4 zur Einführung, welches zum Preise von 80 ₰ von unserer Drucksachenverwaltung bezogen werden kann.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 1. Juli d. J. in Geltung.

Straßburg, den 9. Mai 1904. (1301)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

1. Heft. Saarbrücken-württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 17. Mai d. J., dem Eröffnungstag der neuen württemberg. Bahnstrecke Laupheim-Schwendi, wird die an dieser Strecke gelegene Station Laupheim Stadtbahnhof in den Tarif einbezogen.

Die seitherige Station Laupheim erhält die Bezeichnung Laupheim Hauptbahnhof.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 11. Mai 1904. (1302)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

2. Heft. Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Am 17. Mai d. J., dem Tag der Betriebseröffnung der württ. Nebenbahn Laupheim-Schwendi, wird die an dieser Strecke gelegene Station Laupheim Stadtbahnhof in den vorbezeichneten Güterverkehr aufgenommen.

Die seitherige Station Laupheim führt mit diesem Zeitpunkt die Bezeichnung „Laupheim Hauptbahnhof".

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 11. Mai 1904. (1303)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil IV, Heft 1 vom 1. Juni 1903 (Holzverkehr Österreich-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. gelangen für die Beförderung von Holz des Abschnittes I von Steinhaus nach Kitzingen, Lichtenfels, Marktbreit und Staffelbach direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 13. Mai 1904. (1304)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Donau-Rhein-Main-Umschlagstarif vom 1. Januar 1898.

Das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs 4 erhält folgende Fassung:

Ausnahmetarif 4.
Serie I.

Öle, fette, in Fässern, z. B. Baumöl, Baumwollsamenöl (Kottonöl, Kottonstearin), Kokosnußöl, Hanföl, Harzöl, Klauenöl (Klauenfett), Lecceröl, Leinöl, nichtgekocht, Madiaöl, Mohnöl, Mowraöl, Nußöl, Olivenöl, Palmöl, Palmkernöl, Rüböl (siehe auch Serie II), Schmieröl, Sesamöl, Sheanußöl, Sonnenblumenöl, Talgöl, Türkischrothöl und dergl. sowie die
Fettsäuren derselben;
Glyzerin;
Talg, vegetabilischer
Kokosbutter;
Kokosfett;
Oleïn (Elaïn, Elaïnsäure, Ölsäure);
Tran mit Ausnahme von Lebertran (Medizinaltran);
Fette, folgende: Dégras, Knochenfett, Talg, tierischer (auch Unschlitt und abgepreßter Talg [Preßtalg]), Schweinefett (Filz, Schmeer, Schweineschmalz).

München, den 7. Mai 1904. (1305)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1904 werden zu den belgisch-südwestdeutschen Gütertarifen Hefte 6 a und 6 b für den Verkehr mit badischen Stationen die Nachträge VII eingeführt. Sie enthalten neben verschiedenen Berichtigungen teils geänderte, teils neue Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Reis, roh oder geschält, Kaffee, Kakaobohnen, Schmalz, Schweinefett, Milch, kondensierte, Kindermehl, Kokosöl, Palmöl, Mineralschmieröle, Talg, Felle und Häute, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Holz der amerikanischen Pechkiefer (Pitch-Pine), Kabel für elektrische Anlagen, Kupfer, Zinn, Kupfervitriol, Melasse zu Speisezwecken, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Spezialtarife I und II, Farben, Farbextrakte, Käse, feste, Holzessig und Zink. Exemplare der Nachträge können von den Dienststellen und dem Verkehrsbureau bezogen werden.

Karlsruhe, den 10. Mai 1904. (1306)
Großh. Generaldirektion.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.
Verkehr mit Österreich.
(Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr 24 A des Tarifheftes 1 für Kuttenberg-Stadt.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1904 werden die im Tarife Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr 24 A (Rübenzucker aller Art) hinsichtlich des Verkehres von Kuttenberg-Stadt (aufgeführt auf Seite 184 des genannten Tarifheftes) ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 13. Mai 1904. (1307)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.
(Einführung eines Frachtsatzes für Ferrochromtransporte.)

Mit Gültigkeit vom 17. Mai 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904, werden für Ferrochromtransporte bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen von Genf (Genève) transit mit Herkunft von Albertville, Station der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, nach Mährisch-Ostrau 44,00 Francs per 1000 kg berechnet.

Hierdurch wird die Verlautbarung in Nr 33 dieser Zeitung vom 27. April l. J. unter Nr 1113 aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 10. Mai 1904. (1308)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Brohlthal-Eisenbahn.

Vom 15. d. M. ab gelangen auf allen Stationen der Brohlthal-Eisenbahn Arbeiter-Rückfahrkarten nach den Stationen Burgbrohl, Weiler B. E., Weibern Personenbhf. und Brenk zur Verausgabung.

Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Brohl.

Cöln, den 9. Mai 1904. (1309H&V)
Der Vorstand.

---

3. Lieferfristzuschläge.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Anläßlich der auf den Linien der Kgl. ung. Staatsbahnen bestandenen Verkehrseinstellung und der hierdurch verursachten Güterstauung wurde auf Grund der Ausführungsbestimmungen des § 6 Abs. 3 P. 2 zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtenverkehr für die in unseren an die Linien der Kgl. ung. Staatsbahnen anschließenden Grenzstationen auf die Linien der genannten Eisenbahnverwaltung und über dieselben hinaus oder umgekehrt übergehenden Güter mit Genehmigung des Kgl. ungar. Handelsministeriums, Z. 29 229, außer den bestehenden Zuschlagsfristen noch eine außergewöhnliche temporäre Zuschlagsfrist von 10 (zehn) Tagen für die Zeit vom 20. April l. J. bis inkl. 28. April l. J. festgesetzt.

Budapest, Mai 1904. (1310)
Die Betriebsdirektion.

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben in öffentlicher Verdingung zu verkaufen

1100 t gebrauchte, noch verwendbare eiserne Schwellen, in den Bezirken der Bahnbauinspektoren Singen und Konstanz lagernd, und zwar ungefähr 600 t aus Flußeisen und 500 t aus Schweißeisen teils Hilfschen, teils Rheinischen Profils, ferner 172 t alte noch brauchbare Flußstahlschienen 129 mm hoch, teils 7,5 m, teils 9 m lang, in Karlsruhe lagernd, sowie eine in Dinglingen befindliche alte Wagendrehscheibe.

Einige Schwellen können bei uns besichtigt werden.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verkauf abgängiger eiserner Schwellen etc." spätestens Mittwoch, den 1. Juni d. J., vormittags 9 Uhr bei uns einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen und der Angebotsbogen nebst Zeichnungen der Schwellen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 9. Mai 1904. (1311)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 10. Mai vorm. gemeldet.

Nr 14 Berlin, am 18. Mai 1904. Jahrgang 1904

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	—	1	—	Quintofenteil —	10	1	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
2	A	—	2	Stangen	Flacheisen —	60	2	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	6 m lg.
3	A	—	1	Verschlag	Bandsägen —	20	3	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
4	A	II	1	Sack	Kartoffeln —	47	4	Weißenthurm	K. E.-D. Cöln	
5	A	6	1	Ballen	Wolle —	92	5	Aachen		
6	A	25	1	Beutel	Bolzenschrauben —	5	6	Eil-A. Breslau	K. E.-D. Breslau	
7	A	3278	1	Ring i. L.	Messingdraht —	15,5	7	Dahl	K. E.-D. Elberfeld	
8	A C Z	—	1	Ballen	Kaffee-Essenz —	15	8	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
9	A G	100	1	Kiste	Werkzeug —	15	9	Wietze-Steinförde	K. E.-D. Hannover	
10	A H	—	1	Bund	4 Brotschieber —	13	10	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
11	A H	I	1	Korb	Kleidung —	43	11	Aachen	K. E.-D. Cöln	vermutl. für Frau R. L. Bourget.
12	A J Burbach	5940/26	1	—	U-Eisen —	73	12	Flieden	K. E.-D. Frankf. a/M.	Streckenfund.
13	A K	132	1	Bund	2 Binsenstühle —	9	13	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
14	A K	6369	1	Kiste	eiserne Walze —	76	14	Passau	Bayerische Stsb.	
15	A K	8344	1	Faß	Wein? —	41	15	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
16	A M	8642	1	—	Stuhl —	6	16	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
17	A R	12	1	eis. Faß	leer —	92	17	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
18	A S	8	1	Koffer	Papiersohlen, altes Papier	64	18	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
19	A S	101	1	—	Eisenblechmulde —	41	19	Merseburg	K. E.-D. Halle a/S.	
20	A S	145	1	Bund	25 Fußbodengeflechte	27	20	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
21	A U	959	1	Kiste	Wäsche —	24	21	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
22	A W	2508, 4731	2	Kisten	l. Flaschen —	42	22	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
23	B	—	1	Reisekorb	leer, gebr. —	12	23	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
24	B	1/2	2	—	hölz. Bettstellen —	30	24	Dortmund S.	K. E.-D Essen	
25	B	871	1	Ballen	Holzetiketten —	7	25	Warnemünde	Grhzl. Meckl. Stsb.	
26	B C	3/35	2	Pakete	blaues Packpapier —	136	26	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
27	B C	3/57	1	Paket	blaues Packpapier —	114	27	"	"	
28	B C	650	1	Faß	Teer —	268	28	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
29	B C	1212	1	"	ansch. gesalz. Därme	263	29	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
30	B C	6480	1	Bund	eis. Schaufeln —	14	30	Kamen	K. E.-D. Essen	
31	B C	17487	5	—	gelochte Bleche —	370	31	Teterow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
32	B H	—	1	Büchse	Fett —	9	32	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
33	B M S	66454	1	—	Biegemaschine —	15	33	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
34	C	66	1	Weinfaß	leer —	23	34	Carden	St. Johann-Saarbr.	
35	C A	4286	1	—	Tisch —	34	35	Heldenbergen-W.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
36	C D	31	2	Stangen	Rundmessing —	30	36	Jüterbog	K. E.-D. Halle a/S.	1,27 m lg.
37	C F G W	26	1	eis. Faß	leer —	50	37	Falkenberg b. Tg.		
38	C L	—	1	—	Trittleiter —	12	38	Stade	K. E.-D. Altona	
39	C P	4186	1	Paket	kleine Pappteller —	36	39	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
40	D	—	1	Faß	Teer? —	229	40	Aurich	K. E.-D. Münster	
41	D	—	1	—	Trittleiter —	11	41	Kiel	K. E.-D. Altona	
42	D F	9919 9947/49	4	—	Kinderstühle —	16	42	Neuß	K. E.-D. Cöln	
43	D F J	100/1	2	Kisten	? (gefüllt) —	62	43	München H. B.	Bayerische Stsb.	
44	D G	379	1	Kiste	ansch. Fleischw. —	29	44	Homburg v. d. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
45	D G	4518	1	"	Spiegel —	118	45	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	in Hufeisenform.
46	D G	5044	1	Bund	4 Stangen Stahl —	95	46	Memmingen	Bayerische Stsb.	
47	D M G	41	1	Kiste	dünne Zinnröhren —	120	47	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
48	D N	—	1	Ballen	Altpapier —	263	48	Soest	K. E.-D. Cassel	
49	D R	1900	1	Faß	gefüllt —	32,5	49	Schönberg i/Sa.	Sächsische Stsb.	
50	D R N J C	3828	1	"	leer —	35	50	Schwelm-Loh	K. E.-D. Elberfeld	
51	D S	13	1	Kiste	leer —	42	51	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
52	D V	2681	1	Korb	gefüllt —	11,8	52	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
53	E	—	1	—	runde Kupferplatte —	5	53	Pankow Rgb.	K. E.-D Berlin	0,75 m Durchm.
54	E A M	97	1	Kiste	leer —	42	54	Berlin A.	„	
55	E B	1/2	2	—	Sofa —	70	55	Berlin H. u. L.	„	
56	E F	468	1	Weinfaß	leer —	11	56	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
57	E G	5113/4	2	Fässer	gefüllt —	610	57	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
58	F G	18008	1	Ring	weißer Draht —	31	58	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	Telegraphendraht.
59	E L	—	1	Bund	24 Ringe —	15	59	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	Dresden-N. 20/4.
60	E L	540	1	Ballen	Konfektion —	22	60	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	
61	E L	6764	1	Korb	leere Flaschen —	17	61	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
62	E M	23	1	Faß	leer —	18	62	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
63	E R	5485	1	Ballen	Papier —	107	63	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
64	E W	7198	1	—	Mörtelträger —	6	64	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
65	F	—	1	Sack	Zwiebeln —	48	65	Kirchenlamitz Bf.	Bayerische Stsb.	
66	F	17	2	—	1 Bank, Ständer, Kasten	9	66	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
67	F C	1/2	2	Verschl.	Waschkommode, Marmoraufsatz	86	87	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
68	F F	2173	1	Bund	Flaschenzug —	8	68	Rimbach	Direktion Mainz	
69	F K	133	1	Kiste	Fleischw. —	31	69	Lütgendortmund	K. E.-D. Essen	
70	F M S	495	1	Korb	Holzmodelle —	16	70	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
71	F R	1486	1	Kiste	Eisenw. —	84	71	Berka a/Ilm	Weimar-Berka-Bl. E.	
72	F S	10848	1	Faß	Flüssigkeit —	137	72	Caternberg S.	K. E.-D. Essen	
73	F V G	478	1	Kiste	Eier —	50	73	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
74	F W	—	6	Stück	Kamintürchen —	30	74	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
75	F W	1	5	—	Verbindungsmuffen —	110	75	Schalke	K. E.-D. Essen	
76	G	73/75	3	—	Tischteile —	47	76	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
77	G B	7166	1	Kiste	leer —	38	77	Aachen	K. E.-D. Cöln	
78	G F	2648	1	„	gefüllt —	?	78	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
79	G v. G	1280	1	Rolle	Packleinen —	48	79	Düren	K. E.-D. Cöln	
80	G G	2387/8	2	Kisten	leer —	100	80	Benrath	K. E.-D. Elberfeld	
81	G K	50	1	Ballen	Leder —	58	81	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
82	G L	10	8	Kisten	leer —	196	82	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	auf Pappe L K. 1234 Babenhausen.
83	G L	751	1	Kiste	gefüllt —	25	83	Magdeburg B.	K. E.-D. Magdeburg	
84	G P	5506	1	Ballen	Leinen —	19	84	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
85	Gr	3	1	Faß	leer —	28	85	München H. B.	Bayerische Stsb.	
86	G R	19	1	Sack	Kartoffelmehl —	12	86	Westerhausen	K. E.-D. Münster	
87	G S	—	1	Bund	6 Schaufeln —	4,5	87	Wormditt	K. E.-D Königsberg	
88	G S	1/3	3	Fässer	Kaffstroh —	35	88	Lüdinghausen	K. E.-D. Essen	
89	G S	73/85	13	Pakete	graue Tüten —	236	89	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
90	G S	601	1	Kiste	Fensterglas —	65	90	„	„	
91	G S	1217	1	Faß	leer —	15	91	Böblingen	Württemberg. Stsb.	
92	G S	30258	1	„	leer —	17	92	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
93	G W	7	1	„	leer —	34	93	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
94	G W	318	1	Kiste	Kreissäge —	17	94	Hedersleben	K. E.-D. Magdeburg	
95	G W	715	2	Bund	Stühle, Matten —	?	95	Nordhorn	Bentheimer Kreisb.	
96	G W	2898	1	„	Bettstelle —	?	96	Gottmadingen	Badische Stsb.	
97	G W G	467	1	Kiste	Schlösser —	54	97	München H. B.	Bayerische Stsb.	
98	H	9	1	Bund	10 Gardinenstg. —	10	98	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
99	H B	1–2	2	Säcke	Schinken —	18	99	Altona	K. E.-D. Altona	
100	H B	500	1	Bund	25 Schiefertafeln —	13,5	100	Speldorf	K. E.-D. Essen	
101	H B	3152	1	Verschlag	leer —	35	101	Berlin A.	K. E.-D. Berlin	
102	H C	33	1	Kiste	Papier —	105	102	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
103	H C	1724	1	„	leer —	33	103	Berlin H. u. L.	K. K.-D. Berlin	
104	H E	3	1	—	Teerwalze —	22	104	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	oder H E B.
105	H E	7	1	Verschlag	Holzrohr mit Eisenband	15	105	Schweidnitz O.	K. E.-D. Breslau	
106	H E	14	1	Paket	buntes Zeichenpapier	11	106	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
107	H F	3179	1	Kiste	Eisenwaren —	48,5	107	Esch	Reichsbahn	
108	H G W	1904	1	—	eis. Pufferfeder —	16	108	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
109	H J	1100	1	Faß	leer —	36	109	Hopfengarten	K. E.-D. Bromberg	
110	H K	25	1	Kübel	Margarine —	28	110	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
111	H M	7908	1	Faß	leer —	14	111	Mainz	Direktion Mainz	
112	H N H	140	1	Korb	leere Flaschen —	19	112	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
113	H R	4/5	2	Eimer	Gelee —	?	113	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
114	H S	—	1	Kiste	Zollgut —	17	114	Essen N. F. Krupp	K. E.-D. Essen	
115	H S	8944	1	Ballen	Tapeten —	32	115	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
116	H S	9482	1	Paket	gefüllte Blechbüchse	3	116	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
117	H S L	—	8	Körbe	leer —	16	117	Emmerich	K. E.-D. Essen	
118	H W G	152	1	Kiste	leer —	40	118	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
119	J A D	9366	1	Faß	Wein —	73	119	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
120	J B	1097 a	1	—	eis. Schrank —	128	120	Metz	Reichsbahn	
121	J B S	4525	1	Korb	leb. Pflanzen —	—	121	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
122	J E	627/8	2	Kisten	Zollgut —	134	122	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
123	J F	—	1	Kappesfaß	(o. Deckel), leer —	10	123	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
124	J F	10	1	Ballen	Fellabfälle —	45	124	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
125	J H	—	3	Bund	9 Körbe —	11	125	Neuß	K. E.-D. Cöln	
126	J H	—	1	Stückfaß	leer —	146	126	Bingerbrück	Direktion Mainz	
127	J K C	119	1	Kiste	Samt in Kartons —	109,5	127	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
128	J R S	1226	13	Bund	Heugabeln, Harken	147	128	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
129	K 1 weiß	—	1	—	eiserne Platte —	1	129	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	26 × 11 cm.
130	K	12	1	Bund	10 Körbe —	25	130	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
131	K	6292	1	„	6 Stg. Stahl —	53	131	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
132	K B	2108	1	„	12 Besen —	10	132	Essen N.	K. E.-D. Essen	
133	K C	37	1	„	Schaufeln, Stocheis. etc.	14	133	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
134	K E	6177	1	Rolle	Packleinen —	15	134	Euskirchen		
135	K G	375	1	Faß	leer —	17	135	Wilmersd.-Fried.	K. E.-D. Berlin	
136	K L M	6590	1	Verschlag	Motorzweirad —	105	136	Berlin H. u. L.		
137	K S	38747	1	Kiste	— —	70	137	Schlebusch	K. E.-D. Elberfeld	
138	K St	6	1	Reisekorb	leer, neu —	6	138	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
139	L	—	1	Sack	Hafer —	25	139	Barntrup	K. E.-D. Hannover	
140	L	1640	1	Blechflasch.	Öl —	63	140	Düren	K. E.-D. Cöln	
141	L B	—	1	Reisekorb	Kleidung —	47	141	Spandau-Uml.	K. E.-D. Berlin	(ansch. für
142	L B & C	6944	1	Kiste	leer —	63	142	Berlin H. u. L.		Luise Baz.
143	L C	2269	1	Ballen	Teppich —	40	143	Potsdam	„	
144	L C	46561	1	Faß	Öl —	190	144	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
145	L & C P P	426 21	1	—	Viehgitter —	30	145	Cöln-Deutz		
146	L F	464	1	Kiste	Damenschuhe —	26	146	Burscheid	K. E.-D. Elberfeld	
147	L H	4761	1	„	Käse —	25	147	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
148	L M M	2404	1	Faß	leer —	42	148	Bingen	Direktion Mainz	
149	M	2120	1	Ballen	Tabak —	75	149	Grevenbrück	K. E.-D. Elberfeld	
150	M A Fas	37 30/5	1	—	Faserstoffkabel —	120	150	Aachen	K. E.-D. Cöln	
151	M H	3319	1	Faß	leer —	23	151	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
152	M J	2458	1	Kiste	Nieten, Kämme, Porzellangriffe etc.	44	152	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
153	M M	85	1	Schließkorb	gefüllt —	58	153	Dresden-Neust.	Sächsische Stsb.	
154	M N	17	1	Kiste	Zollgut —	25	154	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
155	M O	831	1	Schachtel	Butter —	18	155	Dortmund	K. E.-D. Essen	
156	M O & Co	7572	1	Korbbl.-Kanne	Karbolineum —	32	156	Berchtesgaden	Bayerische Stsb.	
157	N oder S	6	1	Bund	Flacheisen —	103	157	Oberlahnstein	Direktion Mainz	4,5 m lg.
158	O	weiß	1	—	Eisenmantel —	335	158	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	f. Dampfkessel.
159	O F	—	1	Bund	Fackeln —	22	159	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
160	O G	1895	1	Kiste	Spazierstöcke —	65	160	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
161	O K	796	1	-	Eisenplatte —	94	161	Warendorf	K. E.-D. Münster	
162	O L	1	1	Ballen	Herrenkonfektion —	24	162	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
163	O L C	432	1	Kiste	leer -	17	163	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	3 m lang.
164	O M	—	1	Faß	leer —	7	164	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Posen	
165	O R	308	2	—	Sessel —	12	165	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
166	O S	642	1	Kiste	Kaffee —	17	166	„	„	
167	O S	—	1	Büchse	ansch. Fett —	62	167	Ludwigshütte	K. E.-D. Cassel	
168	O Z	4436	1	Kiste	Kleider —	17	168	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
169	P	—	1	—	Stahlstück —	3,5	169	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	30 × 5 × 3 cm.
170	P	2	1	Sack	leere Säcke —	30	170	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
171	P G	3481	1	—	Holzriemscheibe —	7	171	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
172	P G	5679	4	Ringe	verz. Draht —	215	172	Gräfrath	K. E.-D. Cöln	
173	—	—	2	Haspel	Stacheldraht —		173	b/Crefeld		
174	P J S	6416	1	Kiste	Schuhw. —	38	174	Cöln-Ger.		
175	P L	14	1	—	Eisenrahmen —	87	175	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
176	P O	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	176	Schiffweiler	St. Johann-Saarbr.	
177	P S	2103	1	Kiste	Mineralwasser —	22	177	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
178	P T	5000	1	Kiste	leer —	26	178	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
179	P T A	4882	1	„	Weingläser —	39	179	„	„	
180	P W	6721	1	Pack	Eisen —	7	180	Warnsdorf	Sächsische Stsb.	(von Cronen-
181	R	5602	1	Kiste	Schwefeläther —	30	181	Thorn	K. E.-D. Bromberg	berg.
182	R B	—	1	—	U-Eisen —	49	182	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	6 m lg.
183	R C	413	1	Kiste	Apfelsinen —	18	183	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
184	R C	24893	1	„	Nudeln —	40	184	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
185	R W	1	1	Faß	Rotwein? —	253	185	Greiz	Sächsische Stsb.	
186	R W	20607	4	—	Kaminaufsätze —	18	186	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
187	S	—	1	Gemüsekrb	leer —	17,5	187	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
188	S	450	1	Sack	Gewürzkörner —	25	188	Niedersedlitz	Sächsische Stsb.	
189	S	808/15	8	Fässer	leer —	280	189	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
190	S	1384	1	Ballen	Tapeten —	15	190	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
191	S	6444	1	—	Ambos —	28	191	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
192	S	6886	1	Kiste	Käse —	27,5	192	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
193	S A K	9011	1	Kübel	Seife —	29	193	Bischofsheim i/H.	Direktion Mainz	
194	S B	—	5	Bund	Hufeisen —	90	194	Bruchsal	Badische Stsb.	
195	S B	31	1	Kübel	Butter —	28	195	Aachen	K. E.-D. Cöln	
196	S B	246	1	Rolle	Papier —	9	196	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
197	S B	4814	1	Tonne	leer —	6	197	Gemünden	Bayerische Stsb.	
198	S B Co	22066	1	—	Matratze —	30	198	Basel	Reichsbahn	
199	S C	576	1	Kiste	gefüllt —	117	199	Hamburg H	K. E.-D. Altona	
200	S C	1508	1	Faß	Schwärze? —	71	200	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	(auch 2508
201	S C	3509	1	Kiste	Holzstifte —	25	201	Solingen N.	K. E.-D. Elberfeld	oder 2808.
202	S & C	3501	1	Bund	Fahrradständer —	5,5	202	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
203	S H	1830	1	Faß	leer —	128	203	Würzburg	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
204	S & H	84680	1	Kiste	Gummiw.u.Masch.-Teile	35	204	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
205	S H P	6223/4	2	Kisten	gefüllt —	166	205	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
206	S M H	9655	1	Verschlag	Klosett, Sitzbrett und Deckel	12	206	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
207	S R	10453/7	5	Verschläge	leer —	25	207	Düren	K. E.-D. Cöln	
208	S S	—	6	Fässer	leer —	180	208	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
209	S S	1344/5	2	Kisten	gefüllt —	250	209	Cöln B.	K. E.-D. Cöln	
210	St N	3	1	—	Tisch —	25	210	Freienwalde a/O	K. E.-D. Stettin	
211	S T R B / A K / J S	3336 / 5358 / 548	3	Kisten	leer —	78	211	Cöln-Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	
212	S V K K	158	1	Kiste	Kognak —	58	212	Cöln-Ger.		
213	T	8089	1	„	Wäscheklammern —	63	213	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
214	T C Co	592	1	„	Zollgut —	42	214	Heidelberg	Badische Stsb.	
215	Th Sch	9373	1	„	leer —	29	215	Chemnitz H.	Sächsische Stsb.	
216	T M	9079	1	Klavierkist.	leer —	25	216	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
217	T P D S	div.	6	Kisten	leer —	209	217	Rheydt		
218	T W	1903	1	—	Feldbahngleis —	100	218	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
219	U C	95	1	Sack	Gardinen, Hemden, Taschentücher, Strümpfe	7	219	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
220	v B	—	1	—	Kleiderschrank —	100	220	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
221	V E	19885	1	Ballen	Hanfschlauch —	38	221	Essen Eil-A.	K. E.-D. Essen	
222	W	545, 888	1	Kiste	eis. Maschinenteile —	225	222	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
223	W B B	661	1	Bund	2 Stahlstangen —	4	223	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	mit Gewinden.
224	W C F	1885	1	Ballen	schwarzer Futterstoff —	—	224	Basel	Reichsbahn	
225	W G	1/2	2	Pakete	blaues Papier —	62	225	Neumühl	K. E.-D. Essen	
226	W K	474	1	eis. Büchse	Quecksilber —	47	226	C.-Deutz	K. E.-D. Cöln	
227	W K	5271	1	Kiste	gefüllt —	120	227	Castrop	K. E.-D. Essen	
228	W L	—	1	Sack	alte Stricklumpen —	20,5	228	Grünberg (Hess.)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
229	W S	9	1	„	Grassamen —	10	229	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
230	W W K	9324	1	Ballen	ungewaschene Wolle	74	230	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
231	Z A	18	1	Kiste	Flaschen —	14	231	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
232	Z R	444	1	Bund	Eisen —	13	232	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
233	Z R H	—	1	Sack	Zucker —	100	233	Oeynhausen	K. E.-D. Hannover	
234	Z S	868	1	—	Hopfenbüchse, leer	65	234	Mannheim	Badische Stsb.	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

235	G. Appfel	1020	1	Faß	leer —	27	235	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
236	Arlen	8315	1	„	leer —	32	236	„	„	
237	H H Bartenstein	88	1	Verschl.	Fahrrad —	27	237	Mainz	Direktion Mainz	
238	S. A. B. Baugen	1309	1	Faß	leer —	35	238	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
239	W K Cöln	963	1	—	Wringmaschine —	9	239	Castrop	K. E.-D. Essen	
240	Peter Dobel	—	1	Holzkoffer	Kleider —	32	240	Hamm i/W.		
241	G (Zinkferi)	151	1	Kiste	gefüllt —	53	241	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
242	Hage	106, 191 / 211	3	Fässer	leer —	30	242	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
243	W. Hahn	—	1	Sack	Pferde-, Reisedecke, Halfter, Trense usw.	6,5	243	Burg b/M.	K. E.-D. Magdeburg	
244	Hecker	514	1	Faß	leer —	18	244	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
245	Joh. Heinen	—	1	Ballen	leere Säcke —	34	245	Mülheim Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
246	Johann Landgraf Steyl Missionshaus Kaldenkirchen	—	1	Handkoffer	Kleider u. Bücher —	12	246	Landshut	Bayerische Stsb.	
247	Pintsch	—	1	Kiste	Manometer —	15	247	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
248	Plantagen-Ges.	—	1	Koffer	gefüllt —	30	248	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	in grauem Leinen.
249	Plutz	357	1	Faß	leer —	27	249	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
250	Rhein K. Syd.	80486	1	Zylinder	leer —	25	250	Hönningen	K. E.-D. Cöln	Rommenhöller.
251	Siemens & Halske	S H 7912	1	Kiste	gefüllt —	80	251	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
252	K. Waffler	21	1	Faß	leer —	15	252	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
253	S. Wesel	3	1	—	Ofenrohr —	7	253	Wesel	K. E.-D. Essen	
254	B. Zeil	319	1	Faß	leer —	21	254	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
255	Anton Zidar	—	1	Koffer	Kleider —	49	255	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

256	—	1	1	—	hölz. Viehgitter —	35	256	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
257	—	blau I	3	Tafeln	Eisenblech —	120	257	Eschede	K. E.-D. Hannover	2,10 m × 1,05 m.
258	—	3	1	—	Sportwagen —	12	258	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
259	—	620	1	Sack	Zucker —	100	259	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
260	—	1507	5	—	Baum, Krippe, Laterne usw.	?	260	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
261	—	1548	1	Kiste	Butter —	12	261	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
262	—	5173	1	—	Muffenrohr —	10	262	Cöln-G.	„	Düsseldorf-B.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
263	—	9983	1	Kiste	Fischkonserven i. Büchs.	59	263	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
264	—	12378	3	–	Dreschmaschinenteile	58	264	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
265		19625	1	Eimer	Margarine —	17,5	265	Gransee	K. E.-D. Stettin	
266	rot I	41316	1	—	Zahnrad —	6	266	Gr.-Vegesack	K. E.-D. Hannover	
					D. Güter mit Zeichen versehen:					
267	rot ///	—	1	—	Eisenrohr —	17	267	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Posen	Erkner 28/4.
268	rot —	—	1	—	Maschinenteil —	3	268	Parchim	Grhzl. Meckl. Stsb.	
269	rot, gelb /	—	2	Bund	8 Ventilationsvorrichtg.	15	269	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
270	rot —	—	7	—	Eisenstangen —	53	270	Gertr. Hütte	K. E.-D. Bromberg	4,5 m lang.
271	//	—	1	Bund	Bandeisen —	31	271	Tecklenburg	Teutoburg. Wald-E.	
272		346	50	Stück	Ausgüsse —	200	272	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
273		3327	1	Kiste	36 Büchsen Wagenfett	42	273	Cleve	K. E.-D. Cöln	
274		3791	1	„	Spitzen u. Galanteriew.	27	274	Braunschweig N.	K. E.-D. Magdeburg	
275		6734 6735 6745 6751	4	Ballen	getr. Gräser —	214	275	Magdeburg H. B.	„	
276	1053 L E S	—	1	Kiste	Nickelwaren —	23	276	Rotterdam Hdt.	Holländische E.	
277	Blechmarke (37 M. Fas. 30 A D)	—	1	—	Faserstoffkabel —	120	277	Aachen Eilgut	K. E.-D. Cöln	37 m lang.
278	„Naumann“	—	1	—	Fahrrad –	—	278	Gadebusch	Grhzl. Meckl. Stsb.	Gepäck.
279	„Adler“	92	1	—	Fahrrad –	—	279	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
					E. Güter ohne Bezeichnung:					
280	—	—	1	Karton	Ansichtspostkarten —	13,5	280	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
281	—	—	1	Bund	12 Ausklopfer —	2	281	Barmen-Ritt.	K. E.-D. Elberfeld	
282	—	—	1	Ballon	leer —	12	282	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
283	—	—	1	„	? (gefüllt) —	40	283	Ansbach	Bayerische Stsb.	
284	—	—	1	Bund	Besenstiele —	10	284	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
285	—	—	1	Sack	alte Betten —	12	285	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
286	—	—	1	„	Betten —	20	286	Kiel	K. E.-D. Altona	
287	—	—	2	—	Bettteile —	16	287	Eving	K. E.-D. Essen	
288	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	20	288	Elberfeld-M.	K. E.-D. Elberfeld	
289	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	26	289	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
290	—	—	1	—	Blechbüchse, gefüllt	13	290	Taubenbach	K. E.-D. Erfurt	
291	—	—	1	Bund	2 gelochte Bleche —	23	291	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
292	—	—	1	Korb	2 Blechfl Öl —	49	292	Lügde	K. E.-D. Hannover	
293	—	—	9	Stangen	Blei —	5	293	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	42 cm lang.
294	—	—	1	Kiste	Bleichsoda —	35	294	Lüstringen	K. E.-D. Münster	
295	—	—	1	Ring	Bleirohr —	45	295	Gevelsberg-H.	K. E.-D. Elberfeld	
296	—	—	1	Bund	Bolzen —	17	296	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
297	—	—	1	Paket	Bonbons —	2,5	297	Augsburg	Bayerische Stsb.	
298	—	—	1	Büchse	Bratheringe —	7,5	298	Mahlow	K. E.-D. Berlin	
299	—	—	1	Dose	Bratheringe —	8	299	Erfurt	K E -D. Erfurt	
300	—	—	1	—	eis. Bratpfanne —	3	300	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
301	—	—	1	Bund	2 Bretter —	4,5	301	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
302	—	—	1	—	Brieftaubenkorb —	10	302	Altenessen	K. E.-D. Essen	
303	—	—	1	Kanne	Butter —	14,5	303	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
304	—	—	1	Kiste	Colonialw. etc. —	42	304	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
305	—	—	1	—	Contregewicht —	21	305	Cöln-Deutz		
306	—	—	1	—	Dachfenster —	18	306	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
307	—	—	1	Schließkorb	Damenkleidung —	24	307	Neuß	K. E.-D. Cöln	
308	—	—	1	Ring	Draht u. 4 Fassoneisen	13	308	Leer	K. E.-D. Münster	
309	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	25	309	Bentheim	Holländische E.	
310	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	34	310	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
311	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	17	311	Deggendorf	Bayerische Stsb.	
312	—	—	1	Paket i. P.	Drahtgeflecht, grün	26	312	Deutz	K. E.-D. Cöln	
313	—	—	1	Ring i. L.	Drahtseil —	12	313	Duisburg	K. E.-D. Essen	
314	—	—	1	Stange	Eisen —	14	314	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
315	—	—	1	Bund	▭-Eisen —	19	315	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	2 m lang.
316	—	—	1	„	9 U-Eisen —	46	316	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	6 m lang.
317	—	—	3	„	△-Eisen —	100	317	Lüdenscheid	„	
318	—	—	10	Tafeln	Eisenblech —	39	318	Furtwangen	Badische Stsb.	
319	—	—	1	—	Eisengestell —	24	319	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	zur Ramme.
320	—	—	1	Paket	Eisengußstück —	11	320	Ulm	Württemberg. Stsb.	
321	—	—	1	—	Eisenrohr —	5	321	Offenburg	Badische Stsb.	2,15 m.
322	—	—	1	Bund	Eisentafeln —	15	322	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	40 × 25 cm.
323	—	—	1	—	Eisenteil —	24	323	Cöln-Deutz		Annen Süd.
324	—	—	1	Ballen	Eisenwaren —	4	324	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
325	—	—	1	Gestell	Fahrrad —	—	325	Trebnitz	K. E.-D. Breslau	Aug. Stucken-brock.
326	—	—	1	—	Fahrrad —	14	326	Hamm	K. E.-D. Essen	
327	—	—	1	Sack	Farbnetze —	30	327	Jena Saalb.	K. E.-D. Erfurt	Streckenfund 27/4.
328	—	—	1	Faß	leer —	31	328	Beurig-Saarbg.	St. Johann-Saarbr.	
329	—	—	3	Fässer	leer (Schmalz-) —	96	329	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
330	—	—	1	Ballen	Federbett —	20	330	Cöln Eil.-A.	K. E.-D. Cöln	
331	—	—	2	Bund	20 Federgehänge —	50	331	Berlin Görl.	K. E.-D. Berlin	
332	—	—	1	Ballen	Federn —	33	332	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
333	—	—	1	Bund	3 Fenstereisen —	7	333	Zittau	Sächsische Stsb.	4,60 u. 4 m lg.
334	—	—	1	„	Fenstereisen —	13	334	Regensburg	Bayerische Stsb.	
335	—	—	1	Korb	Filzpantoffeln und Stiefeleisen	22,5	335	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
336	—	—	1	Büchse	mar. Fische —	3,5	336	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
337	—	—	1	Bund	l. Fischkörbe —	24	337	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
338	—	—	1	„	Flacheisen —	68	338	Zell-Kirchbrom-bach	Direktion Mainz	4 m lg.
339	—	—	3	—	Flacheisen —	100	339	Malmedy	K. E.-D. Cöln	5,40 × 1 × 1 cm.
340	—	—	1	Sack	Fleischfutter —	50	340	Deutz	„	
341	—	—	1	„	Fleischmehl —	12,5	341	Pempowo	K. E.-D. Posen	
342	—	—	2	Bund	13 Forken —	?	342	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
343	—	—	1	—	hölz. Formplatte —	28,5	343	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
344	—	—	1	Bund	Fußmatten —	18	344	Straßburg i/E.	Reichsbahn	
345	—	—	1	Paket	20 eis. Gardinenstangen	5	345	Rheydt-Gen.	K. E.-D. Cöln	
346	—	—	1	—	Gasrohr —	16,5	346	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	3,5 m.
347	—	—	1	Bund	2 Gasrohre —	9,5	347	Königsee (Thür.)	K. E.-D. Erfurt	
348	—	—	2	—	Gasrohre —	16	348	Hamm	K. E.-D. Essen	
349	—	—	3	—	Gasrohre, 4,40 m —	57	349	Recklinghausen	„	
350	—	—	1	Bund	5 Gasrohre, 5 m —	47	350	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
351	—	—	1	„	6 Gasrohre, 5 m —	35,5	351	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
352	—	—	1	Eimer	Gelee —	15	352	C.-Deutz	K. E.-D. Cöln	Versandst. Mülheim Rh.
353	—	—	1	Sack	Gewürz, gem. —	31	353	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
354	—	—	1	Bund	4 Gießkannen —	?	354	Kröben	K. E.-D. Posen	
355	—	—	2	Pakete	l. Gipssäcke —	64	355	Aachen	K. E.-D. Cöln	
356	—	—	1	Sack	Granitsteine —	15,5	356	Neustadt W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
357	—	—	1	„	Grassamen —	25	357	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
358	—	—	1	Korb	Gußeisen —	87	358	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	Lampenverzierung.
359	—	5	1	Stück	Gußplatte —	2	359	Straubing	Bayerische Stsb.	
360	—	—	3	Körbe	Gußwaren —	180	360	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
361	—	—	1	Korb	Dr Hommels Hämatogen	50	361	Hemelingen	K. E.-D. Münster	
362	—	—	2	—	Handwagen —	67	362	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
363	—	—	1	—	Heizleitungsrohr —	30	363	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	7 m lg.
364	—	—	1	—	Heizrohr —	30	364	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
365	—	—	1	—	Hemmschuh —	8,5	365	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	rot u. schwarz gestr.
366	—	—	2	Säcke	Holzkohlen —	50	366	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
367	—	—	3	Holzkübel	(o. Deckel) leer —	10	367	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	(1 Pack).
368	—	—	1	Bund	Holzleisten —	21	368	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
369	—	—	1	—	Holzmodell —	10	369	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
370	—	—	1	Bund	Holzstäbe —	3	370	Warendorf	K. E.-D. Münster	
371	—	—	1	Ballen	Holzstiele —	20	371	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
372	—	—	1	Bund	Holzstiele —	31	372	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
373	—	—	2	„	4 Holzstühle —	18	373	Würzburg	Badische Stsb.	
374	—	—	10	Säcke	Holzwolle —	12,5	374	Breslau Odert.	K. E.-D. Breslau	
375	—	—	1	—	Hund (Leonberger) —	—	375	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck.
376	—	—	1	Rolle	Juteleinen —	36	376	Aachen	K. E.-D. Cöln	
377	—	—	1	Ring	Kabeldraht —	22	377	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
378	—	—	1	Paket	Käse —	2,5	378	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
379	—	—	1	Sack	Kakaoschalen —	27	379	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
380	—	—	1	Kanne	(15 l) leer —	5,5	380	Lippramsdorf	K. E.-D. Münster	
381	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	12	381	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
382	—	—	1	„	Kartoffeln —	30	382	Dortmund	K. E.-D. Essen	
383	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	383	Nürtingen	Württemberg. Stsb.	
384	—	—	1	„	Kartoffeln —	60	384	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
385	—	—	1	„	Kartoffeln —	63	385	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
386	—	—	1	Ballen	Kattunstoff —	17	386	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
387	—	—	1	—	Keilkissen —	5	387	Kiel	K. E.-D. Altona	
388	—	—	2	—	Ketten —	—	388	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	4,35 u. 7,25 m l.
389	—	—	1	Bund	Kinderschippen —	11	389	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
390	—	—	1	—	Kindersportwagen —	?	390	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
391	—	—	1	Kiste	leer —	230	391	Aachen	K. E.-D. Cöln	
392	—	—	1	Korb	Kleider —	40	392	Cöln-Gereon	„	
393	—	—	1	Holzkoffer	Kleider —	70	393	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
394	—	—	1	Handkoffer	ansch. Kleider —	10	394	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	grau.
395	—	—	2	Säcke	Kleider, Handwerkzeug	31	395	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
396	—	—	1	Sack	Kleider, Stiefel —	15	396	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
397	—	—	1	Reisetasche	Kleider, Wäsche, Stiefel	15	397	Breslau Eil.-A.	K. E.-D. Breslau	Gepäck f. Restaurat. Postrach
398	—	—	1	Holzkoffer	Kleider, Wäsche —	40	398	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	
399	—	—	1	Ballen	Kleiderstoff —	57	399	Cüstrin-Vor.	K. E.-D. Bromberg	
400	—	—	1	Korb	Kleidung —	28	400	Warstein	Westf. Landes-E.	
401	—	—	1	Reisekorb	Kleidung —	39	401	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
402	—	—	1	Pack	Klosettdeckel —	4	402	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
403	—	—	1	—	Knüppel, 2 Hängeeisen	5	403	Hamm	K. E.-D. Essen	
404	—	—	1	—	eis. Kochherd —	109	404	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
405	—	—	1	Bund	3 gebr. Körbe —	13	405	Großbauchlitz	Sächsische Stsb.	
406	—	—	1	Sack	7 Kornsäcke —	5	406	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
407	—	—	2	—	Küchenrahmen —	14	407	Berlin A.	K. E.-D. Berlin	
408	—	—	2	—	2 Küchenspindteile —	67	408	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
409	—	—	1	Ballen i. L.	Kupferblech —	59	409	Soest	K. E.-D. Cassel	
410	—	—	1	—	Kupferstange —	7,5	410	Lübeck	Lübeck-Büchener	
411	—	—	1	Sack	Lederabfälle —	52	411	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
412	—	—	1	„	Leim —	13	412	Kiel	K. E.-D. Altona	
413	—	—	1	„	Leinsamen —	70	413	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
414	—	—	1	Ballen	Makulaturpapier —	186	414	Rummelsburg Rb.	K. E.-D. Berlin	Streckenfund.
415	—	—	1	Kiste	Mandelseife —	36	415	Soest	K. E.-D. Cassel	
416	—	—	1	Büchse	Maschinenfett —	11	416	Furth b. Ch.	Sächsische Stsb.	
417	—	—	1	Paket i. L.	Maschinenpackung —	11	417	Cleve	K. E.-D. Cöln	
418	—	—	1	—	Maschinenrad —	6	418	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
419	—	—	1	—	Maschinenteil —	7	419	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
420	—	—	1	Stück	Maschinenteil (Zylinderdeckel)	17	420	Lindau Stadt	Bayerische Stsb.	
421	—	—	1	Korb	gußeis. Maschinenteile	29	421	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
422	—	—	1	Marinesack	Matrosensachen —	12	422	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
423	—	—	1	Ballen	Matten —	82	423	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
424	—	—	6	Stück	Messingabfall —	50	424	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
425	—	—	1	Bund	Messingstangen —	21	425	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	2,30 m lg.
426	—	—	1	Milchkanne	(neu) leer —	6	426	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
427	—	—	2	—	Milchkannen, leer —	10 ?	427	Hamburg H. Eil-A.	K. E.-D. Altona	
428	—	—	1	Ballen	Moireestoff, rot —	26	428	Deutz	K. E.-D. Cöln	
429	—	—	1	„	Pappen —	19	429	Offenburg	Badische Stsb.	
430	—	—	1	Sack	getrockn. Pferdefleisch	30	430	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
431	—	—	1	Bund	10 Plättbolzen —	17	431	Königsberg i.Pr.O.	K. E.-D. Königsberg	
432	—	—	1	—	Plan —	34	432	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	6,5 m l, 4,25 m br.
433	—	—	1	—	Privatgitter —	30	433	Heinersdorf	K. E.-D. Breslau	
434	—	I	1	—	Privatplan —	60	434	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
435	—	—	1	—	Pumpe —	23	435	Bretten	Badische Stsb.	
436	—	—	2	—	Quadrateisen —	13,5	436	Crossen a/E.	K. E.-D. Erfurt	
437	—	—	1	—	Rad —	11	437	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
438	—	—	1	Reisekorb	Betten, Kleider, Wäsche	34	438	Freudenstadt Hbf.	Württemberg. Stsb.	
439	—	—	1	„	Kleider, Bilder, Porz.	29,5	439	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
440	—	—	1	„	gefüllt —	62	440	Wehrden Weser	K. E.-D. Cassel	
441	—	—	1	„	gefüllt —	14	441	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
442	—	—	1	„	leer —	10,5	442	Ennigerloh	Westfäl. Landes-E.	
443	—	—	1	„	gebr., leer —	10	443	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
444	—	—	1	—	eis. Riemscheibe —	331	444	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	G. M. 7028 ?.
445	—	—	1	—	Rippenheizkörper —	290	445	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
446	—	—	1	—	eis. Rohr —	27	446	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
447	—	—	1	Paket i. L.	8 Rohre —	4	447	Posen	K. E.-D. Posen	
448	—	—	1	—	Rohrknie —	6	448	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
449	—	—	6	—	Rohstahlknüppel —	196	449	Ulflingen	Reichsbahn	130 × 5 × 5 cm.
450	—	—	1	Bund	gesalz. Roßhaut —	19	450	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
451	—	—	1	„	eis. Rouleaustangen	28	451	Berlin Potsd.	K. E.-D. Berlin	Hagen 25/4.
452	—	—	1	—	Rübenschneidemasch.	35	452	Oberlahnstein	Direktion Mainz	
453	—	—	1	Bund	2 Rundeisen —	14	453	Neunkirchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	5 m u. 4,77 m.
454	—	—	1	Stange	Rundeisen —	90	454	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	5,38 m lg.
455	—	—	1	Bund	Rundeisen —	25	455	Immekeppel	K. E.-D. Elberfeld	
456	—	—	1	„	4 Rundeisen —	30	456	Düsseldorf-Der.	„	4,5 m lg.
457	—	—	1	Stab	Rundeisen —	41	457	Wahn	K. E.-D. Cöln	
458	—	—	4	—	Rundeisenstäbe —	43	458	Lethmathe	K. E.-D. Elberfeld	5,85 m lg.
459	—	—	1	Bund	16 Rundstäbchen —	32	459	Oberursel	K. E.-D. Frankf. a/M.	Aufdruck: GG
460	—	—	2	„	Stahlstangen —	39	460	Wusterhausen	K. E.-D. Altona	
461	—	—	1	„	3 Rundstahle, 1 m lg.	18	461	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
462	—	—	1	Sack	18 Säcke —	17	462	Altenhundem	„	
463	—	—	2	Ballen	leere Säcke —	37	463	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
464	—	—	1	Paket	Sägen —	14	464	Zimmersrode	K. E.-D. Cassel	For Drawbach.
465	—	—	1	Sack	Samen —	51	465	Leipzig-Eutr.	K. E.-D. Halle a/S.	
466	—	—	1	Bund	Sattlergurten —	2	466	Forbach	Reichsbahn	
467	—	—	14	—	Schaalbretter —	40	467	Gera	K. E.-D. Erfurt	
468	—	—	1	Bund	30 Schaufelstiele —	27	468	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
469	—	—	2	Pakete	Schieberklappen, Blech	10	469	Haltern i/W.	K. E.-D. Münster	
470	—	—	1	Kiste	gußeis. Schilder —	20	470	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
471	—	—	1	Ballen	Schilfrohr —	60	471	Deutz	K. E.-D. Cöln	
472	—	—	1	—	eis. Schraube —	3	472	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	mit Schlüssel.
473	—	—	1	Bund	8 Schrauben —	21	473	Freudenstadt H.	Württemberg. Stsb.	
474	—	—	1	—	Schraubstock —	22	474	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
475	—	—	1	—	Schraubstock —	28	475	Schönberg i/S.	Sächsische Stsb.	
476	—	—	2	—	Schraubstöcke —	78	476	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	System Koch.
477	—	—	1	Sack	Seemannskleid. —	16	477	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
478	—	—	3	—	Seifenfässer, leer —	28	478	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
479	—	—	1	Bund	Sensen —	7	479	Bentheim	Holländische E.	
480	—	—	2	„	Sensen —	19	480	Zittau	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
481	—	—	1	Beutel	Soda —	13	481	Warstein	Westfäl. Landes-E.	
482	—	—	1	Sack	20 gebr. Sodasäcke —	29	482	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
483	—	—	1	"	leere Sodasäcke —	30	483	Château-Salins	Reichsbahn	
484	—	—	1	—	Sofagestell —	18	484	Engelsdorf	Sächsische Stsb.	
485	—	—	1	—	Sofagestell —	12	485	Deutz	K. E.-D. Cöln	
486	—	—	1	Bund	9 Spaten —	16	486	Ulflingen	"	C L R.
487	—	—	1	"	25 Spaten —	25,5	487	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
488	—	—	5	"	Spatenstiele —	37	488	Flensburg	K. E.-D. Altona	
489	—	—	1	Stück	Stahl —	4	489	Düren	K. E.-D. Cöln	
490	—	—	1	Bund	Stahl —	21	490	Landsberg	Bayerische Stsb.	
491	—	—	1	Ring	Stahldraht —	10	491	Aachen	K. E.-D. Cöln	
492	—	—	1	—	Stahlhebel —	18	492	Weida i/S.	Sächsische Stsb.	bearbeitet.
493	—	—	1	—	Stahlwelle —	59	493	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
494	—	—	1	—	runde eis. Stange —	49	494	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	4,5 m lang.
495	—	—	7	—	Stopfhacken —	?	495	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
496	—	—	1	—	Stuhl —	2,5	496	Deutz	K. E.-D. Cöln	
497	—	—	1	Bund	2 Stühle —	10	497	Cleve	"	
498	—	—	3	—	Tannenbretter —	?	498	Erkelenz	"	
499	—	—	1	Bund	Tassenkörbe, neu —	5,5	499	Wandsbek	Lübeck-Büchener	
500	—	—	1	Faß	Teeröl —	133	500	Basel B. B.	Badische Stsb.	
501	—	—	1	Blechkanne	Terpentinöl —	18,5	501	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
502	—	—	1	"	Terpentinöl —	28	502	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
503	—	—	1	—	Tisch —	27	503	Lennep	"	
504	—	—	1	Bund	Türverschlüsse —	7	504	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
505	—	—	1	Paket i. L.	5 Ventilteile —	10,5	505	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
506	—	—	1	Verschlag	leer —	17	506	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
507	—	—	1	"	leer —	58	507	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	oder Käfig.
508	—	—	2	Verschläge	leer —	55	508	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	für Viehtransp.
509	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	509	Silbersdorf	Sächsische Stsb.	2,27 m l.
510	—	—	1	—	Waffeleisenform —	5,5	510	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
511	—	—	1	—	Wagendecke —	44	511	Louisenthal	St. Johann-Saarbr.	7,5 m l., 5 m br.
512	—	—	1	—	Wagenfeder —	125	512	Görlitz	K. E.-D. Breslau	2 m l.
513	—	—	1	—	Wandspiegel —	4	513	Cöln	K. E.-D. Cöln	
514	—	—	1	Bund	6 Wannen —	19	514	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
515	—	—	1	Holzkoffer	Wäsche etc. —	28	515	Altona	K. E.-D. Altona	Gepäck.
516	—	—	1	Ballen	Wäsche und Betten	80	516	Gera Pr. Stb. Eil.	K. E.-D. Erfurt	
517	—	—	1	Koffer	Wäsche, Frack etc. —	34	517	Bremen	K. E.-D. Hannover	Albert Jefken (Gepäck).
518	—	—	1	—	Waschkessel —	2,5	518	Brahlstorf	K. E.-D. Altona	
519	—	—	1	—	Wasserschachtgitter	10	519	Freudenstadt H.	Württemberg. Stsb.	
520	—	—	10	—	Weichenverriegelungsteile	34	520	Neustadt a/D.	K. E.-D. Altona	
521	—	—	1	Bund	3 Weidenkörbe —	18	521	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
522	—	—	1	Faß	Wein? —	133	522	Bingerbrück	Direktion Mainz	
523	—	—	1	—	eis. Welle —	4	523	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
524	—	—	1	—	eis. Welle —	40	524	Neunkirchen	St. Johann-Saarbr.	
525	—	—	2	—	Wellen —	73	525	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
526	—	—	1	Ballen	Werg —	85	526	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
527	—	—	2	Bund	4 Wienerstühle —	16	527	Deutz	K. E.-D. Cöln	
528	—	—	1	Kiste	Wurstw. —	47	528	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
529	—	—	1	—	Zahnrad oder Ritzel	12	529	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
530	—	—	1	—	Zahnstange —	15	530			
531	—	—	1	—	eis. Zugfeder —	8	531	Zeulenroda	Sächsische Stsb.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 40. 21. Mai 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Stoßfangschiene und die preußischen Staatsbahnen.

Die wirksame Desinfektion der Viehwagen.

Die neue österreichische Investitionsvorlage.

Eisenbahnangelegenheiten im preußischen Landtage.

Nachrichten:

Deutschland: Verkehrseinnahmen der deutschen Bahnen. — Die ostafrikanische Bahn Dar-es-Salaam-Mrogoro in der Budgetkommission des Reichstags. — Beschaffung von Personen-, Gepäck- und Güterwagen. — Eisenbahn und Landeskultur. — Prämiierung nützlicher Erfindungen. — Oberschlesische Schmalspurbahnen. — Eisenbahnprojekt Hasselbrook b. Hamburg-Ohlsdorf. — Braunschweig. Landes-E. — Anschlußbahn vom Dortmunder Hafen nach Hörde. — Vereinfachte Güterabfertigung im inneren Verkehr bei der bayer. Staatsbahnverwaltung. — Neue Bestimmungen für die Beförderung von Expreßgut auf den deutschen Bahnen. — Betriebseinnahmen der sächs Staatsbahnen. — Eröffnung der Bahn Laupheim-Schwendi — Erteilung von Urlaub bei den badischen Staatsbahnen. — Nachnahmedienst der Eisenbahnverwaltung. — Neckar-Donaukanal. — Kursbuch für die Beförderung von Vieh und Pferden. — Personalnachrichten.

Österreich: Betriebsergebnisse der österr. Lokalbahnen im Jahre 1903. — Die staatlichen Bestellungen bei den Wagen- u. Lokomotivfabriken — Leoben-Vordernberger E. — Böhmerwaldbahnen. — Kohlenverbrauch der österr. Eisenbahnen. — Durchführung der neuen Schreibweise in den Tarifen.

Ungarn: Voranschlag der ungar. Staatsbahnen für 1904. — Der ungar. Finanzausschuß über die Investitionsvorlage. — Einführung des Motorwagenbetriebs auf den Vizinalbahnen. — Die staatsrechtliche Stellung der Staatsbahnbeamten. — Beleidigung eines Stationsvorstehers. — Hilfstätigkeit für die Familien der verhafteten und entlassenen Eisenbahner.

Übrige europäische Länder: Pariser Stadtbahn. — Schienenfreie Eisenbahnübergänge in Frankreich. — Kohlenverbrauch der französ Eisenbahnen. — Der neue badische Bahnhof in Basel. — Eisenbahnhaftpflichtgesetz u. Automobile in der Schweiz. — Ein langwieriger schweizer. Eisenbahnprozeß. — Gepäckbeschränkung auf der Londoner Untergrundbahn. — Aufhebung der Abonnementskarten in Rußland. — Herstellung von Fußwegen längs des Bahnkörpers in Rußland.

Fremde Weltteile: Behinderung des Handelsverkehrs mit Sibirien. — Bagdadbahn.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer dieser Zeitung erst am 28. d. M.

Die Stoßfangschiene und die preußischen Staatsbahnen.

Der Geheime Regierungsrat Professor Goering in Berlin unterzieht soeben im Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens unter der vorstehenden Bezeichnung die Stoßfangschiene einer kritischen Würdigung. Anlaß hierzu geben ihm nach den einleitenden Bemerkungen eine Reihe von Angriffen, die der zur Zeit in den Vereinigten Staaten weilende Verfechter oder Vertreter der Stoßfangschiene, Max Barschall — die Stoßfangschiene wird in Nordamerika auch Barschall-joint genannt — gegen die preußische Staatsbahnverwaltung erhoben hat. Wie Goering anführt, wird diese seit dem Herbst 1903 von Nordamerika aus der absichtlichen Unterdrückung jener als äußerst vorteilhaft dargestellten Stoßverbindung beschuldigt; in einem auch in der Frankfurter Zeitung veröffentlichten Schreiben an den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten beklagt sich Barschall besonders bitter. „Dabei wird dem mit Namen bezeichneten, im Eisenbahnfache und in der Wissenschaft allgemein hochangesehenen Ministerialbeamten, der die Oberbaufragen bearbeitet, mit Unterlegung unzutreffender Äußerungen ziemlich unverblümt vorgeworfen, daß er die Geheimhaltung der Versuchsergebnisse veranlaßt habe, um die Stoßfangschiene desto besser ‚in Mißkredit bringen' zu können." „Solche Anklagen — zwar hinfällig für jeden, der mit dem tatsächlichen Geschäftsgange und den persönlichen Verhältnissen der bezeichneten Verwaltung nur einigermaßen vertraut ist —, die aber durch ihre Dreistigkeit den der Sache ferner Stehenden irreführen könnten", fordern zur Richtigstellung auf. Auch uns — wie vermutlich auch andere Fachzeitschriften — hat Barschall, wie wir bei dieser Gelegenheit bemerken, fortlaufend über seine Ansichten unterrichtet gehalten; wir haben indessen von einer Wiedergabe seiner Meinungsäußerungen, soweit sie — wie dies vorwiegend der Fall war — auf persönlichem Gebiet lagen, natürlich abgesehen. Daß wir ihn anderseits auf dem Gebiet des Sachlichen zu Worte kommen ließen — wenn auch unter eigener Verantwortlichkeit —, zeigt die in Nr 27 d. l. J. (auf S. 430) enthaltene Mitteilung. Wir kommen auf den Inhalt dieser Mitteilung später zurück, indem wir vorweg an der Hand der Ausführungen Goerings nochmals die mit der Stoßfangschiene im allgemeinen gemachten Erfahrungen vor Augen führen. Die Mitteilungen berücksichtigen die darüber im Zentralblatt der Bauverwaltung (Nr 90, 1903) nach amtlichen Berichten der preußischen Staatseisenbahnverwaltung dargestellten Versuchsergebnisse, über die auch unsererseits in Nr 95 von 1903 (S. 1425) bereits berichtet ist.

Goering geht auf die Vorgeschichte der Stoßfangschiene zurück und bemerkt, daß der Grundgedanke dieser um 1890 in Deutschland patentierten Schienenstoßanordnung damals bereits in den viel älteren Auflauflaschen verschiedener Art ausgeführt, meist aber wieder aufgegeben war. Nach seinen Ausführungen verfolgt schon eine um 1851 auf der Lübeck-Büchener Bahn, namentlich aber die 1870 von Währer und die um 1877 von Bergmann in Schweden mit unterem Winkelansatze ausgeführte Form der Außenlasche in fast gleicher Weise genau denselben Zweck, *das Rad durch eine seitlich neben den Schienenkopf gelegte Fahrfläche über die Stoßlücke hinweg zu tragen*. Beide Formen sind damals bei verschiedenen Bahnen erprobt, jedoch bald wieder verlassen. Eine ganz ähnliche Form, jedoch mit unmittelbarem Aufruhen des einseitigen Fußes auf der Schwelle, also bereits

dem Wesen der „Stoßfangschiene“ entsprechend, hat um 1878 bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Österreich und fast ebenso bei der Pennsylvaniabahn um 1888 vorübergehend Verwendung gefunden.

Seit 1890 sind in Sachsen ausgedehnte Versuche mit rädertragenden Laschen angestellt worden, zunächst mit der Neumannschen Kopflasche, die in eine Ausfräsung des Fahrschienenkopfes eingreift, also jede Verbreiterung der Fahrfläche vermeidet. Weiter sind dann seit 1894 „Kopflaschen“ mit einer im Grundrisse schlank bogenförmigen Ausfräsung des Schienenkopfes verwendet, bei denen die Verbreiterung der Fahrfläche an der Stoßlücke entweder ganz verschwindet oder in sehr geringen Grenzen bleibt. Endlich sind seit 1896 auch „Auflauflaschen“ ohne jede Einfräsung des Kopfes in Anwendung gekommen. Diese Versuche haben zu dem Beschlusse geführt, alle sächsischen Schnellzuggleise allmählich mit rädertragenden Laschen zu versehen. Ein sehr eingehender Bericht über diese Versuche bezeichnet, wie Goering weiter ausführt, die Ergebnisse im allgemeinen als recht günstig, hebt aber ausdrücklich hervor, daß die Wirkung der „Kopflaschen“, die in die Fahrfläche eingreifen und sie wenig oder gar nicht verbreitern, „durch bloße Beilagen, etwa durch ‚Auflauflaschen‘, die die Fahrfläche erheblich verbreitern, niemals voll ersetzt werden könne“. In diesem Berichte ist wohl die verschiedene Gestalt der abgenutzten Radreifen berücksichtigt worden, dagegen scheint die dadurch unausbleiblich herbeigeführte Veränderung der Auflauflasche selbst, nämlich deren bald eintretende Höhenverminderung, die ihre Wirksamkeit für die weniger abgenutzten Radreifen rasch abschwächt und schließlich aufhebt, nach Goerings Ansicht nicht voll beachtet zu sein, und es erscheint ihm fraglich, ob die zugrunde liegende, im Berichte selbst als kurz bezeichnete Beobachtungszeit von kaum drei Jahren, soweit sie sich auf die neueren Formen der breiteren Kopf- und Auflauflasche beziehen, für sichere Schlüsse auf die Dauer der Wirkung ausreicht. Immerhin ist die Betonung der Minderwertigkeit eines dem Schienenkopf ohne Eingriff angefügten, die Fahrfläche also wesentlich verbreiternden Bauteiles wohl zu beachten.

Die Wirkung eines solchen an der Stoßfangschiene vorhandenen Bauteiles ist bei den preußischen Staatsbahnen eingehend studiert worden, und hierüber geben die Mitteilungen im Zentralblatt der Bauverwaltung, über die wir in Nr 95 von 1903 berichtet haben, ein sehr ausgiebiges Erfahrungsmaterial an die Hand. Diese Ergebnisse der auf eine Länge von rund 62 km Gleis durchgeführten Versuche entkräften die Behauptungen Barschalls und insbesondere auch die, daß die Bekanntgabe wahrheitsgetreuer Berichte über das Verhalten der Stoßfangschiene verboten worden sei, weil sie zu deren Gunsten lauten. Es ist nicht unsere Absicht, nochmals eingehender auf diese Versuche zurückzukommen. Es sei nur festgestellt, daß die sehr sorgfältigen Messungen und Lichtbildaufnahmen, welche auf den Versuchsstrecken vorgenommen sind, nur bestätigt haben, daß schon die neue Stoßfangschiene von einem neuen Radreifen nur bei dessen genau richtiger Stellung ohne vorheriges Niederbiegen der Schiene berührt wird, daß sie also nur den ausgelaufenen Radreifen wirklich trägt. Dieser muß aber auf die Kopffläche der Lasche aufsteigen, also gehoben werden, was bei rascher Bewegung einen Stoß bedeutet. Ebenso fällt das Rad mit wahrnehmbarem Schlage auf die folgende Schiene herab, was an zahlreichen glattgehämmerten Stellen der Schienenanfänge auch zu bemerken ist. Da nun die große Mehrzahl der Räder sich in abgenutztem Zustande befindet, so wird die Tragfläche der Stoßfangschiene sehr bald soweit niedergehämmert, daß sie von den neuen Rädern nicht mehr berührt wird und verhältnismäßig rasch ihre Wirksamkeit einbüßt. Ähnliche Erfahrungen sind im übrigen auch mit einer geringen Zahl Auflauflaschen gemacht worden, die auf der Militäreisenbahn bei Gelegenheit der Verstärkung des Gleises für die Schnellfahrten versuchsweise eingebaut worden sind, und alle diese Versuche zeigen, daß der Zweck der Stoßfangschiene, das Tragen der Räder durch eine wesentliche Verbreiterung der Lauffläche, abgesehen von besonderen Fällen, wegen Verschiedenheit der Radreifen auf die Dauer nicht erreichbar ist. Die Nebenschiene wirkt dann bald nur noch als Lasche, als solche aber mangelhaft, weil ihr das feste Einspannen zwischen Kopf und Fuß der Schiene und jede Nachstellbarkeit fehlt. Auch zum Aufbessern abgenutzter Stöße haben sich die seit lange im Gebrauch befindlichen verstärkten Laschen als besser und billiger erwiesen. Außer den preußischen Staatsbahnen haben ähnliche Erfahrungen auch ausländische Bahnen gemacht. So liegen ähnliche Äußerungen, wie von der preußischen Staatsbahn, auch vor von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, den österreichischen und belgischen Staatsbahnen, der französischen Ostbahn. Auch der technische Ausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat in seinem Bericht über die Verbesserung des Schienenstoßes die Stoßfangschiene nicht als geeignetes Mittel erwähnt. Die Pennsylvaniabahn hat nach Barschalls eigener Mitteilung die Anstellung von Versuchen mit der Stoßfangschiene auf Grund früher mit ähnlichen Formen gewonnener Erfahrungen wiederholt abgelehnt. Barschall hat sich später darauf berufen, daß er durch die Walzform der Stoßfangschiene deren letzten Mangel beseitigt zu haben glaube. Hierauf bezieht sich unsere Mitteilung in Nr 27 d. l. Jahrganges (S. 430). Durch diese Walzform sollen die Bedenken wegen der Einwirkung des falschen Flansches der Räder, d. h. wegen der Einwirkung des außerhalb der Schiene stehengebliebenen Wulstes am Umfange ausgelaufener Räder beseitigt sein. Hierzu ist indessen zu bemerken, daß die Bedenken, die von Fachleuten, auch unsererseits, in letzter Zeit veröffentlicht worden sind, ebensogut für die Walzform, wie für die früher durch Umarbeiten gewöhnlicher Fahrschienen hergestellte Form gelten. Goering hat in seiner Veröffentlichung verschiedene Beispiele vorgeführt, die gerade die Walzform betreffen. Die Behauptungen, welche Barschall aufstellt, sind auf Annahmen hinsichtlich der Form der abgenutzten

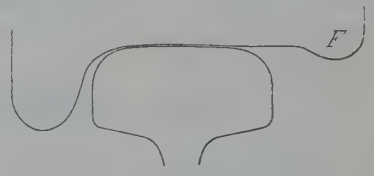


Abb. 1.

Radreifen gegründet, die mit der Wirklichkeit nicht übereinstimmen. In seinen Darstellungen pflegt er die Form ausgelaufener Radreifen etwa so darzustellen, wie vorstehend in Abb. 1 angegeben ist. Derartige Abnutzungsformen kommen aber nicht vor und es ist auch nicht einzusehen, aus welchen Gründen neben dem Schienenkopf die Abnutzung des Radreifens eben so groß sein soll, wie über dem Kopfe selbst, und weshalb erst in größerer Entfernung vom Schienenkopf ein

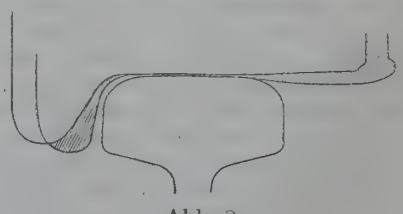


Abb. 2.

falscher Flansch (*F*) stehen bleiben soll. Es hat den Anschein, als ob Barschall sich dieses Bild nur deshalb zurechtgelegt hat, um besseres Belegmaterial für die Brauchbarkeit der Stoßfangschiene vorweisen zu können. Die zweite vorstehende Abbildung zeigt demgegenüber, wie in Wirklichkeit die Radreifen-Querschnitte sich ändern. Diese Abbildung ist genau nach der Natur dargestellt, und ein Blick darauf zeigt, daß sich eine Stoßfangschiene, die sowohl an den alten wie an den neuen

Reifen paßt, nicht konstruieren läßt. Barschall kommt auf das Bedenken des falschen Flansches auch in einigen Mitteilungen zurück, die er in der „Railroad Gazette“ veröffentlicht hat. Von der Pennsylvaniabahn hat er auf seine Anfrage, ihm die Ergebnisse fünfjähriger Versuche mitzuteilen, nur die Antwort erhalten, daß nach den vorliegenden Berichten über das Versuchsergebnis nicht die Überzeugung gewonnen werden könne, daß die Stoßfangschiene „irgend wie besser (wenn überhaupt so gut)“ ist, wie zwei andere Stoßverbindungen, die versuchsweise angewendet worden sind, und daß die Beamten nicht die Empfindung haben, daß die Walzform, für die Barschall einen Versuch wünschte, die Sachlage wesentlich verändern würde. Auf eine spätere Anfrage wegen der Einzelheiten der Versuchsergebnisse wurde Barschall mitgeteilt, daß der früheren Antwort nichts hinzuzufügen sei. „Obgleich Ihre Schienenstoßverbindung eine sehr starke ist, würde sie sich für unseren Bedarf ganz und gar nicht eignen.“ Diese bekanntlich sehr gut geleitete Bahn ist also zu demselben Ergebnisse gekommen, wie die preußischen Staatsbahnen. Auch die Pennsylvaniabahn hält sich offenbar nicht für verpflichtet, dem Erfinder einen ausführlichen Bericht über die Versuchsergebnisse zu erstatten, und muß sich deshalb jetzt dieselben Angriffe in der Presse gefallen lassen, wie die preußische Verwaltung. Barschall hat dann noch auf Grund einer unrichtigen Mitteilung der „Railroad Gazette“ darauf hingewiesen, die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen habe wenn auch nicht die Stoßfangschiene, so doch eine ganz ähnliche Auflauflasche für die Schnellfahrten als erforderlich erachtet. Die Auflauflasche ist aber nicht auf der ganzen Schnellfahrstrecke verlegt, wie die fragliche Mitteilung behauptete, sondern nur für 16 Schienenlängen sind versuchsweise 32 Auflauflaschen bei Gelegenheit des vom Osnabrücker Stahlwerk gelieferten und an den 32 Stößen ausgeführten Haarmannschen Starkstoßes angebracht worden. Das Wesen des letzteren besteht in einer sehr kräftigen Stoßbrücke, wobei zugleich Verblattung und verschiedene Laschenformen, so auch Auflauflaschen, angebracht werden können. Aber auch diese hat den von den Anhängern des Radauflaufes gehegten Erwartungen nicht entsprochen.

Goering schließt seine Mitteilungen — die wir vorstehend noch etwas erweitert haben — mit einem Ausdruck des Bedauerns, daß es zu einer so scharfen Angriffspolitik gegen die preußische Staatseisenbahnverwaltung überhaupt hat kommen können. „Wenn es nach dem oben Gesagten auffallen mußte, daß die Stoßfangschiene überhaupt für patentfähig erachtet worden ist, so mag es vielleicht eher verständlich erscheinen, daß das einmal erteilte Patent sehr bald, und zwar dem Vernehmen nach mit großen Gewinnen, aus einer Hand in die andere gewandert ist, da die Käufer wohl im Vertrauen auf jene Tatsache der eigenen Nachforschung nach etwaiger früherer Bewährung gleicher oder ähnlicher Formen entbehren zu können glaubten. Da sich nun allmählich wieder Erfahrungen mit der neu aufgefrischten alten Form ansammeln und vorwiegend ungünstig ausfallen, weitere Erfolge daher auszubleiben beginnen, kann man den jetzigen Patentinhabern, die gewiß für eine gute Sache zu kämpfen glaubten und sich nun bitter getäuscht sehen, ein gewisses Mitleid nicht versagen.“

Die wirksame Desinfektion der Viehwagen.

Von Adolf Freund, Oberingenieur der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien.*)

Obgleich kranke Tiere von der Verladung grundsätzlich ausgeschlossen sind, werden doch tote und verletzte sowie auch solche Tiere in den Viehwagen vorgefunden, welche von den verschiedensten — darunter auch ansteckenden — Krankheiten befallen sind. Der hierdurch mit Ansteckungsstoffen behaftete Wagen kann diese Seuchen sodann in unerkannter Weise und selbst nach langer Zeit auf große Entfernungen verschleppen Die gesetzlichen Vorschriften und die Viehseuchen-Übereinkommen fordern daher, daß die nach Viehbeförderungen vorzunehmende Reinigung und Desinfektion der Wagen geeignet sein muß, „die den Wagen etwa anhaftenden Ansteckungsstoffe vollständig zu tilgen oder unwirksam zu machen“.

Da bei der Viehbeförderung auch Milzbrandfälle vorkommen und dann die Bildung von Milzbrandsporen im Wagen erfolgen kann, so müssen auch diese widerstandsfähigsten Keime unter allen Viehseuchen Erregern sicher vernichtet werden. Dies umsomehr, da der Milzbrand unter allen Viehseuchen die größte Zahl an Menschenleben und die meisten Opfer auch unter den wertvollsten Tierbeständen fordert. Die hieran gefallenen oder deshalb getöteten Tiere haben z. B. im Deutschen Reiche von 1897 bis 1901 durchschnittlich betragen: bei den Pferden 18,0 %, bei den Rindern 58,1 % und bei den Schafen 85,5 % der durch alle Viehseuchen insgesamt hervorgerufenen Verluste. Nach vorliegenden Angaben können sich auch beim Rauschbrand, malignen Ödem, Tetanus und Bradsot Sporen bilden. Demnach werden auch hierfür solche Desinfektionsverfahren nicht genügen, welche nur die weit weniger widerstandsfähigen vegetativen Formen der Krankheitserreger vernichten können. Praktische Gründe verbieten überdies, für die verschiedenen Seuchen besondere Desinfektionsverfahren anzuwenden, und muß die volle Sicherheit des Erfolges so wie bei allen Vorkehrungen im Eisenbahnbetriebe auch hier gewährleistet sein. Es können daher bei der Desinfektion der Viehwagen nur solche Verfahren entsprechen, welche auch die widerstandsfähigsten Dauerformen aller hier in Betracht kommenden Krankheitserreger, d. s. die Milzbrandsporen, selbst unter den ungünstigsten Umständen sicher vernichten.

Durch eine vorschriftsmäßig vorgenommene Desinfektion ist der Anlaß zu weiteren Vorsichtsmaßregeln gegen die Seuchenverschleppung benommen. Ein ungenügend wirksames Verfahren schafft daher einen weit bedenklicheren Zustand, als die gänzliche Unterlassung der Desinfektion.

Die Desinfektion, welche im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen schätzungsweise schon an mindestens *800 000* Viehwagen jährlich vorgenommen wird, verursacht den Eisenbahnen sehr erhebliche Auslagen, für welche sie durch die ihnen zukommende Gebühr nur in geringem Maße entschädigt werden. Diese Opfer sind nur dann gerechtfertigt, wenn die Desinfektion die Verschleppung der mit so bedeutenden wirtschaftlichen Nachteilen verknüpften Viehseuchen auf diesem Wege tatsächlich verhindert, hierdurch die unschädliche volle Freizügigkeit der Wagen sichert und durch ihr Zusammenwirken mit allen übrigen veterinären Einrichtungen alle den Viehverkehr hemmenden Beschränkungen, wie z. B. Grenzsperren usw., möglichst beseitigt, welche auch die Einnahmen aus der Viehfracht schwer schädigen. Die Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zeigt jedoch, daß die Entwicklung des Viehverkehrs auf dem ganzen Vereinsgebiete hinter jener des gesamten Güterverkehrs wesentlich zurückbleibt, daß demzufolge der bezügliche Anteil der Viehfracht-Einnahmen z. B. von 3,9 % im Jahre 1886 auf 2,6 % im Jahre 1900 gesunken ist und sich nur in jenen Jahren gehoben hat, welche geringere Seuchenstände bezw. Verkehrsbeschränkungen aufwiesen.

Der Schaden, welchen z. B. Ungarn im Jahre 1896 durch die Schweineseuche und die hiermit verbundene Beschränkung des Viehverkehrs und seiner Ausfuhr erlitt, kann aus statistischen Angaben im Vergleiche mit 1894 mit mindestens *148,3* Millionen Kronen berechnet werden, wird aber von Kennern noch weit höher geschätzt. Der bezügliche Rückgang der Einnahmen aus der Viehfracht betrug im Jahre 1896 bei den ungarischen Staatsbahnen 29,2 % und beim ungarischen Netze der Südbahn sogar 46,8 %.

Die erfolgreiche Bekämpfung der Viehseuchen mit allen hierfür zu Gebote stehenden Mitteln, also auch bei der Viehwagendesinfektion, ist daher im besonderen Interesse der Eisenbahnen gelegen.

*) Mit Rücksicht auf seine früheren Veröffentlichungen (siehe die Zeitschr. d. österr. Ing.- u. Arch.-Vereins, Wien 1899, Nr 2 u. 3, den Sonderabdruck aus dem Organ f. d. Fortschr. d. Eisenbahnw., Wiesbaden 1900, und seinen zur Frage 2 in der 5. Sektion des internat. Kongresses f. Hygiene u. Demographie in Brüssel 1903 erstatteten Bericht über: „Die besten Methoden für die Desinfektion der Viehwaggons“), welche über die Einzelheiten dieser Frage eingehende Aufschlüsse bieten, beschränkt sich der Verfasser auf eine gedrängte Wiedergabe seines in Nr 23 d. Ztg. erwähnten Vortrages.

Den hier zu stellenden strengen Anforderungen können jedoch die heute üblichen Desinfektionsverfahren nicht entsprechen, und wird z. B. in den vom Kaiserlichen Gesundheitsamt in Berlin herausgegebenen „Jahresberichten über die Verbreitung der Tierseuchen im Deutschen Reiche“ wiederholt sogar über solche Fälle berichtet, wo die nur in vegetativen Formen auftretenden und wenig widerstandsfähigen Erreger der Maul- und Klauenseuche durch vorschriftsmäßig desinfizierte Viehwagen verschleppt und der Ausbruch dieser Seuche hierdurch in entfernten Gegenden hervorgerufen wurde. Die nötige Änderung der z. B. im Deutschen Reiche seit 1876 und in Österreich seit 1879 erlassenen Vorschriften über die bei Viehwagen anzuwendenden, längst aber als ungenügend erkannten Desinfektionsverfahren erscheint daher dringend geboten, und dürfte sich der willkommene Anlaß hierzu auch bei allfälliger Erneuerung der Handelsverträge und Viehseuchen-Übereinkommen bieten. Auch der im Vorjahre in Brüssel abgehaltene internationale Kongreß für Hygiene und Demographie hat die Anwendung der wirksamsten Desinfektionsverfahren bei Viehwagen und die Durchführung von Versuchen unter Kontrolle einer internationalen Kommission empfohlen, da hier nur ein solches Verfahren entsprechen kann, welches sich nicht nur auf Laboratiumsversuche stützt, sondern auch im Viehwagen selbst hinreichend erprobt wurde.

Die insbesondere an den unteren Teilen stark beschmutzten Viehwagen müssen zunächst durch größere Mengen womöglich heißen Preßwassers gründlichst gereinigt werden. Hierdurch können die organischen Schmutzschichten nicht völlig beseitigt, sondern zumeist nur in ihrer Schichtstärke wesentlich vermindert werden. Für die nachfolgende Desinfektion müssen wir daher solche Mittel anwenden, welche in diese Schichten bis zu den häufig von ihnen eingeschlossenen Krankheitskeimen vordringen können. Hieraus erwachsen im allgemeinen weit größere Schwierigkeiten für den Desinfektionserfolg, als aus der nachfolgenden Vernichtung der Krankheitserreger. Aber auch die freiliegenden widerstandsfähigsten Arten der letzteren erfordern eine sehr hohe Desinfektionskraft. So gibt es z. B. Milzbrandsporen, welche im strömenden Wasserdampfe von 100° C. bis zu 12 Minuten und in 5 prozentiger Karbolsäure viele Monate leben können, trotzdem die Wandstärke ihrer Membrane von Lewith nur auf 0,00001 mm und ihr Rauminhalt nur auf 0,0000002 cbmm geschätzt wird. Da die Spore sich aus der vegetativen Form der Bazille unter Verringerung ihres Rauminhaltes durch Wasserabgabe bildet, so besitzen die Eiweißstoffe ihres Zelleibes eine höhere Konzentration als bei den Bazillen, und dürfte hierin auch die wesentlichste Ursache ihrer weitaus größeren Widerstandsfähigkeit liegen.

Die Lebensfähigkeit der Keime kann im allgemeinen nur dann vernichtet werden, wenn Membrane und Zellinhalt durch ätzende Mittel zerstört oder ihre Eiweißstoffe durch höhere Wärmegrade oder durch chemische Mittel zur Gerinnung gebracht werden. Bei den Sporen kann ersteres jedoch nur durch so stark ätzende Mineralsäuren und Laugen oder so starke Oxydationsmittel erfolgen, daß sie die Gesundheit der Arbeiter gefährden und daher von der Viehwagendesinfektion ausgeschlossen werden müssen. Anderseits wird die Fällung der Eiweißstoffe um so leichter gelingen, wenn wir auch bei den Sporen vorerst einen ähnlichen, besser angreifbaren Zustand herbeizuführen suchen, wie er bei den vegetativen Formen der Bazillen infolge ihres größeren Wassergehaltes vorhanden ist. Dies kann wahrscheinlich durch den Eintritt von Wasser in den Zelleib der Spore auf dem Wege der Osmose erfolgen, und müssen demnach die hier brauchbaren Desinfektionsmittel nach allen Erfahrungen auch einen genügenden Gehalt an Wasser, entweder flüssig oder verdampft, besitzen. Die Membrane quillt hierbei auf und kann in diesem mit Wasser gesättigten Zustande wahrscheinlich auch die Einwirkung höherer Temperaturen auf den Zellinhalt erleichtern oder bei Anwendung gelöster Desinfektionsmittel ihre Diffusion zum Zellinhalte ermöglichen; in beiden Fällen kann hierdurch die Gerinnung seiner Eiweißstoffe erfolgen.

Die Desinfektion der Viehwagen muß im Freien und so rasch als möglich durch gewöhnliche Arbeiter stattfinden, welchen das tiefere Verständnis für das Wesen und die Wichtigkeit der Desinfektion mangelt. Es müssen daher die Einflüsse ungünstiger Witterung und die geringere Sorgfalt der Ausführung insbesondere dann berücksichtigt werden, wenn das Verfahren größere Anstrengungen oder Unbequemlichkeiten von den Arbeitern verlangen würde. Das bei der Viehwagendesinfektion anzuwendende Verfahren muß demnach aus allen in Betracht kommenden Gründen folgenden Anforderungen entsprechen: Es muß schnell und sicher wirken und für alle, also auch die offenen Kleinviehwagen im Freien anwendbar sein. Es darf die Gesundheit der Arbeiter auch ohne besondere Schutzmaßregeln nicht gefährden und soll nur einfache, leicht ausführbare Handlungen von ihnen fordern. Es muß selbst bei minder sorgfältiger Ausführung auch die widerstandsfähigsten Ansteckungsstoffe noch an den schwerst erreichbaren Stellen (Ecken, Fugen, Ritzen usw.) auch dann sicher zerstören, wenn sie daselbst in organischen Schichten eingebettet liegen. Die Wagen dürfen nicht erheblich beschädigt werden und dürfen keinen länger anhaftenden Geruch annehmen, welcher Tiere oder heikle Waren schädigt. Das Verfahren muß bei Wagenunfällen, außergewöhnlichen Massentransporten usw. in jeder beliebigen Station ohne erhebliche Schwierigkeiten durchführbar sein. Seine Ausführung muß leicht zu überwachen und sein Vollzug leicht zu überprüfen sein. Es dürfen nur sehr billige Desinfektionsmittel verwendet und müssen kostspielige Einrichtungen in den Desinfektionsstationen vermieden werden.

Der Verfasser hat schon in seinen früheren Veröffentlichungen nachgewiesen, daß hier trockne heiße Luft, strömender Wasserdampf von 100° C. oder von höherer Spannung, überhitzter Dampf von höherer Temperatur, siedendes Wasser, Abflammen der Wände, Verdampfung des Formaldehyds oder seiner Abarten und Mischungen mit Zusätzen sowie Lösungen chemischer Desinfektionsmittel in höheren Wärmegraden nicht verwendet werden können, da sie entweder ungenügend wirksam sind oder die Gesundheit der Arbeiter gefährden, die Wagen in unzulässiger Weise beschädigen oder sonstige größere Nachteile aufweisen, und erübrigt somit nur die Verwendung chemischer Desinfektionsmittel in wässerigen Lösungen bei gewöhnlicher oder nur mäßig erhöhter Temperatur.

Da letztere insbesondere bei ungünstiger Witterung (Wind, Hitze usw.) rasch verdunsten und überdies in den Anstrich und in das Holz des Wagens stärker einsickern, so können schon hierdurch beträchtliche Mengen des Desinfektionsmittels erfolglos verloren gehen, wodurch auch seine Einwirkungszeit wesentlich vermindert wird. Der größte Verbrauch des Desinfektionsmittels wird aber durch die Schichten organischer Stoffe hervorgerufen, welche es auflösen oder durchdringen muß. Die sich hierbei bildenden unwirksamen Verbindungen oder Eiweißfällungen vermindern seine Desinfektionskraft oder hemmen sein Vordringen zu den in diesen Schichten lagernden Krankheitskeimen und müssen daher allmählich beseitigt werden. Die nötige Einwirkung des Desinfektionsmittels auf die Krankheitserreger mit ungeschwächter Desinfektionskraft und in hinreichender Menge kann somit nur durch größere Mengen eines sehr wirksamen Desinfektionsmittels erfolgen, welches in mehrfacher Wiederholung und unter einem zur kräftigen Durchspülung der Fugen hinreichenden Drucke angewendet werden muß. Dieser Vorgang kann allein die hier vorhandenen Schwierigkeiten überwinden, erfordert aber weit größere Mengen, als die heute gewöhnlich für einen Wagen verbrauchten 2—8 l eines zumeist auch ungenügend wirksamen Desinfektionsmittels. Der deshalb im letzteren Falle unzureichende Erfolg zeigt jedoch, daß die für die heutige Desinfektion der in ihrer Anzahl so beträchtlichen Viehwagen aufgewendeten bedeutenden Kosten eigentlich nahezu nutzlos verausgabt und daß auch die sonstigen, häufig noch weit größeren Nachteile dieser ungenügenden Desinfektionsverfahren fast zwecklos ertragen werden.

Die hier für den Erfolg unerläßliche, weitaus größere Menge an Desinfektionslösung bleibt aber verhältnismäßig noch sehr beträchtlich hinter jenen Mengen zurück, welche bei den auch unter weitaus günstigeren Umständen durchgeführten Laboratoriumsversuchen als nötig erachtet wurden und im Vergleiche mit einem vorliegenden Beispiele zeigen, daß für die ungefähr 70 qm große Innenfläche des Wagens die Einwirkung einer gleichmäßig verteilten Flüssigkeitsschicht von etwa 7,9 mm Höhe = 550 l erfordern würden.

Die wiederholte Bespülung des Wageninnern mit der Desinfektionslösung muß mit einem kräftigen Flüssigkeitsstrahle erfolgen, und kann hierzu jeder beliebige, unter dem mittleren Drucke von etwa 0,5 Atm. arbeitende bewegliche Spritzapparat oder eine Druckleitung verwendet werden. Die Verstäubung des Desinfektionsmittels ist hierzu im allgemeinen nicht geeignet, da sie zur kräftigen Durchspülung aller Fugen und der hier nötigen Beseitigung der in ihnen lagernden Stoffe einen weitaus größeren Druck erfordert. Überdies nehmen hierbei der auf der Flächeneinheit wirksame Druck und die Intensität der Bespülung zu stark ab, wenn die Düse von der Wandfläche entfernter gehalten wird, um die Arbeit rascher zu vollenden. Hierdurch wird allerdings auch an Desinfektionsmitteln sehr erheblich gespart, der Erfolg der Desinfektion aber gänzlich in Frage gestellt.

Bei mehrfach wiederholten Bespülungen mit einem kräftigen Flüssigkeitsstrahle werden dagegen alle Stellen des Wageninnern reichlich bespritzt und alle Fugen satt durchspült. Die Sicherheit des Desinfektionserfolges wird hierbei durch die reichlichen Mengen des Desinfektionsmittels gewährleistet, dessen Einwirkungszeit durch entsprechende Aufeinanderfolge der Bespülungen auch wesentlich verlängert werden kann. Die hier nötige größere Menge des Desinfektionsmittels erfordert jedoch seine Unschädlichkeit für die Arbeiter und Wagen und einen sehr niederen Preis.

Gegen die Verwendung der Karbolsäure spricht schon ihre ungenügende Wirksamkeit, da Milzbrandsporen mehrere Monate in ihren 5 prozentigen Lösungen leben können. Ihr Geruch haftet an den Wagen oft viele Wochen, verdirbt hierdurch heikle Waren, teilt sich selbst dem Fleische lebender Tiere mit und kann durch kein Gegenmittel beseitigt werden. Auch die jüngst empfohlene 3 prozentige Kresolschwefelsäure ist nicht genügend wirksam, da sie Milzbrandsporen erst nach Tagen töten kann; hier kommen überdies die Nachteile der rohen Schwefelsäure für die Arbeiter bei der Bereitung und Verwendung dieser Mischung in Betracht. Formalinlösungen können in den bisher versuchten Konzentrationen nicht angewendet werden, da sie Augen und Schleimhäute stark reizen und deshalb besondere Schutzmaßregeln für die Arbeiter erfordern. Überdies benötigen sie eine längere, bis zu 24 Stunden ausgedehnte Einwirkungszeit, und muß auch der Formalingeruch durch Ammoniaklösung nachträglich beseitigt werden. Sublimat muß hier wegen seiner hohen Giftigkeit insbesondere im rohen Zustande, welcher bei der Bereitung der Lösungen durch die Arbeiter in Betracht kommt, und auch deshalb ausgeschlossen werden, weil selbst sehr verdünnte Lösungen auf später verladene, an den Wänden leckende Tiere nachteilig wirken.

Dagegen ist die Verwendung der völlig ungiftigen und schon in niederer Konzentration sehr wirksamen Chlorkalklösungen für die Desinfektion der Viehwagen besonders geeignet, weil sie die organischen Stoffe vollständig zerstören, selbst die widerstandsfähigsten Krankheitserreger rasch töten und gleichzeitig die sorgfältigste Reinigung des Wagens in vollendeter Weise bewirken, also alle hier gestellten Aufgaben in einfachster und sicherster Weise mit geringen Kosten erfüllen. Ihre Bereitung und ihr Gebrauch sind für die Arbeiter völlig ungefährlich. Die langjährigen Erfahrungen der Bahnen in der Schweiz und der niederländischen Staatseisenbahnen, welche Chlorkalklösungen in der zu hohen Konzentration von 10 % und mehr bei der Desinfektion der Viehwagen anwenden, bestätigen dies ebenso, wie das rasche Verschwinden des Chlorgeruches aus den Wagen ohne Anwendung von Gegenmitteln. Die so desinfizierten Wagen können baldigst wieder mit heiklen Waren und Tieren ohne deren Benachteiligung beladen werden. Versuche der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und anderer Bahnen haben überdies gezeigt, daß selbst der nach offenen Chlorkalkladungen im Wagen zurückbleibende Chlorgeruch und Chlorkalkstaub durch einmalige Waschung oder Bespülung mit einer etwa 0,5 prozentigen Antichlorlösung, deren Materialkosten etwa 2 Heller betrugen, sofort beseitigt werden kann. Bei länger andauernden Massentransporten, welche die rascheste Beladung der Wagen mit Tieren oder heiklen Waren fordern, käme dieser Vorteil demnach sehr in Betracht. Hierdurch gewinnt jedes Chlordesinfektionsverfahren auch eine bedeutende wirtschaftliche Überlegenheit gegenüber der heute vorherrschenden Anwendung der Karbolsäure oder von Kresolen, da es kein Mittel gibt, um deren Geruch künstlich zu beseitigen. Trotzdem die mit Karbolsäure desinfizierten Wagen zumeist erst nach Wochen mit Tieren oder heiklen Waren beladen werden, erwachsen den Eisenbahnen doch aus den durch den Karbolgeruch hervorgerufenen Schäden bedeutende Ersatzansprüche, und würden diese Nachteile nach den langjährigen günstigen Erfahrungen der schweizerischen und niederländischen Bahnen bei Anwendung von Chlorkalklösungen vollständig wegfallen.

Die große Desinfektionskraft der letzteren beruht vornehmlich auf ihrem Gehalte an unterchloriger Säure und Salzsäure sowie an freiwerdendem Chlor, während der gelöschte Kalk, welcher sich aus der ruhigen Lösung rasch absetzt, hierzu nur wenig beiträgt. Die zurückbleibende klare Lösung zeigt einen Stich ins Grünliche und besitzt nur schwachen Chlorgeruch. Die in Papierfabriken angestellten Versuche über die Haltbarkeit der Chlorkalklösungen in offenen Behältern zeigten, daß sich das Chlor während sechs Wochen gar nicht oder nur in geringem Maße verflüchtigte, und kann daher ihre längere Aufbewahrung auch bei der Viehwagendesinfektion erfolgen. Ebenso können die selbst in heißen Gegenden verhältnismäßig geringen Verluste an wirksamem Chlor bei dem in den handelsüblichen Fässern verpackten Chlorkalk weder den Erfolg noch die Wirtschaftlichkeit dieses Verfahrens in Frage stellen.

Chamberland und Fernbach erzielten mit Chlorkalklösungen von 16,6, 8,3 und 4,2 ‰ bessere Desinfektionserfolge, als mit 8,3 prozentigen Lösungen, und vermuten, daß bei letzteren eine geringere Durchlässigkeit der Sporen-Membrane eintritt, welche den Desinfektionserfolg behindert. Mit den zuerst angeführten Lösungen töteten sie Milzbrandsporen in fünf Minuten. Sternberg erzielte diesen Erfolg mit einprozentigen filtrierten Chlorkalklösungen schon in ein bis zwei Minuten. Paul und Krönig vernichteten solche Sporen durch wässerige Lösungen des Chlors von 0,3 ‰, welche einer Chlorkalklösung von etwa 1,2 ‰ entsprechen, nach zwei Minuten. Geppert fand bei Versuchen mit Chlorlösungen von 1,5 ‰, deren Gehalt an wirksamem Chlor jenem einer Chlorkalklösung von etwa 6 ‰ gleichkommt, daß Milzbrandsporen schon nach 10 Sekunden ihre Entwicklungsfähigkeit verloren. Der Chlorkalk bildet daher schon in der niederen Lösung von etwa ein Prozent und noch wesentlich darunter ein vollkommen ungiftiges, rasch und sicher wirkendes Desinfektionsmittel von sehr geringen Kosten, welches somit für die Viehwagendesinfektion besonders geeignet ist. Der Preis des Chlorkalks beträgt nach erhaltenen Mitteilungen für je 100 kg in Deutschland etwa 13 ℳ, in Österreich-Ungarn etwa 15 Kr., und betragen demnach die Kosten des für 100 l einer einprozentigen Lösung erforderlichen Chlorkalks nur etwa 13 ₰ bezw. 15 Heller.

Bei den 1897 von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unter Mitwirkung des Referenten des k. k. Obersten Sanitätsrates Prof. Dr Max Gruber (z. Z. in München) und des Prof. Dr Alois Lode (z. Z. in Innsbruck) durchgeführten Versuchen — für deren Ermöglichung und weitgehende Förderung meiner vorgesetzten Direktion und diesen Hygienikern der beste Dank gebührt — erfolgte die Zerstörung sehr widerstandsfähiger Milzbrandsporen durch die in zwei Reihen vorgenommene und durch zwei Stunden getrennte, je 6—7 malige Bespülung des ganzen Wageninnern mit einer 5 prozentigen Chlorkalklösung, welche unter dem mittleren Drucke von 0,5 Atmosphären in der Gesamtmenge von 100 l angewendet wurde. Hierzu wurde der im Handel als „mindergradig" bezeichnete Chlorkalk verwendet, dessen Gehalt an wirksamem Chlor 80—90° G. L. = 25,4—28,6 % beträgt. Die auf die Bespülung insgesamt verwendete Arbeitszeit betrug 2 × 6—7 = 12—14 Minuten. Auf die zweite Bespülungsreihe folgte wieder eine zweistündige Einwirkungszeit, so daß die Desinfektion ungefähr in vier Stunden beendigt war. Die bei diesen eingehenden Versuchen an den ungünstigsten Stellen, wie Fugen usw., im Wagen eingelegten 180 Sporenfäden wurden sofort in Natriumsulfidlösung getaucht, um sie der weiteren Einwirkung der Chlorkalklösung zu entziehen, hierauf in Kölbchen mit Nährbouillon gebracht, welche acht Tage im Brütschranke bei 38° verblieben. Nur bei fünf Fäden, also bei kaum 2,8 %, trat Wachstum ein, während alle übrigen Sporen getötet waren. In seinem Gutachten wies Gruber darauf hin, daß dieser günstige Erfolg mit Rücksicht auf die für die praktische Desinfektion der Viehwagen obwaltenden außerordentlichen Schwierigkeiten auch von keinem anderen Verfahren übertroffen werden dürfte.

Die bei den zahlreichen Versuchen mit denselben Wagen eingehend festgestellten Beschädigungen, welche sie durch die Chlorkalklösungen erlitten, beschränkten sich auf das Matterwerden des Lackglanzes beim Wagenanstrich, wo die durch die Fugen gepreßte Chlorkalklösung außen in dünnen Streifen herabrann, sowie auf eine gesteigerte aber keineswegs bedenkliche Rostbildung an solchen untergeordneten Eisenteilen des Wagenkastens, welche den schützenden Anstrich verloren hatten, endlich auf das Gelbwerden weißer Metallfarben, wenn sie von der Lösung bespült wurden, welche aber durch hiervon unangreifbare weiße Erdfarben leicht ersetzt werden können. Diese geringen Beschädigungen können nicht als unzulässig gelten, da sie an den im Verkehre befindlichen Wagen schon durch die Einflüsse der Witterung und des Staubes in ähnlicher Weise hervorgerufen werden. Die schweizerischen und die niederländischen Bahnen, welche Chlorkalklösungen von mindestens 10 % seit vielen Jahren anwenden, haben auch hierüber günstige Erfahrungen mitgeteilt.

Das durch die Versuche der Kaiser Ferdinands-Nordbahn festgestellte Verfahren unterscheidet sich von dem in der Schweiz und in den Niederlanden angewendeten ungenügend wirksamen Desinfektionsverfahren mit weit höheren Chlorkalklösungen durch die hier wiederholt und unter Druck erfolgende Bespulung mit einer weit größeren Lösungsmenge von niederer Konzentration. Diesen Unterschieden verdankt es seine hohe Desinfektionskraft und ist daher auch mit Rücksicht auf seine sonstigen bedeutenden Vorteile das einzige unter allen bisher bekannten Desinfektionsverfahren, welches ebenso den strengsten sanitären Anforderungen wie jenen des Eisenbahnbetriebes entspricht.

Vom k. k. Obersten Sanitätsrate wurde es für die Fälle einer nachgewiesenen oder vermuteten Verseuchung empfohlen, während alle übrigen Viehwagen nur einer gründlichen Reinigung zu unterziehen wären. In Italien und Norwegen bezw. in Schweden und Dänemark sind bereits beachtenswerte Vorbilder für die Beschränkung der Desinfektion auf die Fälle des tatsächlichen Bedürfnisses in Seuchenfällen oder während Epidemien vorhanden. Auch das in Deutschland gewöhnliche Verfahren mit der auf 50° erwärmten 2 prozentigen Sodalösung und die in Österreich, Belgien und Rußland übliche Anwendungsart des Dampfes können nur für eine bessere Reinigung in Betracht kommen, da sie keinerlei nennenswerten Wert als Desinfektionsmittel besitzen. Da aber auch die übrigen heute zur Desinfektion verwendeten Verfahren die hierzu erforderliche Wirksamkeit nicht besitzen, so ist das dringendste Bedürfnis vorhanden, mindestens für die Fälle der nachgewiesenen oder vermuteten Verseuchung ein zur sicheren Zerstörung aller Ansteckungsstoffe vollkommen geeignetes Ver-

fahren anzuwenden. Dieser strengen, wirklich erfolgreichen Desinfektion würden künftig nur wenige Hundertteile aller bei der Viehbeförderung verwendeten Wagen unterliegen. Hier dürfen wir jedoch nicht übersehen, daß vielleicht nicht alle Seuchenfälle sofort erkannt und demnach auch verseuchte Wagen der bloßen Reinigung unterzogen werden können. Die Folgen solcher Irrtümer würden aber umsomehr gemildert, wenn auch den zum Reinigungsverfahren verwendeten Mitteln schon in geringer Lösung eine hohe Desinfektionskraft innewohnt. Nur unter dieser Voraussetzung könnte die strenge Desinfektion auf die als verseucht oder seuchenverdächtig erkannten Wagen ohne wesentliche Gefahr einer Seuchenverschleppung beschränkt werden, und würden dann auch die nach Milliarden an Wert zählenden Viehbestände sowie der Viehverkehr vor den schweren Schäden der auf diesem Wege bisher noch nicht verhütbaren Seuchenverschleppung besser bewahrt werden.

Die früher genannten und andere Forscher haben die hohe Desinfektionskraft sehr niederer Chlorkalklösungen gezeigt. Insbesondere haben Chamberland und Fernbach den günstigeren Desinfektionserfolg mit schwächeren Chorkalklösungen erzielt und steht dies mit den Gesetzen der Osmose und Diffusion sowie der größeren elektrolytischen Dissoziation verdünnter Lösungen und ihrem hierdurch relativ höheren Gehalte an den hier besonders wichtigen Wasserstoff- und Hydroxylionen in vollem Einklange. Wir können daher auch bei der Viehwagendesinfektion den vollen Erfolg schon bei Anwendung niederer Chlorkalklösungen — etwa 1% — mit sehr verringerter Einwirkungszeit erwarten. Hierdurch könnten noch weitere sehr wesentliche Vorteile gewonnen und die bei keinem wirkungsvollen Desinfektionsverfahren gänzlich vermeidbaren Nachteile auf das allergeringste Maß beschränkt werden. Die Versuche der Kaiser Ferdinands-Nordbahn konnten diese Grenzwerte deshalb nicht feststellen, weil sie aus vielfachen Gründen baldigst zum Abschluß gebracht werden mußten, und konnte daher vorerst der schon in dem vorliegenden Verfahren gelieferte Nachweis für die volle Brauchbarkeit der Chlorkalklösungen bei der Viehwagendesinfektion genügen. Die Durchführung der für ein so weitgehendes Ziel noch weiter erforderlichen zahlreichen Versuche entzieht sich überdies dem Wirkungskreise einer einzelnen Bahnverwaltung und wäre hier das gemeinsame Vorgehen der Eisenbahnen, etwa des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und der hierzu berufenen Behörden mit Rücksicht auf die hohe sanitäre und wirtschaftliche Bedeutung dieser Frage besonders erwünscht. Hierdurch könnte auch die Durchführung der von den internationalen Kongressen für Hygiene und Demographie 1900 in Paris und 1903 in Brüssel gefaßten Beschlüsse, welche die einheitliche Einführung wirksamster Desinfektionsverfahren in allen am Viehverkehre beteiligten Staaten und die Vornahme der hierzu erforderlichen Versuche unter Kontrolle einer internationalen Kommission empfehlen, wesentlich gefördert werden. Möge diese wichtige Frage einer baldigen gedeihlichen Lösung entgegengehen!

Aber auch die möglichst gründliche Reinigung der Wagen, welche für ihre weitaus größere Zahl genügen würde, erfordert aus den bereits angegebenen Gründen unsere besondere Aufmerksamkeit. Bei gutem Erfolge ist sie einer mangelhaften Desinfektion vorzuziehen und könnte demnach die heutigen unwirksamen Verfahren mit Vorteil ersetzen und deren bedeutende Nachteile beseitigen.

Das ungemein reinliche Aussehen der mit Chlorkalklösungen behandelten Wagen zeigt, daß das Chlor den Zwecken der Reinigung ebenso vollendet wie jenen der Desinfektion dienen kann, und darf demnach die beste Reinigung der Wagen schon von sehr verdünnten Chlorkalklösungen in kleinerer Menge und ohne nennenswerte Einwirkungszeit auch bei wenig sorgfältiger Arbeit und geringen Kosten erwartet werden. Durch die Verwendung der Chlorkalklösungen bei allen Viehwagen — nur mit verschiedener Intensität der Anwendung für die strenge Desinfektion der Ausnahmefälle bei Verseuchungen oder für die in allen übrigen Fällen genügeude bloße Reinigung — würde auch die hier so wesentliche Einfachheit im Betriebe und in der Materialgebarung erzielt werden. Die Worte Gepperts: „Chlor ist das beste Antiparasitikum, denn es vernichtet die Virulenz der Milzbrandsporen in wenigen Sekunden. Das beste Desinfiziens aber ist es vor allem, weil es die größte Gewähr für eine vollkommene Reinigung bietet" — bestätigen gleichfalls die Vorzüge der hier empfohlenen Anwendung von Chlorkalklösungen insbesondere aus dem Gesichtspunkte des untrennbaren Zusammenhanges, welcher zwischen erfolgreicher Desinfektion und gründlichster Reinigung besteht, in beredtester Weise.

Die neue österreichische Investitionsvorlage.

Wie bereits mitgeteilt wurde, hat der Eisenbahnminister in der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 6. d. M. eine Gesetzvorlage eingebracht, durch welche für Eisenbahninvestitionen 159 574 000 Kr. angefordert werden. Von dieser Summe entfallen 60 662 000 Kr. auf die Deckung der Überschreitungen bei den mit dem Investitionsgesetze vom 6. Juni 1901 für die Bauzeit bis Ende 1905 bewilligten Krediten für den Bau der Alpenbahnen und der Linie Lemberg-Sambor, 11 800 000 Kr. auf die Vermehrung und Ergänzung der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Staatsbahnen, endlich 87 112 000 Kronen auf die Fortsetzung und Vollendung der im Bau befindlichen Bahnen in den Jahren 1906 bis 1908.

Die Nachtragskredite verteilen sich in folgender Weise

	Gesamterfordernis 1904 und 1905
Staatseisenbahnbau:	
Tauernbahn	8 040 000 Kr.
Klagenfurt (Villach)-Görz-Triest	43 700 000 „
Lemberg-Sambor-ungarische Grenze	3 000 000 „
Pyhrnbahn	5 922 000 „
Summe	60 662 000 Kr.
Staatseisenbahnbetrieb:	
Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes der Staatsbahnen	11 800 000 „
Gesamtsumme	72 462 000 Kr.

Die neuen Kredite für die Jahre 1906 bis 1908 verteilen sich auf die einzelnen Bahnbauten wie folgt:

	Gesamterfordernis 1906 bis 1908
Tauernbahn	47 506 000 Kr.
Klagenfurt (Villach)-Görz-Triest	35 729 000 „
Lemberg-Sambor-ungarische Grenze	450 000 „
Pyhrnbahn	2 769 000 „
Spalato-Arzano	658 000 „
Summe	87 112 000 Kr.

Die für die Jahre 1906 bis 1908 angesprochenen neuen Kredite sind, wenn man von der für die Vollendung der Linie Spalato-Arzano benötigten Summe absieht, um rund 31 000 000 Kronen höher, als das für diese Jahre in der Begründung zum Gesetze vom 6. Juni 1901 angegebene Erfordernis.

Zur Bedeckung des angeforderten Betrages von 159 574 000 Kronen können, wie dies auch im Gesetze vom Jahre 1901 vorgesehen war, entweder 4prozentige Kronenrente oder 3,5prozentige Investitionsrente zur Ausgabe gelangen.

Was zunächst die Überschreitungen der bereits durch das Gesetz vom Jahre 1901 bewilligten Kredite betrifft, so weist der Motivenbericht vor allem darauf hin, daß das der seinerzeitigen Kreditbemessung zugrunde gelegte Programm der neu herzustellenden Staatsbahnlinien, welche sich, wie allgemein bekannt, als besonders schwierige und kostspielige Gebirgsbahnen darstellen, in der Folge durch die Aufnahme umfangreicher und mit großem Aufwande verbundener Erweiterungsbauten in den den Anschluß an die bestehenden Bahnen vermittelnden Stationen sowie auch insbesondere durch die mit dem Bau der neuen Hafenbauten in Triest im innigen Zusammenhang stehende namhafte Ausgestaltung der Station Triest, weiter durch die gegenüber dem ursprünglichen Voranschlage erheblich erhöhte Ausstattung der neuen Linien mit Fahrbetriebsmitteln eine nicht unwesentliche Erweiterung erfahren hat.

Zudem wurde in dieses Programm die Ausgestaltung einer 12 km langen, in die Bahnlinie Görz-Triest einzubeziehenden Teilstrecke der als Lokalbahn hergestellten Wippachtalbahn sowie der den Staat treffende Kostenanteil für die mit dem Gesetz vom 14. Juli 1903 als Abzweigung der Karawankenbahn sichergestellte Lokalbahn Weizelsdorf-Oberferlach neu einbezogen. Des weiteren stand von allem Anfang fest, daß bei dem äußerst schwierigen Charakter der Bahnbauten und insbesondere bei den selbst mit allen Mitteln der Wissenschaft und Ingenieurkunst im voraus nicht genau zu bestimmenden geologischen Verhältnisse von vornherein ein genauer Kostenvoranschlag nicht aufgestellt und mithin die vorläufig ermittelte Kostenziffer nicht als eine vollständig und endgültig feststehende angesehen werden konnte.

Diese Erwägung war mit maßgebend dafür, daß das Bauprogramm bei seiner Aufstellung zeitlich auf die Jahre bis 1905 beschränkt wurde, um nach Ablauf dieser Periode einerseits die den Kostenvoranschlag beeinflussenden Umstände bei der Aufstellung des Voranschlags für die folgende Periode auf Grund der inzwischen gewonnenen Erfah-

rungen und Anhaltspunkte entsprechend berücksichtigen und anderseits die durch nicht vorherzusehende Einflüsse hervorgerufenen allfälligen Mehrkosten mit ansprechen zu können. Leider haben die Erfahrungen während des Bahnbaues gezeigt, daß die verschiedensten Umstände die großen Tunnelbauten in einschneidender Weise und in einem jeder Voraussicht spottenden Maße erschwerten und verteuerten, und daß stellenweise auch auf der offenen Strecke die Bodenbeschaffenheit zu Planänderungen und Sicherungsarbeiten nötigte, welche die Baukosten empfindlich erhöhten. Noch zwei andere Umstände wirkten auf die Erhöhung der Baukosten, nämlich das Steigen der Arbeitslöhne und Materialpreise sowie die während des Baues eingetretene Notwendigkeit der Ausgestaltung der dem Verkehr dienenden Anlagen.

Beim Tauerntunnel wurde der generelle Voranschlag von 21 100 000 Kr. um 5 700 000 Kr. oder um 27 % überschritten, da von einfachen Verkleidungsprofilen abgesehen und ein leichtes Druckprofil auf die ganze Länge des Tunnels angenommen werden mußte, ferner die Notwendigkeit einer Verlängerung des Tunnels und der Einführung der Maschinenbohrung eintrat. Für den Karawankentunnel, dessen Bau im generellen Voranschlag mit 24 000 000 Kr. in Rechnung gezogen war, ergab sich im Einzelvoranschlage ein Mehrerfordernis von 14 100 000 Kr. oder 59 %, das auf die ganz außergewöhnlichen geologischen Verhältnisse zurückgeführt wird. Beim Wocheiner Tunnel ist der generelle Voranschlag von 20 500 000 Kr. nicht überschritten worden. Beim Bosrucktunnel ergab sich gegenüber dem Voranschlag von 5 500 000 Kr. infolge des großen Wassereinbruches eine Überschreitung um 1 600 000 Kr. oder 29 %. Die Bodenbeschaffenheit im Zuge der Wocheiner Bahn erforderte eine Arbeitsmenge in Erd- und Felsarbeit, trocknen Steinbauten, Mörtelmauerwerk und Beton von 3 700 000 cbm gegenüber 2 700 000 cbm im Voranschlage.

Der Bericht erwähnt, daß die Anzahl der eingleisigen Tunnel der Wocheiner Bahn allein von 16 auf 30, deren Gesamtlänge von 4088 auf 9894 m stieg; auf den übrigen Linien erhöhte sich die Gesamtlänge der eingleisigen Tunnel um 2212 m. Es ergab sich sohin bei sämtlichen Linien ein Zuwachs an eingleisiger Tunnellänge von 8018 m, welcher einen Mehraufwand von mindestens 5 800 000 Kr. erfordert. Infolge der Erhöhung der Kosten der Grundeinlösung und des Mehrbedarfs an Grundflächen trat in diesen Posten ein um 3 700 000 Kr. größeres Erfordernis ein. Ein wesentlicher Teil der Kostenüberschreitungen ergibt sich aus der Steigerung der Preise der Baumaterialien und der Arbeitslöhne. Der Einheitspreis für Erd- und Felsarbeiten stieg für 1 cbm bei der Tauernbahn um 42, bei der Karawankenbahn um 25 bis 35, der Linie Görz-Triest um 23, der Pyrhnbahn um 25 %. Die Erhöhung des Preises für 1 cbm trockner Steinbauten schwankte bei den Alpenbahnen zwischen 17 und 150, beim Mörtelmauerwerk zwischen 8 und 31 %. Hierzu traten die Ausgaben infolge der Verkürzung der Arbeitszeit sowie der Vorsorge für die Erhöhung der Betriebsökonomie und der Leistungsfähigkeit der Bahn. Durch den Zuwachs an Verkehrsstellen und die Verlängerung der Stationen (ausschließlich der Anschlußstationen sowie der Stationen Görz und Triest) ist ein Mehrerfordernis von rund 4 800 000 Kr. erwachsen. Die Rücksichtnahme auf die Erfahrungen über die ungünstigen Abnutzungsverhältnisse während des Betriebes bei den in großen Tunneln verlegten Gleisen ließ es geboten erscheinen, für die großen Alpentunnel den Stuhlschienenoberbau mit Schienen von 42 kg Gewicht für das laufende Meter im Interesse der billigeren und leichteren Erhaltung anzuwenden. Der Oberbau in der freien Bahn soll unter Bedachtnahme auf die Verwendung schwerer Lokomotiven mit entsprechenden Verstärkungen ausgeführt werden. Das Mehrerfordernis aus Anlaß der Einführung des Stuhlschienenoberbaues in den großen Tunneln und infolge der Verstärkung des Oberbaues in der freien Bahn beläuft sich auf rund 1 200 000 Kr. Infolge Einführung schwerer Lokomotiven gelangen die eisernen Brücken derart verstärkt zur Ausführung, daß die Gewichtszunahme etwa 20 % beträgt, welcher Umstand ebenfalls auf die Kosten rückwirkte. Während im generellen Voranschlag der Alpenbahnen 383 Übersetzungen von Straßen und Wegen in Schienenhöhe der Bahn vorgesehen sind, erscheint deren Zahl nach dem Einzelprojekt aus Rücksicht für die Sicherheit und Ökonomie des Bahnbetriebes um 168, also um nahezu 44 %, vermindert. Für die hierdurch berührten Straßen und Wege mußte daher durch Anlage von Unter- und Überfahrten sowie durch sonstige Abänderungen der Weganlagen vorgesorgt werden.

Die Hochbauherstellungen erforderten rund 10 600 0000 Kr., in welchem Betrage eine Überschreitung von 4 200 000 Kr. enthalten ist. Der Mehrbedarf für eine Reihe von Anschlußstationen sowie für den Bahnhof Görz und Triest-St. Andrä beziffert sich mit 13 600 000 Kr. Dazu kommen Mehrerfordernisse von 446 000 Kr. für die Ausgestaltung der Teilstrecke St. Peter-Prvacina, der Wippachtalbahn und von rund 100 000 Kr. für die Lokalbahn Weitzelsdorf-Oberferlach.

Für den Fahrpark der Alpenbahnen sollen 13 200 000 Kr. verausgabt werden. Im generellen Kostenvoranschlage waren nur 9 900 000 Kr. eingestellt, so daß diese Summe eine Erhöhung um 3 300 000 Kr. erfahren hat. Der Bericht bemerkt, daß die Lokomotiven und Wagen für die neuen Alpenbahnen zum überwiegenden Teile in den Jahren 1904 und 1905 angeschafft werden sollen. Überdies wird für das Jahr 1905 zur Vermehrung und Ergänzung des Fahrparkes auf den bestehenden Linien der Staatsbahnen eine Summe von 11 800 000 Kr. in Anspruch genommen. Das Gesamterfordernis für Fahrbetriebsmittel, welches in der neuen Vorlage in Anspruch genommen wird, beläuft sich somit auf 25 000 000 Kr.

Es ist nunmehr möglich, die genauen Kosten zu überblicken, welche der Bau der Alpenbahnen bisher erfordert hat und nach dem neuen Voranschlag bis zur Vollendung in Anspruch nehmen wird. Die bezüglichen Ziffern stellen sich wie folgt:

	Voranschlag bis 1905	Überschreitungen	Neuer Kredit zur Vollendung	Summe
	Millionen Kronen			
Tauernbahn . .	19,5	8,0	47,5	75,0
Linie Klagenfurt-Görz-Triest . .	103,6	43,7	35,7	183,0
Pyhrnbahn . . .	11,8	5,9	2,7	20,4
zusammen	134,9	57,6	85,9	278,4

Hieraus geht hervor, daß sich die gesamten Kosten für die Tauernbahn, die Linie Klagenfurt-Görz-Triest und die Pyhrnbahn bis zur Vollendung auf 278 400 000 Kr. stellen werden. Hiervon beanspruchen die Tauernbahn 75 000 000 Kr., die zweite Bahnverbindung mit Triest 183 000 000 Kr. und die Pyhrnbahn 20 400 000 Kr. Die Kostenüberschreitungen bis zum Ende des Jahres 1905 stellen sich bei den Alpenbahnen gegenüber dem Voranschlag von 134 900 000 Kr. auf 57 600 000 Kr. oder 42,5 %. Von diesem Mehrerfordernisse von 57 600 000 Kr. entfallen auf die Linie Klagenfurt-Görz-Triest 43 700 000 Kr. oder 42 %, auf die Tauernbahn 8 000 000 Kr. oder 41 %. Bei der Pyhrnbahn beträgt das Mehrerfordernis 5 900 000 Kr., so daß sich gegenüber dem Voranschlag von 11 800 000 Kr. eine Überschreitung um 50 % oder um die Hälfte ergibt.

Eisenbahnangelegenheiten im preußischen Landtag.

Sowohl das Herrenhaus wie das Abgeordnetenhaus haben sich vor den Pfingstferien nochmals eingehend mit Eisenbahnsachen beschäftigt. Im Herrenhaus bot hierzu die Etatsberatung Gelegenheit. Wir müssen es uns versagen, auf die vielen Einzelheiten einzugehen; es wurden zum Teil recht kleinliche Beschwerden vorgebracht, die vom Staatsminister v. Budde mit großer Geduld und mit Humor beantwortet wurden, die aber teilweise offenbar mehr in das Beschwerdebuch als vor das Forum einer parlamentarischen Körperschaft gehörten. Von allgemeinerer Bedeutung waren die Beschwerden des Grafen Mirbach wegen der Benachteiligung des Ostens. Er klagte schon beim Etat des Ministeriums des Innern über die Aufhebung der Staffeltarife; dies gab dem Finanzminister Freiherrn v. Rheinbaben Anlaß zu der Erklärung, daß auch er diese Aufhebung bedauere; die Staffeltarife seien zu seinem Bedauern an dem seiner Ansicht nach ungerechtfertigten Widerspruch gescheitert, der aus dem Westen und Südwesten der Monarchie erhoben sei. Sie hätten dem Osten wesentlichen Nutzen gewährt und die Staatskasse nicht geschädigt. Beim Eisenbahnetat nahm dann Staatsminister v. Budde Gelegenheit, darauf hinzuweisen, daß bei der Ausstattung mit Nebenbahnen Ostpreußen mit 1532 km an der Spitze stehe; dann folge Westpreußen mit 1220 km. Die ostpreußischen Nebenbahnen brächten höchstens 2,5 % Rente, einige von ihnen sogar nur 0,5 %. Nach dem Maßstab der Einwohner stehe Ostpreußen mit der Kilometerzahl seiner Eisenbahnen weit über dem gesamten Staatsdurchschnitt. Dennoch werde dort im bisherigen Tempo mit dem Nebenbahnbau fortgefahren werden. Graf Mirbach erkannte daraufhin zwar an, daß das Nebenbahnnetz Ostpreußens reichlich sei, aber auf die Zahl der Bahnen komme es nicht an; ausschlaggebend für die wirtschaftliche Stellung der Provinz seien die Tarife nach und von den westlichen Märkten. Er wolle indessen auf diese delikate Frage nicht näher eingehen. Auch der Minister tat dies nicht. Mit der Antwort auf eine An-

zahl von Einzelbeschwerden verband der Minister dann eine Mitteilung über die neueste Feststellung der Betriebsergebnisse des Rechnungsjahres 1903 und einige andere wichtige Punkte.

„Der Betriebsüberschuß von 1903 ist um 66 Millionen höher als 1902, beträgt 608 Millionen, veranschlagt waren 497 Millionen. Der Etatsanschlag ist also um 111 Millionen überschritten, für die ich um Entschuldigung bitte. (Heiterkeit und Beifall.) Der Betriebskoeffizient, der 1901 sich auf 61,75 % erhoben hat, betrug 1902: 61,64 % und 1903: 59,86 %. Er ist also glücklicherweise aus den Sechzigern heraus. Das fortgeschriebene Anlagekapital verzinst sich mit 7,3 %, und da es mehr als 8,3 Milliarden beträgt, die Staatsschuld 2 Milliarden weniger, so ergibt sich eine günstige Finanzlage wie wohl in keinem Staate der Welt. Das abgelaufene Jahr war überaus günstig. Zum erstenmal betrugen die Betriebseinnahmen über 1½ Milliarden und die Einnahmen aus dem Güterverkehr über eine Milliarde. Auch der Monat April hat mit einer Steigerung abgeschlossen: der Personenverkehr gegenüber dem April des Vorjahres um 3,93 %, der Güterverkehr um 3,09 %. Geklagt wurde zum Teil auch mit Recht über den Mangel an gedeckten Wagen für Düngemittel im März. Ich habe 5000 gedeckte Güterwagen in Bestellung gegeben, die zum großen Teil für die Herbstgestellung fertig sein werden, gegenüber rund 2500 in früheren Jahren. Die Gesamtanschaffungen der Eisenbahnverwaltung im Laufe des Jahres belaufen sich auf 400 Millionen, ein befruchtender Regen auf das ganze Land, davon 85 Mill. Mark für Stahl und Eisen, 78 Millionen für Kohle, 120 Millionen für Lokomotiven und Wagen, 50 Millionen für ausländische Schwellen usw., 50 bis 60 Millionen für landwirtschaftliche Produkte, u. a. Holz, Rüböl, Spiritus, Stein, Sand. Der inländische Schwellenbezug hat sich sehr erheblich vermehrt, ebenso die Spiritusbeleuchtung. Ich kann versichern, das Bestreben meiner Verwaltung geht nach wie vor dahin, dem Verkehr zu dienen, Ordnung zu halten und überall einzugreifen, wo von außen eine Störung eintritt. Das Personal ist durchaus ruhig und von guter Gesinnung, und es ist Unwahrheit, wenn gesagt wird, es glühe das Feuer unter der Oberfläche. Die Eisenbahnbeamten und die Arbeiter wissen ganz genau, wie für sie gesorgt wird. Dieser Fürsorge werde ich mich weiter widmen und der Verhetzung von außen mit Energie entgegentreten. (Beifall.) Ich bin der Ansicht, daß man mit Rederei, mit Beweisführung nicht weiter kommt (Beifall.) Die Arbeiter müssen wissen, was die Regierung will und der Chef will; mit Herumstreiterei kommt man nicht weiter. Es fällt mir auch gar nicht ein, alle Unwahrheiten und Lügen berichtigen zu wollen. Das sind die Verhetzungen gar nicht wert. Ich bin also der Ansicht, wir müssen zusammenhalten und energisch auftreten. Erstens die Elemente, die stören, müssen wir hinaussetzen, und dann müssen wir soziale Arbeit und Fürsorge zeigen.“ (Beifall)

Mit dieser Rede und einigen weiteren Erörterungen schloß die Beratung des Eisenbahnetats und des Nachtragsetats betreffend die 3 Millionen Zuschuß zur Eisenbahn-Krankenkasse. Diese Gesetze haben nun die verfassungsmäßige Genehmigung des Landtages erhalten, ihre baldige Veröffentlichung ist wohl zu erwarten.

Im Abgeordnetenhause gab die erste Beratung des Nebenbahngesetzes am 17. d. M. Anlaß zu erneutem Vorbringen zahlreicher Eisenbahnwünsche. Nicht weniger als 92 Redner waren zum Wort gemeldet! Staatsminister v. Budde ergriff alsbald das Wort, indem er es für wertvoll erklärte, alle Wünsche zu hören, und dann das Haus bat, Sonderwünsche einmal zurückzustellen und den Blick auf das Ganze zu richten. Er fuhr dann fort: „Von 1880 bis 1904 sind neu eröffnet worden 10 257 km Eisenbahnen, von 1880 bis 1902 sind jährlich 434 km, von 1880 bis 1891: 418, von 1892 bis 1902 jährlich 452, von 1898 bis 1902: 488 und im Jahre 1902 selbst 498 km eröffnet worden. Da kann man doch nicht von einem Stillstande in den preußischen Staatsbahnen reden, wenn auch vielleicht das Tempo nicht so flott gewesen ist, wie es von einzelnen Abgeordneten oder Landesteilen gewünscht worden ist. Nach dem ‚Archiv für Eisenbahnwesen‘ ist in Preußen von 1880 bis 1902 das Bahnnetz um 9,8 % vermehrt worden, in England um 2,7, in Österreich-Ungarn um 8,3, in Frankreich um 7,1, in Italien um 1,4, in Belgien um 8,9, in den Niederlanden um 4,6, in Rußland um 23 und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika um 8,6 %. Der Gesamtdurchschnitt in Deutschland beträgt 8,3 % gegen 8,9 % in Preußen. In bezug auf England muß man allerdings berücksichtigen, daß das dortige Eisenbahnnetz ohnehin schon sehr groß ist. Immerhin wird man behaupten können, daß das Eisenbahnnetz in Preußen nicht zurückgeblieben ist, sondern sich stetig entwickelt hat. 1904 sind geplant 705 km mit einem Kapital von 86½ Millionen, und seit 1895 ist eine Anzahl von Privatbahnen konzessioniert worden, wie ich Herrn Macco bemerkte, nämlich 52 Bahnen; außerdem ist die Erlaubnis zu Vorarbeiten erteilt worden für 18 Privatbahnen. Ferner hat sich der Staat seit 1880 an 893 km Privatbahnen beteiligt. Der Staat hat also keineswegs diese Frage vernachlässigt. Ich stelle die Gegenfrage: wären alle diese Nebenbahnen gebaut worden, wenn wir nicht das Staatsbahnsystem hätten? Auf den Privatbahnen würde ein Konkurrenzkampf sein, und aus dem großen Eierkuchen würden diese nach Möglichkeit die Rosinen herausgeschnitten haben, und man würde an den Staat die Forderung gestellt haben, die unrentabelen Nebenbahnen zu bauen. 1891 wurde auf Anregung des damaligen Finanzministers Miquel eine Untersuchung über die Rentabilität der Nebenbahnen angestellt, und diese hat ergeben, daß die Nebenbahnen im allgemeinen sich mit 2 5 % verzinsen; viele brachten noch nicht 2 %, andere noch nicht 1 % und bei einzelnen deckten die Einnahmen nicht einmal die Betriebskosten. Nun ist behauptet worden, die Voranschläge würden aufgestellt unter Anrechnung der Rückwirkung, und diese sei immer auf den Nebenbahnen eine schwere. Das ist ein Irrtum. Nach unserer Aufstellung ergibt sich, daß die Rückwirkung ein Plus ist und kein Minus. Wir haben einen Voranschlag gemacht für sechs Bahnen im Hunsrück und im Eichsfeld, der das bestätigt. Ich muß also der Behauptung entgegentreten, daß die Staatsbahnverwaltung gewissermaßen ungünstige Voranschläge aufstellte. Das wäre sehr unklug von der Eisenbahnverwaltung, denn der Finanzminister würde weniger bereit sein, die Bahnen einzustellen, und wir von der Verwaltung haben natürlich ein reges Interesse an der Entwicklung des Eisenbahnnetzes. Es ist gesagt, die Staatsbahnverwaltung hätte ihrer Pflicht nicht genügt, das Nebenbahnnetz auszubauen. Ein Artikel der ‚Post‘, die in der Regel über die Verkehrsangelegenheiten ausgezeichnet bedient ist, vom 2. März erkennt aber gerade an, daß die Staatsbahnverwaltung dieser Pflicht voll genügt hat. Es ist gesagt worden, wir hätten bei der Rentabilitätsberechnung für den Kanal Rhein-Hannover andere Grundsätze angewendet. Im Gegenteil, wir haben dort viel ungünstiger gerechnet. Wir haben angenommen, daß keine Verkehrssteigerung eintreten würde, daß aber die Eisenbahnen einen Ausfall haben würden, und wir haben nicht in Rechnung gestellt, welchen Zuwachs der Eisenbahnverkehr haben wird. Wir haben uns also nicht vorzuwerfen, daß wir zu optimistisch gerechnet haben. Wir haben sogar den Kanal Rhein-Hannover viel schärfer berechnet. Ich bin in der glücklichen Lage, mit den Grundsätzen, die namentlich Herr v. Zedlitz präzis ausgesprochen hat, voll übereinzustimmen, daß die verkehrspolitischen Gesichtspunkte für die Anlage von Bahnen obenanstehen und die Fiskalität zurücktreten müsse, sobald wesentliche Verkehrsverhältnisse in Frage ständen. Ich kann auch erklären, daß der Bau von Wasserstraßen in keiner Weise den weiteren Ausbau des Nebenbahnnetzes verlangsamen oder verhindern könnte. (Beifall.) Im Gegenteil, ich bin der Ansicht, daß die neuen Wasserwege unter Umständen dazu führen, Stichbahnen an sie heranzulegen oder in anderen Gebieten Verkehrswege zu eröffnen, um einen Ausgleich herzustellen — das Wort ‚Kompensation‘ ist mir so unsympathisch, daß ich es nicht in den Mund nehme. (Heiterkeit.) Aber wenn man zur Anwendung der Grundsätze kommt, so kann man darüber, ob eine Bahn vom verkehrspolitischen Standpunkte bauwürdig oder wirtschaftlich ist, ob sie jetzt gebaut werden soll oder ob man sie noch aufschieben kann, sehr verschiedener Ansicht sein. So ist es zwischen den einzelnen Abgeordneten und der Regierung. Ich verstehe die Ansicht des Abgeordneten, daß gerade diese Bahn für seinen Wahlkreis die allerwichtigste ist (Heiterkeit), und insofern muß ich mir gefallen lassen, daß der Regierung der Vorwurf gemacht wird, daß sie so unbegreiflich töricht ist, nicht einzusehen, daß diese Bahn allen anderen vorausgeht. Insofern haben die Herren alle vollständig recht (Heiterkeit). Die mangelnde Rentabilität einer Eisenbahn ist durchaus nicht immer oder in den meisten Fällen der Grund, daß die Ausführung für jetzt abgelehnt wird; es ist vielmehr stets zu prüfen: ist das Verkehrsbedürfnis vorhanden und wird es auch durch die Beteiligung der Interessenten bewiesen? Dies geschieht nicht dadurch, daß ein Mann mit einer guten Redegabe ein Komitee an einem Orte gründet, und ein Eisenbahnprojekt an den Landtag bringt, und die nötigen Petitionen dazu erscheinen! Dadurch wird das Verkehrsbedürfnis noch lange nicht bewiesen. Die Beamten, die solche Eisenbahnprojekte untersuchen, dringen in alle Einzelheiten ein, sie prüfen mit Gemeinden und Interessenten, ob hier Schätze des Bodens, der Wälder, ob landwirtschaftliche Produkte noch bisher wertlos gewesen sind und wie die Gegend erschlossen werden kann. Es werden Statistiken darüber aufgestellt, und dann kommt die Entscheidung. Das Verkehrsbedürfnis kann natürlich verschieden beurteilt werden. Deputationen, die mir sagten, sie verstehen die Eisenbahnverwaltung und den Minister nicht, daß sie nicht sofort zugriffen und sich eine solche Einnahme entgehen ließen, denen habe ich geantwortet, der Staat muß nicht alles haben; wenn es mit der Rentabilität so steht, bitte, übernehmen Sie den Bau, Sie kriegen sofort die Konzession, Sie dürfen bauen, wie Sie wollen; da waren auf einmal lange Gesichter da und es hieß, so ist es nicht gemeint. Ich glaube, daß es im Jahre 1880 eine sehr weise Maßregel war, bei der Prüfung des Verkehrsbedürfnisses gleich zu fordern, daß die Interessenten sich an der Ausführung solcher Projekte, die also als Neben-

bahnprojekte sich kennzeichnen oder auch als Kleinbahnen, beteiligen, und daher stammt die weise Maßregel, daß für solche Projekte der Grund und Boden von den Interessenten hergegeben werden muß. Wenn wir Grund und Boden erwerben, steigen die Bodenpreise, sobald die Bahn gebaut werden soll. Die Interessenten verlangen dann sehr viel höhere Preise, als sie bei der ersten Untersuchung geschätzt werden konnten. Damit ist bewiesen, daß in unserem Verfahren ein großer Vorteil liegt." Der Minister kam dann auf den Berliner Vorortverkehr zu sprechen. „Ein Zeichen, daß die Staatsbahnverwaltung nicht rein fiskalisch arbeitet, ist die Verbindung Berlins mit seinen Vororten. Vor kurzem erst habe ich mir eine Berechnung aufstellen lassen, und diese hat ergeben, daß von einer Rentabilität in diesem Verkehr nicht die Rede sein kann. Aber wir haben uns dem nicht entziehen können, den Verkehr so zu entwickeln. Meine Behauptung soll auch nicht zu dem Schluß veranlassen, daß wir nicht weiter darin vorgehen wollen, soweit es das Interesse des Staates zuläßt. Die Verpflichtung, für den örtlichen Verkehr zu sorgen, für die Verbindung benachbarter Orte untereinander liegt nicht dem Staat ob, sondern den Gemeinden und den interessierten Kreisen."

Der Minister ging dann auf die Notwendigkeit ein, das jetzige System weiterzuentwickeln. „Ich glaube auch nicht, daß unsere Bahnen so, wie sie jetzt betrieben werden, als Hauptbahnen, Nebenbahnen und Kleinbahnen, in technischer Beziehung abgeschlossen sind, sondern es stehen uns vielleicht bald große Veränderungen bevor, die sich zur Zeit bei der Staatseisenbahnverwaltung in Untersuchung befinden. Ich erinnere nur an das Ihnen bekannte Problem der elektrischen Schnellbahnen. Dann aber ist in jüngster Zeit eine ganz neue Art von Bahnen angeregt worden; das sind sogenannte interurbane Bahnen, die den Zweck haben sollen, zwischen verkehrsreichen Städten — ich will einmal nur eine Linie herausnehmen, ohne daß daraus gleich ein Projekt konstruiert werden möchte: Halle-Leipzig oder Frankfurt a. M.-Wiesbaden — eine besondere Verbindung zu schaffen. Man hat die Absicht, elektrische Bahnen zu bauen, mit Motorwagen von 60 bis 80 km Geschwindigkeit, auf gesondertem Bahnkörper, nur mit einem Anfangs- und Endpunkt innerhalb der betreffenden Städte. Die Bahnen sollen in das Straßenbahnnetz verlaufen; es soll auf solche Weise die Möglichkeit gegeben werden, zwischen den Städten unmittelbar vom städtischen Straßenbahnnetz aus mit Schnelligkeit hin- und herzufahren, ohne daß unterwegs gehalten wird. Von den Interessenten ist der Fahrpreis viel billiger berechnet worden, als der Normaltarif der Staatseisenbahnverwaltung, und es wird behauptet, daß für solche interurbanen Bahnen ein Verkehrsbedürfnis vorhanden sei. Meine Herren, ich habe zur Zeit die Sache in Untersuchung und kann noch nicht sagen, was aus den Plänen wird; jedenfalls aber verdienen sie eine eingehende Prüfung, die natürlich auch von dem Gesichtspunkte aus erfolgen muß, welchen Einfluß diese Bahnen auf unsere Staatseisenbahnen haben werden."

„Es ist mir ferner gelungen, die Zustimmung des Reichseisenbahnamtes und der Techniker aller deutschen Bahnverwaltungen zu gewinnen dafür, daß wir die Züge auf den Nebenbahnen bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km unter gewissen Umständen beschleunigen, und dann werden wahrscheinlich auch die Nebenbahnen einen flotteren Verkehr haben, so daß sie dem früheren Hauptbahnverkehr, wie wir ihn vor 20, 30 Jahren als ausreichend erachteten, immer ähnlicher werden. Gestern wurde gesagt, es klinge wie Hohn, wenn man meine, an einer Stelle, wo eine Bahn gewünscht werde, könne vielleicht ein Motorwagen eingeführt werden. Aber auf einer ganzen Reihe von Strecken würde man wahrscheinlich froh sein, wenn man statt der Nebenbahnen Motorwagen hätte; wir haben jetzt schon schienenlose Bahnen, die sich durchaus bewähren. Wir haben auch Vorschläge, daß man mit Flachschienen auf der Chaussee bei elektrischem Betriebe ebenfalls den Verkehr bedienen kann. Man darf hier kein Schema verlangen. Ich meine, wir sollten nicht alles über einen Leisten schlagen, sondern in erster Linie dem Verkehrsbedürfnis wirklich zu entsprechen suchen. Was den Bau einer Umgehungsbahn bei Hannover betrifft, so sind solche auch schon in anderen Städten gebaut worden. (Der Minister zählt solche Städte auf) Wir haben 800 km Vollbahnen gebaut, die zum größten Teil ähnlichen Zwecken dienen, wie jetzt die Bahn in Hannover. Von meinem Amtsvorgänger ist seit langem dieses System verfolgt worden."

Der Minister ging dann auf einen Antrag des Abgeordneten Herold ein, der die Verzinsung und Tilgung der zum Bau von Nebenbahnen der Staatsregierung überwiesenen Zuschüsse verlangt. Er meinte: „Der Antrag Herold ist gewiß gut gemeint und hat auf den ersten Anblick etwas Bestechendes; neben vielen kleinen liegen aber zwei schwerwiegende Bedenken vor: 1. würde nicht denjenigen zu Hilfe gekommen werden, die sie eigentlich am nötigsten haben, und 2. ist der Antrag unausführbar. (Heiterkeit) M. H., ich will Ihnen das kurz beweisen. Wenn Sie verlangen, daß zu gewisser Zeit, also wenn die Bahnen eine Rentabilität von 5 % haben, die Beiträge zurückgezahlt werden sollen, so ist es doch selbstverständlich, daß die reicheren Gegenden früher in dieses Stadium kommen und die ärmeren Gegenden später oder nie. Es würde geradezu eine Prämie für diejenigen Gegenden ausgesetzt werden, die der Rentabilität nicht bedürfen, und die ärmeren Gegenden würden leer ausgehen. Wir haben jetzt ungefähr 370 einzelne Bahnstrecken, die sich alsbald auf 400 vermehrt haben werden. Wir sind also in der glücklichen Lage, ein großes Staatsbahnnetz zu haben, in dem sich der Verkehr und die Einnahmen ausgleichen. Ich glaube, die Rentabilität von 7,3 % hat Ihnen gezeigt, daß wir auf dem richtigen Wege sind und als Großkaufmann arbeiten. Wenn Sie aber verlangen, daß wir die Rentabilität der 370 bis 400 Strecken einzeln berechnen, würden Sie uns zu einer Bureaukratie verurteilen, die wir bis jetzt nicht haben. Wir würden so viele Millionen für solche Berechnungen ausgeben, daß wir für diese Kosten mehrere Nebenbahnen bauen könnten." Der Minister setzte dies näher auseinander und bat schließlich, aus den vielen Wünschen, die hier vorgetragen werden, nicht den Schluß zu ziehen, daß die Eisenbahnverwaltung eine verknöcherte Verwaltung wäre, die nicht dem Verkehr diente und nicht den Ausbau des Bahnnetzes sich so angelegen sein ließe, wie es dem Lande nottue. (Beifall.)

Nach der Rede des Ministers ergoß sich noch einmal das Füllhorn örtlicher Eisenbahnwünsche über das Haus. Neben vielfacher Anerkennung wurden aus den Kreisen namentlich des Zentrums auch Klagen über angebliche Vernachlässigung einzelner Landesteile laut. Das Gesamturteil über die vorgebrachten Einzelwünsche sprach der kons. Abg. Graf zu Limburg-Stirum aus, indem er die energische Vertretung der Einzelinteressen billigte, wenn auch schwer erfüllbare Forderungen aufgestellt würden und vielfach unberechtigter Tadel gegen die Regierung laut werde. Er müsse anerkennen, daß in der Ausgleichung der Interessen, der finanziellen und der Verkehrsinteressen, das möglichste geleistet worden sei. Wenn jedes Jahr etwa 400 km Nebenbahnen gebaut werden, die zum Teil unrentabel sind, so könne man nicht sagen, daß sehr wenig geschehen ist. Ihm, der so oft in der Lage sei, gegen die Regierung aufzutreten und ihre Politik zu tadeln, sei es angenehm, sagen zu können, daß auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens das möglichste geleistet werde; er sage aber auch, daß diejenigen, die etwas erreichen wollen, gut daran tun, scharfe Forderungen zu stellen. So könne zwischen den verschiedenen Differenzen des Verkehrs- und des öffentlichen Interesses eine Mittelstraße gefunden werden.

In seinem Schlußwort sagte Staatsminister v. Budde die eingehende Prüfung aller Wünsche zu. Die beklagte langsame Durchführung der Projekte und Ausführung der Bauten sei übrigens wesentlich durch die Interessenten selbst veranlaßt. Bis ein Projekt die Gestalt eines Gesetzes bekomme, spiele sich gewöhnlich ein Interessentenkampf ab. „Es kommt mir manchmal so vor, daß in dem Terminkalender gewisser örtlicher Verbände notiert ist, daß sie alle 8 bis 14 Tage Vertreter nach Berlin schicken müssen, um beim Minister vorstellig zu werden, besonders wenn die andere Partei, laut Zeitung, kurz vorher dagewesen ist. Ich höre selbstverständlich alle an, wundere mich aber, daß die Termine immer so kurz hintereinander kommen. Auch mir ist die Bearbeitung der Projekte und die Ausführung der Bauten oft viel zu langsam. — Da ich einmal von der Beschleunigung der Ausbauten rede, möchte ich das Haus bitten, die Vorlage möglichst bald zu verabschieden, weil in derselben zwei Vorschläge enthalten sind, die unbedingt bis zum 1. Juli abgeschlossen sein müssen. Diese beiden Vorschläge sind der Ankauf der Breslau-Warschauer Bahn, weil das Übereinkommen mit dieser Bahn nur bis zum 1. Juli Gültigkeit hat, und die Übernahme der Oberschlesischen Schmalspurbahn, weil der Vertrag mit dem Unternehmer am 30. Juni abläuft." Der Minister bat daher um schnelle Arbeit und schloß mit folgender, Heiterkeit im Hause hervorrufenden Bemerkung: „Ich habe wie im Vorjahre eine überschlägige Statistik über Ihre Wünsche führen lassen. Es sind ungefähr ohne die Projekte, die sich schon in Bearbeitung befinden, 2600—2800 km Bahnen gefordert worden mit einem Kostenaufwande von rund drei Milliarden Mark."

Damit schloß die Beratung. Die Vorlage wurde mit dem Antrag Herold und der Denkschrift an die Budgetkommission überwiesen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Verkehrseinnahmen deutscher Eisenbahnen** für April d. J. betrugen nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im April d. J.					
aus dem Personenverkehr	47 044 384	+ 1 916 152	1 026	+ 28	+ 2,81
aus dem Güterverkehr	98 445 154	+ 3 281 183	2 106	+ 41	+ 1,99
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März im Monat April d. J.					
aus dem Personenverkehr	40 528 430	+ 1 626 466	1 017	+ 26	+ 2,62
aus dem Güterverkehr	87 039 222	+ 2 824 801	2 143	+ 38	+ 1,81
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende April d. J.					
aus dem Personenverkehr	21 264 348	+ 1 107 800	3 550	+ 171	+ 5,06
aus dem Güterverkehr	45 343 496	+ 2 887 314	7 388	+ 411	+ 5,89

Die Gesamtlänge der Bahnen betrug 46 898,17 km, gegen das Vorjahr + 604,79 km.

Diese Übersicht zeigt wieder ein sehr befriedigendes Ergebnis und bestätigt ziffernmäßig die vom Staatsminister v. Budde kürzlich gemachten Angaben. Das Gesamtmehr gegen den April 1903 beläuft sich auf nahezu 5 200 000 ℳ. Der Personenverkehr erbrachte im April d. J. 47 044 384 ℳ, d. i. rund 1 900 000 ℳ mehr als im April 1903 und 6 500 000 ℳ mehr als im März d. J. Auf das Kilometer stellt sich das Mehr gegen das Vorjahr auf 28 ℳ gleich 2,81 % und gegen den Vormonat auf nicht weniger als 136 ℳ. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß in dem April die Ostertage enthalten sind. Das erklärt anderseits auch die im Vergleiche zum März d. J. geringere Güterverkehrseinnahme des April. Diese betrug im April 98 445 154 Mark, d. i. gegen das Vorjahr beinahe 3 300 000 ℳ mehr, aber gegen den März d. J. 11 200 000 ℳ weniger. Auf das Kilometer stellt sich hier das Mehr gegen das Vorjahr auf 41 ℳ oder 1,99 %.

— **Die ostafrikanische Bahn Dar-es-Salaam-Mrogoro in der Budgetkommission des Reichstags.** Die Beratung über die Bahn wurde bis nach den Pfingstferien ausgesetzt, um neues Material von der Regierung einzufordern. Regierungsseitig wurde der Ansicht entgegengetreten, daß der Bankvereinigung ein zu großer Gewinnanteil zugedacht sei. Wenn insbesondere die Deutsche Bank trotz der höchst geringen Gewinnmöglichkeit und trotz der vielen Schwierigkeiten, die bei den nunmehr vierjährigen Verhandlungen aufgetaucht seien, an dem Projekt festgehalten habe, so sei das vielleicht daraus erklärlich, daß der verstorbene Direktor der Deutschen Bank, Georg v. Siemens, ein warmer Freund dieses Projekts gewesen sei, und daß hier die Pietät gegenüber seinem Andenken mitspiele. Was die Anteilseigner der mit einem Kapital von 22 000 000 ℳ zu bildenden Eisenbahngesellschaft anlange, so könnten diese nur dann nennenswerte Gewinne machen, wenn die eigenen Einnahmen der Eisenbahngesellschaft die Garantiezahlungen des Reiches überflüssig machten. Die Landüberweisungen und Bergrechte seien vorgesehen, um der Gesellschaft ein unmittelbares Interesse an der wirtschaftlichen Entwicklung des von der Bahn berührten Landes zu geben. Daß auch durch diese Rechte den Anteilseignern keine unbegrenzten Gewinne zugewiesen würden, dafür sei durch die Bestimmung gesorgt, daß der Reingewinn der Gesellschaft, dem auch die Einnahmen aus den Land- und Bergrechten zufließen, soweit er 5 % überschreitet, zwischen der Gesellschaft und dem Schutzgebiet geteilt werden solle. Die in der Vorlage gewählte finanzielle Konstruktion habe den Vorteil, das deutsche Großkapital an der Entwicklung der Kolonien zu interessieren. Es lägen jetzt schon Fälle vor, wo das Zustandekommen dieser Vorlage von unmittelbarem Einfluß auf die Beteiligung der Banken an anderen wirtschaftlichen Unternehmungen des Schutzgebietes sei.

— **Beschaffung von Personen-, Gepäck- und Güterwagen.** Die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin ist beauftragt worden, wegen Beschaffung von weiteren 516 Personenwagen, 120 Gepäckwagen und 3188 Güterwagen verschiedener Bauart mit den Wagenbauanstalten, die bisher für die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung geliefert haben, in Verhandlung zu treten. Die Lieferung der Wagen muß am 31. März 1905 beendigt sein. In der Lieferung enthalten sind: 98 vierachsige Abteilwagen I./II. Kl., 2 vierachsige Abteilwagen I./II./III. Kl., 51 vierachsige Abteilwagen III. Kl., 33 dreiachsige Abteilwagen I/II. Kl., 9 dreiachsige Abteilwagen II./III. Kl., 130 dreiachsige Abteilwagen III. Kl., 165 dreiachsige Abteilwagen IV. Kl, 16 dreiachsige Durchgangswagen II./III. Kl. und 12 zweiachsige Durchgangswagen III/IV. Kl., ferner 120 zweiachsige Güterzuggepäckwagen sowie 150 vierachsige Plattformwagen, 250 Kohlenwagen von 15 t Ladegewicht mit Bremse, 950 desgl. ohne Bremse, 208 vierachsige Plattformwagen mit Bremse, 430 desgl. ohne Bremse, 285 bedeckte Güterwagen mit Bremse und 915 desgl. ohne Bremse.

— **Eisenbahn und Landeskultur.** Die „Berl. Korresp." schreibt: „In letzter Zeit ist mehrfach angeregt worden, auf eine bessere Ausnutzung der Böschungen und Trennstücke der Eisenbahnverwaltung durch Anpflanzungen zur Förderung des Obstbaues, zum Schutze der einheimischen Vögel und zur Pflege der Bienenzucht Bedacht zu nehmen. Obgleich die Schwierigkeiten nicht verkannt werden, die bei den eigenartigen Betriebsverhältnissen der Eisenbahnen mit einer regelrechten und sachgemäßen Pflege und Unterhaltung derartiger Anpflanzungen verbunden sind, legt der Minister der öffentlichen Arbeiten in einem kürzlich an die Eisenbahndirektionen gerichteten Erlaß doch Wert darauf, daß diese Bestrebungen durch die Eisenbahndirektionen tatkräftig unterstützt werden."

— **Prämiierung nützlicher Erfindungen.** Für das abgelaufene Etatsjahr haben aus den im Etat der preußischen Staatsbahnverwaltung zur Prämiierung nützlicher Erfindungen vorgesehenen Mitteln 23 Beamten und Arbeitern der Eisenbahnverwaltung Belohnungen im Gesamtbetrage von 14 500 ℳ für Erfindungen und Verbesserungen, die für die Erhöhung der Betriebssicherheit oder in wirtschaftlicher Beziehung von Bedeutung sind, bewilligt werden können.

— **Oberschlesische Schmalspurbahnen.** Wegen der Übernahme dieser Bahnen in den Staatsbetrieb, die, wie wir bereits mitteilten, in der diesjährigen preußischen Nebenbahnvorlage in Aussicht genommen ist, bringt die dem eben gedachten Gesetzentwurf beigefügte Denkschrift die nachstehenden Ausführungen. Diese 136 km langen Schmalspurstrecken, welche als Nebenbahnen dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 unterstehen, durchziehen bekanntlich in vielfachen Verzweigungen das ganze oberschlesische Bergrevier. Wir haben die letztjährigen Betriebsergebnisse erst in Nr 12 S. 181 d. Ztg. besprochen und müssen daher auf das dort Gesagte Bezug nehmen. Der Betrieb auf diesen Strecken war von der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft vom 1. Oktober 1860 ab an den Unternehmer Pringsheim verpachtet worden durch einen Vertrag, der vom 1. Januar 1884 ab auf zehn Jahre erneuert wurde. Unmittelbar nach dem gedachten Zeitpunkt ging das gesamte oberschlesische Eisenbahnunternehmen auf Grund des Gesetzes vom 24. Januar 1884 in den Besitz des preußischen Staates über. Da die Betriebsführung des Transportunternehmens im allgemeinen als einwandfrei zu bezeichnen war und dem Verkehrsbedürfnisse genügte, so wurde das Unternehmen auch im Jahre 1894 nach Ablauf des bisherigen Vertrages von neuem auf 10 Jahre durch Vertrag vom 28 Mai/10. Juni an Pringsheim mit der Maßgabe verpachtet, daß der Vertrag auf zwei weitere Jahre als verlängert galt, wenn er nicht mindestens ein Jahr vor dem vertragsmäßigen Endtermin von einer der beiden vertragschließenden Parteien gekündigt wurde. Nach Benehmen mit der Finanzverwaltung ist diese Kündigung zum 1. Juli d. J. rechtzeitig erfolgt; das Unternehmen soll demgemäß von dem genannten Zeitpunkte ab in staatseigenen Betrieb übernommen werden. Da nun der Unternehmer die Betriebsmittel für eigene Rechnung vorgehalten und außerdem im Laufe der Jahre verschiedene Anschlußstrecken und bauliche Anlagen für eigene Rechnung hergestellt hat, die jetzt mit übernommen werden müssen, so wird der Erwerb die Bereitstellung folgender Mittel erfordern: 1. für Betriebsmittel 1 640 000 ℳ, 2. für bauliche und Betriebsanlagen 334 000 ℳ, 3. für Werkstattsanlagen 440 000 ℳ, 4. für Grundstücke 134 000 ℳ, zusammen 2 548 000 ℳ. Die Gesamtkosten für den Ankauf der Privatstrecken, deren Verkehr dem der fiskalischen Hauptlinien durchaus entspricht und die in Zukunft mit den letzteren zweckmäßig als einheitliches Netz betrieben werden müssen, stellen sich anschlagsmäßig auf 207 000 ℳ, so daß der Übergang der sämtlichen Pringsheimschen Anlagen und Betriebsmittel auf den Staat die Aufwendung

einer Summe von (2548000 ℳ + 207000 ℳ =) 2755000 ℳ erfordert. Die endgültige Übernahme der Betriebsmittel und Anlagen sowie die Zahlung des Kaufpreises werden jedoch erst auf Grund einer unmittelbar vor Einführung des Staatsbetriebes vorzunehmenden nochmaligen genauen Schätzung erfolgen. Zu diesen Beträgen kommen aber für den notwendig gewordenen Ersatz verschiedener auszumusternder Lokomotiven und Wagen weitere 515000 ℳ hinzu. Hiernach beziffern sich die dem Staate bei Einführung des Eigenbetriebes erwachsenden Gesamtkosten auf (2755000 ℳ + 515000 ℳ =) 3270000 ℳ.

Die Verwaltung der Schmalspurbahn verbleibt der Eisenbahndirektion Kattowitz; für Erledigung der die Schmalspurbahn betreffenden Verwaltungsgeschäfte wird ein Direktionsmitglied unter Aufsicht des Präsidenten der genannten Behörde besonders bestellt werden, das bis auf weiteres seinen Wohnsitz in Beuthen erhält. Die unmittelbare Betriebsleitung und die Regelung des Verkehrsdienstes wird einer Betriebs- und einer Verkehrsinspektion, ebenfalls mit dem Sitze in Beuthen, übertragen werden; die letztgenannte Inspektion wird neu geschaffen. Es wird beabsichtigt, die Angestellten des Privatunternehmers mit Ausnahme einzelner höherer Beamten in den Dienst der Königlichen Verwaltung, welche sie in der bisherigen Weise weiterbeschäftigen wird, zu übernehmen.

— **Eisenbahnprojekt Hasselbrook bei Hamburg-Ohlsdorf.** Der Hamburger Senat hat dem „Hamb. Korresp." zufolge der Bürgerschaft eine Vorlage zugehen lassen, nach welcher für den Bau einer Bahn von Hasselbrook über Barmbeck nach Ohlsdorf außer den in der Bewilligung für die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen noch verfügbaren 340000 ℳ für den Betriebsbahnhof 6450000 ℳ verwendet werden sollen und die Finanzdeputation ermächtigt wird, diese Summe nebst den etwa zuzubilligenden Entschädigungsbeträgen für Straßenveränderungen und für Grunderwerb bestmöglich im Anleihewege zu beschaffen. Zugleich sollen die Anlagen des Betriebsbahnhofs zu Hamburg sowie diejenigen für den gesamten Stadt- und Vorortverkehr von Blankenese bis Ohlsdorf für den elektrischen Betrieb eingerichtet werden. Diese Anlagen sind so bemessen, daß sie für einen Fünfminutenbetrieb zwischen Altona und Hasselbrook und einen Zehnminutenbetrieb zwischen Hasselbrook und Ohlsdorf ausreichen. Der von Hamburg für die Herstellung des elektrischen Betriebes auf der Stadtbahn von der Altonaer Grenze bis Hasselbrook aufzuwendende Betrag soll demnächst von Preußen mit 3 ℔ verzinst werden. Ein zwingender Anlaß, sich über den Bau der Ohlsdorfer Bahn in dem jetzigen Zeitpunkt schlüssig zu machen, ist durch den Umstand gegeben, daß die preußische Staatsbahnverwaltung die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke von Blankenese bis Hasselbrook in Aussicht genommen hat. Die hierfür zu schaffenden Anlagen werden in ihrer Ausdehnung naturgemäß wesentlich dadurch beeinflußt, ob der Endpunkt der elektrisch zu betreibenden Bahnstrecke im Hasselbrook oder in Ohlsdorf anzunehmen ist. Dem Hamburgischen Verkehrsinteresse wäre wenig damit gedient, wenn etwa bei einer späteren Herstellung der Ohlsdorfer Bahn auf dieser der Lokomotivbetrieb eingeführt würde, da damit ein durchgehender Verkehr auf der ganzen Stadtbahnstrecke ausgeschlossen wäre und im Hasselbrook ein jedesmaliges Umsteigen der Fahrgäste erfolgen müßte.

Für den Personenverkehr sind Stationen am Friedrichsberg, an der Fuhlsbütteler Straße in Barmbeck und am Endpunkt in Ohlsdorf zwischen den beiden Eingängen des Friedhofs vorgesehen. In Übereinstimmung mit den Vorschlägen der Verkehrskommission soll die neue Bahnstrecke außer dem Personenverkehr auch dem Güterverkehr dienen. Sowohl in Barmbeck wie in Ohlsdorf ist daher die Anlage eines Güterbahnhofs vorgesehen. Für die Inbetriebnahme ist der 1. Oktober 1906 in Aussicht genommen. Da für die Herstellung der Bahnstrecke nach Ohlsdorf ein Zeitraum von mindestens zwei Jahren erforderlich ist, muß, wenn dieses Ziel erreicht werden soll, im Laufe dieses Sommers mit dem Bau der Bahn begonnen werden.

Von den Gesamtbaukosten der Bahnanlage im Betrage von 6450000 ℳ werden von Preußen zurückerstattet: für die Güterverbindung zwischen der Hasselbrook-Ohlsdorfer Bahn und der Güterbahn Wandsbek-Rothenburgsort 463000 ℳ, für die Güterumgehungsbahn 173000 ℳ, zusammen 636000 ℳ. In diesen Anschlag sind, wie bereits oben bemerkt, die Kosten für Grunderwerb und für etwaige Entschädigungsansprüche der Anlieger aus Straßenänderungen nicht mit einbegriffen. Auf die Einzelheiten des Planes behalten wir uns vor, später noch zurückzukommen.

— **Braunschweigische Landeseisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für 1903 wurden 528589 (im Vorj. 462008) Personen und 884673 (853207) t Güter befördert und daraus 199436 (180325) ℳ bezw. 796395 (778521) ℳ vereinnahmt. Der Zuwachs entfällt ausschließlich auf die Schuntertalbahn, welche diesmal während des ganzen Jahres (im Vorjahre nur während vier Monaten) im Betriebe war, mit 276832 (278790) ℳ. Die Gesamteinnahmen bezifferten sich auf 1259945 (1237745) Mark. Anderseits haben sich die Ausgaben von 641642 ℳ auf 683097 ℳ erhöht, d. i. von 51,84 auf 54,21 ℔ der Roheinnahmen. Einschließlich 41109 (53123) ℳ Vortrag ergibt sich mithin ein Überschuß von 617957 (649126) ℳ. Nach Abzug der Beträge zu den Erneuerungs- und Reservefonds und der zur Verzinsung der Prioritätsobligationen erforderlichen Beträge bleiben 289618 (323555) ℳ verfügbar. Davon erhalten die Aktionäre 262500 (275000) ℳ als Dividende von 5,25 (5,5) ℔. Von der Kaligewerkschaft Einigkeit in Ehmen kaufte die Gesellschaft das 4,4 km lange Anschlußgleis an den Staatsbahnhof Fallersleben als Schlußstrecke der Schuntertalbahn; diese ganze Restlinie soll am 1. Oktober dem Betrieb übergeben werden. Man hofft, daß die Schuntertalbahn künftig nicht nur ihre Zinsen decken, sondern auch zur Rente des Aktienkapitals beitragen werde. Der erwähnte Erwerb, die notwendige Vergrößerung des Wagenparks usw. haben die Verwaltung veranlaßt, die Aufnahme einer neuen Anleihe von 2000000 ℳ zu beantragen.

— **Eine Anschlußbahn vom Dortmunder Hafen nach Hörde,** zu welcher die Konzession der Stadt Dortmund bereits seit Jahren erteilt wurde, soll jetzt zur Ausführung kommen, nachdem der Hörder Bergwerks- und Hüttenverein die Verpflichtung übernommen hat, der Bahn jährlich 150000 t Fracht zuzuführen. Die Gesamtkosten der 12,5 km langen Bahn sind auf 2000000 ℳ veranschlagt, dazu 250000 ℳ für Neuanlagen am Hafen. Die Stadtverordnetenversammlung von Dortmund hat die Beschaffung der Mittel durch eine Anleihe am 4. d. M. genehmigt.

— **Vereinfachte Güterabfertigung im inneren Verkehre der bayerischen Staatsbahnverwaltung (Hauptverfahren).** Eine solche tritt vom 1. Juni d. J. ab außer dem Markenverfahren bei Abfertigung von frankiertem Eil- und Frachtstückgut, worüber das wesentlichste in Nr 38 S. 617 d. Ztg. bereits abgedruckt ist, ins Leben. Aus den soeben dieserhalb erlassenen Vorschriften entnehmen wir in gedrängtem Auszuge folgendes:

A. Allgemeines. 1. Gültig sind diese Vorschriften für alle Eil- und Frachtgutsendungen, die nach den Tarifen für den inneren Verkehr der bayerischen Staatseisenbahnen abgefertigt werden. 2. Die wesentlichen Neuerungen sind: a) die Güterfrachtkarte fällt weg. Als Abfertigungs- und Verrechnungsunterlage dient ausschließlich der Frachtbrief; b) besondere Monatsversandrechnungen werden nicht mehr geführt; an deren Stelle tritt das Versandbuch; c) an die Stelle der Monats-Empfangsrechnungen tritt das Empfangsbuch, in dem nur die Geldbeträge summarisch nachzuweisen sind; d) das Frachtkarten-Nummernbuch sowie die Verzeichnisse über abgegangene und angekommene Frachtkarten des inneren Verkehres sind nicht mehr zu führen; e) die Verbuchungen werden sehr vereinfacht.

Bei der Versandstation werden die Frachtbriefe, die nur Frachtüberweisungen enthalten, lediglich im Versandbuch eingetragen. Frachtbriefe zu Sendungen, die vom Absender frankiert oder mit Nachnahme belastet wurden, sowie Frachtbriefe zu Sendungen, für die Nebengebühren bezahlt oder nachgenommen wurden, sind zunächst im Schalterausweis und dann im Versandbuch einzutragen. Bei der Empfangsstation sind alle Frachtbriefe zuerst im Empfangsbuch und dann im Abgabenachweis zu verbuchen. — 3. Soweit die neuen Vorschriften nicht von den Allgemeinen Abfertigungsvorschriften abweichen, sind letztere auch fernerhin anzuwenden. 4. Für Lokalbahnstationen ohne Kartierungsbefugnis sind die Vorschriften der „Dienstanweisung für das Zugbegleitungs- und Stationspersonal der Lokalbahnen" und der „Dienstanweisung für die Lokalbahnbetriebsleiter" maßgebend.

B. Behandlung der abgehenden Güter. Hinsichtlich der bahnseitigen Eintragungen in den Frachtbrief ist in § 1 bestimmt: Die Eintragungen in die Frachtbriefe sind gewissenhaft und mit Deutlichkeit zu machen; ebenso ist auf einen klaren, deutlichen Abdruck des Tagesstempels der Abfertigungsstelle Bedacht zu nehmen. Für die richtige Verbuchung der Frachten ist der ausrechnende Beamte der Versandstation an erster Stelle verantwortlich; die erfolgte Verbuchung im Schalterausweis ist im Frachtbrief rechts am Rande neben der Gebührenrechnung durch Angabe der Nummer des Schalterausweises zu vermerken, worüber ein als Muster beispielsweise ausgefüllter Frachtbrief das nähere enthält. Außerdem enthält § 1 noch eine Anzahl Angaben, die im Frachtbriefe infolge Wegfalles der Frachtkarte zu machen sind, und zwar in Fällen, wenn der Wohnort des Absenders nicht auch zugleich Versandstation ist, oder wenn Sendungen aufgeliefert werden, die in Ermangelung eines direkten Tarifes auf eine

bayerische Station zur Umbehandlung überwiesen werden müssen, oder aber wenn die Verwiegung einer Wagenladung auf einer Unterwegsstation stattzufinden hat; ferner regelt § 1 auch das Verfahren bei Sendungen, für die verschiedene Bahnwege zulässig sind, bei Sendungen nach Orten mit mehreren Bahnhöfen, bei Sendungen, denen Frankaturrechnungen beigegeben werden müssen, u. dergl. — Der § 2 bestimmt, daß für die Verbuchung der Frankaturen, Nebengebühren und Nachnahmen an die Stelle des seitherigen Aufgabenachweises der Schalterausweis tritt, und weist auf das beigegebene Muster eines solchen hin. — In § 3 ist angeordnet, daß als Ersatz für die Stammfrachtkarten und zugleich als Monatsrechnung die Abfertigungsstellen ein Versandbuch, wovon ein Muster beigegeben ist, zu führen haben. Dieses Versandbuch ist für jeden Monat in Heftform anzulegen, und es ist innerhalb eines Heftes in alphabetischer Reihenfolge für jede Bestimmungsstation reichlich soviel Raum vorzusehen, als erfahrungsgemäß monatliche Frachtbriefabfertigungen stattfinden. Die Eintragungen ins Versandbuch sind für jede Station mit 1 beginnend monatlich fortlaufend zu numerieren und es darf kein Frachtbrief ohne die Nummer abgesendet werden. Außer diesen allgemeinen Anordnungen sind in § 3 noch in ungefähr 30 Absätzen weitere auf das Versandbuch und auf die Einträge in dieses sich beziehende Bestimmungen enthalten. — § 4 bestimmt zunächst, daß das Versandbuch täglich nach Schalterschluß oder nach Ablieferungsabschnitten mit dem Schalterausweis abzustimmen ist, daß zu diesem Zwecke die im Versandbuch für jede Empfangsstation festgesetzten Tagessummen an Frankaturen und Nachnahmen stationsweise in einem Tagesnachweis, wovon ein Muster beigegeben ist, zu übertragen sind, und verbreitet sich sodann noch besonders über die Führung des Tagesnachweises sowie über die Einsendung der monatlichen Versandzusammenstellung und des zugehörigen Versandbuches an die Verkehrskontrolle der Generaldirektion usw.

Abschnitt C ordnet die Behandlung der Güter und Begleitpapiere während der Beförderung und in § 5 besonders die Behandlung auf Umladestationen sowie das Verfahren bei Unregelmäßigkeiten, während Abschnitt D § 6 sich über die Behandlung der ankommenden Güter, die Buchführung und Rechnungsstellung der Empfangsstation sowie über die Behandlung des Frachtbriefes auf der Empfangsstation verbreitet. § 7 handelt vom Empfangsbuch, welches zur Nachweisung des Empfanges und zur Darstellung der Belastungen der Empfangsstation zu dienen hat und an Stelle der seitherigen Monats-Empfangsrechnungen tritt. Nach Maßgabe des § 8 sind nach vollzogener Eintragung in das Empfangsbuch die Frachtbriefe in den Abgabenachweis, wovon gleichfalls ein Muster beigegeben ist, aufzunehmen. § 9 handelt von der Abstimmung des Empfangsbuches mit dem Abgabenachweis, und zwar sowohl im inneren Verkehr als auch im Wechselverkehr, während endlich § 10 das nähere über den Abschluß und die Einsendung des Empfangsbuches enthält.

Am Schlusse sind den neuen Vorschriften für die vereinfachte Güterabfertigung 13 teilweise ausgefüllte Muster von den in den einzelnen Paragraphen erwähnten Formularen zur Erläuterung beigefügt.

— **Neue Bestimmungen für die Beförderung von Expreßgut auf den deutschen Bahnen** treten, wie wir bereits in Nr 21 S. 326 d. Ztg. mitteilten, vom 1. Juni d. J. in Kraft. Wie die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen mitteilt, wird von diesem Zeitpunkt ab Expreßgut auf Eisenbahnpaketadressen abgefertigt (ähnlich den Postpaketadressen), die vom Aufgeber auszufüllen sind. Die Paketadressen werden an den Gepäckschaltern zum Preise von 1 ₰ für zwei, 40 ₰ für 100 Stück ausgegeben. Empfangsbescheinigungen werden in der Regel nicht abgegeben. Die bisher auf den bayerischen Staatseisenbahnen für Expreßgut allgemein erhobene Scheingebühr entfällt sonach, sofern nicht ausdrücklich die Ausfertigung eines Aufgabescheins verlangt wird. Aufgebern, die regelmäßig Expreßgüter versenden, ist es gestattet, ein Bescheinigungsbuch zu führen, in dem die Einträge von ihnen vorzunehmen sind. Solche Bescheinigungsbücher werden auf vorherige Bestellung an den Gepäckschaltern zum Preise von 30 ₰ abgegeben.

— **Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen.** Auch im Monat April haben die Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen ein günstiges Ergebnis geliefert. Nach vorläufiger Feststellung wurden vereinnahmt: 3 682 000 ℳ im Personenverkehr (+ 212 480 ℳ gegen den gleichen Monat im Vorjahre), 6 619 000 ℳ im Güterverkehr (+ 278 550 ℳ), 10 301 000 ℳ im ganzen (+ 491 030 ℳ = 133 ℳ auf 1 km Bahnlänge im Durchschnitt). In der Zeit vom 1. Januar bis 30. April d. J. betrugen die Einnahmen: 12 159 638 ℳ im Personenverkehr (+ 711 242 ℳ gegen den gleichen Zeitraum im Vorjahre), 26 023 473 ℳ im Güterverkehr (+ 1 619 203 ℳ), 38 183 111 ℳ im ganzen (+ 2 330 445 ℳ = 654 ℳ auf 1 Bahnkm im Durchschnitt). Die Mehreinnahme betrug im April 5 %, in der Zeit vom 1. Januar bis 30. April 6,5 %.

— **Die Bahn Laupheim-Schwendi**, eine vom württembergischen Staat erbaute und zu betreibende vollspurige Nebenbahn, ist am 17. d. M. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Wir geben hier eine kurze Beschreibung der Bahn.

Die Länge der Bahn beträgt vom Hauptbahnhof Laupheim, der Bahnlinie Ulm-Friedrichshafen, wo sie abzweigt, bis zum Bahnhof Schwendi 16,02 km. Die größte Steigung ist 1:60, der kleinste Krümmungshalbmesser 200 m. Die Bahn erreicht zunächst nach Überschreitung des Rottumtals den Stadtbahnhof Laupheim und demnächst mit der Höhe von 522,8 m ihren höchsten Punkt zwischen Rottum- und Rothtal. Der Aufstieg auf diese Scheitelstrecke, wie auch schon zuvor die Fahrt vom Hauptbahnhof Laupheim bis auf die Höhe des Stadtbahnhofes desselben Orts bietet einen abwechslungsreichen Ausblick. Bei klarer Witterung werden gegen Süden schon im Dürnachtal die schneeigen Gipfel der Alpen sichtbar; im Westen steigt der Bussen, die Alb und das Hochsträß auf; an dessen Abhang, wie in der anschließenden fruchtbaren Ebene liegen zahlreiche Ortschaften; die Schlösser Oberdischingen, Rißtissen und Erbach machen sich durch ihre schöne Lage besonders bemerkbar. Bald nach Kreuzung der Staatsstraße erscheint am nördlichen Horizont der Helm des Ulmer Münsters und die Wilhelmsburg, während im Vordergrund das stattliche Dorf Achstetten sich idyllisch um den Park des Grafen von Reuttner gruppiert. Am Ende der Scheitelstrecke wendet sich die Bahn gegen das Rothtal, wobei das auf der jenseitigen Höhe gelegene Dorf Oberholzheim, die Geburtsstätte des Dichters Wieland, freundlich herübergrüßt. Bei Kilometer 5 + 276 wird die Station Bronnen erreicht, bei deren Erbauung die aufgedeckten Reihengräber und die darin aufgefundenen Skelette, Speerspitzen und Töpfe Spuren von der fernen Alemannenzeit zeigten. Unmittelbar nach der Station beginnt eine etwa 2 km lange Gefällstrecke, in der sich die Bahn zu dem Rothfluß herabsenkt. In einer scharfen Kurve sich nach Süden wendend, erreicht die Bahn die Station des malerisch gelegenen Dorfes Burgrieden.

Von hier ab bewegt sich die Bahn bis Schwendi auf der rechten Talseite der Roth. In geringen Entfernungen folgen die Zwischenstationen Roth, Orsenhausen-Bußmannshausen und Großschafhausen-Wain. Die von der Bahn durchzogene Landschaft des Rothtales ist anmutig und lieblich. An die grünen Matten der Talsohle schließen sich auf beiden Seiten wohlbebaute, ertragreiche Ackerflächen an, und aus einem Kranz von Obstgärten schimmern die weißgetünchten Bauernhäuser der Ortschaften freundlich heraus. Im stillen, nach englischer Art mit großen Rasenflächen angelegten Park liegt nahe der Bahnlinie das dem Freiherrn v. Hornstein gehörende Schloß Orsenhausen. Am linken Talabhang fällt besonders das auf vorspringendem Hügel aufgebaute alte Schloß Bußmannshausen durch seine malerische Lage in die Augen. In der Geschichte hat das untere Rothtal eine nennenswerte Rolle nicht gespielt. Und doch weisen zahlreiche Spuren darauf hin, daß es schon in den frühesten Zeiten bewohnt war. Zu erwähnen sind hier die aus der jüngeren Steinzeit herrührenden großen Mardelle (Trichtergruben) bei Großschafhausen, in denen der Ulmer Altertumsverein im letzten Herbst Ausgrabungen vornehmen ließ, die vermutlich dieses Jahr fortgesetzt werden. Östlich von der Station Roth, im nahen Walde, liegt die interessante Burschlatschanze mit Keltenwegen und Hochäckern; auch am westlichen bewaldeten Talgehänge zwischen Roth und Bühl sind noch zwei guterhaltene, zweiteilige Schanzen zu sehen, als deren Fortsetzung die große Verschanzung bei Bußmannshausen, auf der das Hornsteinsche Schloß liegt, erscheint. Weiterhin ist eine Verschanzung bei Bühl, gegenüber der Haltestelle Burgrieden, zu nennen.

Gegen das Ende der Bahn, auf der Strecke Großschafhausen-Schwendi, wird das Tal enger, die Wälder rücken näher; die Trasse schneidet hier das zahlreiche Quellen bergende Gehänge an; das Rothbett mußte auf eine Länge von 100 m verlegt werden. Bei Kilometer 15 + 400 werden die ersten, im Tal gelegenen Gebäude von Schwendi erreicht. Der Bahnhof ist unmittelbar beim Orte erstellt; das Verwaltungsgebäude liegt auf der Höhe von 523,60 m.

Der etwa 1100 Einwohner zählende Marktflecken bietet einen freundlichen Anblick. In neuerer Zeit hat eine entwicklungsfähige Industrie ihren Einzug in Schwendi gehalten. Ein mit dem Schillingschen Sägewerk verbundenes Elektrizitätswerk versorgt den Ort mit Licht und Kraft; auch die Beleuchtung des Bahnhofs erfolgt von diesem Werk, das durch ein Anschlußgleis mit dem Bahnhof verbunden ist.

Die Kosten der Bahn betragen einschließlich des Aufwands für den Grunderwerb, der von den Gemeinden übernommen wurde, sowie der Betriebsmittel rund 1 500 000 ℳ, das ist für 1 km der zwischen den Endpunkten 16,9 km langen Bahn rund 89 000 ℳ. Die Hochbauten sind in der bei Neben-

bahnen üblichen einfachen Weise erstellt; doch ist ihnen durch Verwendung geeigneten Materials und lebhafter Farben ein der Landschaft sich anpassendes Gepräge gegeben worden. Die Lokomotiven sind Tendermaschinen mit 33 t Dienstgewicht. Was die geognostischen Verhältnisse anbelangt, so besteht der Untergrund der Bahndämme zum größten Teil aus alluvialem Schwemmland, über dem im Dürnachtal eine etwa 1 m starke Moorschicht, im Rothtal eine solche bis zu 4 m Stärke lagert. In dem großen Einschnitt vor dem Rottumtal, wie in demjenigen bei Bronnen wurde jüngerer alpiner Kies gewonnen und zur Bahnbettung verwendet.

— **Über die Erteilung von Urlaub bei den badischen Staatseisenbahnen** hat die Generaldirektion für ihre Beamten neuerdings neue Vorschriften erlassen, die von dem Beamtenpersonal mit Freuden begrüßt worden sind. Bisher war die Sache so geregelt, daß den zur Urlaubserteilung zuständigen Dienststellen die Grundsätze bekanntgegeben waren, nach denen im einzelnen Fall zu verfahren war. Die Beamten legten jedoch großen Wert darauf, daß in einer allen Beamten zugänglichen Verordnung ausgesprochen werde, auf wie viel Urlaub jeder Beamte nach seinem Dienstalter und seiner Verwendung regelmäßig rechnen dürfe. Diesem Verlangen hat die Generaldirektion bereitwilligst entsprochen, als diese Bestrebungen, die sich namentlich auch der Verein badischer Eisenbahnbeamten angelegen sein ließ, ihr zur Kenntnis kamen.

Die veröffentlichten Grundsätze unterscheiden zunächst zwischen Urlaub zum Kurgebrauch nach überstandener Krankheit oder zur Verhütung einer Erkrankung und solchem zur Erledigung persönlicher Angelegenheiten einerseits sowie Erholungsurlaub anderseits. In den beiden ersten Fällen läßt sich naturgemäß eine bestimmte Regel über die Länge des Urlaubs und die Fortgewährung der Bezüge im voraus nicht aufstellen. Vielmehr hat sich die Verwaltung von Fall zu Fall die Entscheidung nach Maßgabe der näheren Umstände, die zur Begründung des Urlaubsgesuchs geltend gemacht werden, sowie der dienstlichen und persönlichen Verhältnisse des Gesuchstellers vorbehalten.

Dagegen sind über die Erteilung von Urlaub zur Erholung ins einzelne gehende Bestimmungen getroffen, die geeignet sind, allen in Betracht kommenden Verhältnissen unter Wahrung der dienstlichen Interessen und des Grundsatzes der sparsamen Verwaltung in einer dem Personal wohlwollenden Weise Rechnung zu tragen.

In der Regel wird die Erteilung von Erholungsurlaub davon abhängig gemacht, daß Stellvertretungskosten nicht entstehen, indem die Geschäfte des beurlaubten Beamten von dem übrigen Personal mit wahrgenommen oder von überzähligen Anwärtern besorgt werden. Hiernach wird die Urlaubszeit bestimmt. Ist eine Regelung der Stellvertretung ohne Kosten zu keiner Zeit zu ermöglichen oder sprechen dringliche Gründe für die Erteilung des Urlaubs zu einer vom Bittsteller bezeichneten Zeit, so können die Stellvertretungskosten auf die Betriebskosten übernommen werden.

Die Dauer des innerhalb eines Kalenderjahres zu gewährenden Erholungsurlaubs richtet sich nach Alter, Stellung und der eine Erholung mehr oder weniger nötig machenden Beschäftigung der Beamten. Urlaub zu persönlichen Angelegenheiten und zu Kurzwecken wird bei Festsetzung seiner Dauer eingerechnet.

Der Urlaub soll innerhalb eines Kalenderjahres bei den etatsmäßigen Beamten a) der Abteilung K des Gehaltstarifs den Zeitraum von 8 Tagen, b) der Tarifabteilungen J und H den Zeitraum von 14 Tagen, c) der Tarifabteilungen G, F und E, und zwar bei den jüngeren Beamten den Zeitraum von 14 Tagen, bei den älteren von 3 oder 4 Wochen, d) der Tarifabteilung D, und zwar bei den jüngeren Beamten den Zeitraum von 2 oder 3 Wochen, bei den älteren von 4 Wochen, e) der Tarifabteilungen C und B den Zeitraum von 4 Wochen nicht überschreiten. Entstehen durch die Beurlaubung keine Stellvertretungskosten, so wird Urlaub bis zu dieser Höchstgrenze ohne weiteres gewährt. Ist Stellvertretung erforderlich, so muß die Urlaubsdauer wie die Urlaubszeit sich nach der Möglichkeit der Beschaffung von Stellvertretungsbeamten richten.

Den nicht etatsmäßigen Beamten sowie den vertragsmäßig in Beamtenstellen verwendeten Personen kann Urlaub im gleichen Rahmen wie den etatsmäßigen Beamten gegeben werden. Über die Zeitdauer von 14 Tagen hinaus wird diesen jedoch Urlaub nur ausnahmsweise bewilligt und bei vertragsmäßig verwendeten Personen nur unter Einstellung der Dienstbezüge, falls nicht durch den Dienstvertrag eine anderweitige Vereinbarung getroffen ist. Bei jüngeren nicht etatsmäßigen Beamten soll im allgemeinen die Zahl der Urlaubstage der Anzahl der Dienstjahre entsprechen, wobei als Mindestdauer, wenn keine Stellvertretungskosten erwachsen, 5 Tage anzunehmen sind. Personen, die noch nicht ein Jahr im staatlichen Dienste verwendet sind, wird in der Regel kein Urlaub unter Belassung der Bezüge bewilligt.

Gesuche um Urlaub über die nach Vorstehendem festgesetzte Zeit hinaus sind zur Begründung der Notwendigkeit durch ärztliches Zeugnis oder dergl. zu belegen.

Um ferner dem gesamten Personal nach Wunsch Erholungsurlaub in entsprechender Zeit und Dauer geben zu können, ist bestimmt, daß Urlaubsgesuche solcher Beamten, deren Geschäfte anderen Beamten übertragen werden sollen, von den Bezirks- und Zentralbehörden schon bei Beginn des Jahres entgegenzunehmen und, soweit die Genehmigung der Generaldirektion erforderlich ist, mit entsprechendem Urlaubsplan vorzulegen sind.

— **Nachnahmedienst der Eisenbahnverwaltung.** Die Vereinszeitung hat sich, wie den Lesern bekannt, in den letzten Jahren mehrfach mit der Frage beschäftigt, wie der Nachnahmedienst bei der Eisenbahnverwaltung, über dessen langsame Abwicklung Klagen erhoben worden sind, verbessert werden könne. Es ist vorgeschlagen worden, die Post zur Vermittlung dieser Abwicklung im Wege des Postanweisungsverfahrens heranzuziehen oder ein dem letzteren Verfahren ähnliches bei der Eisenbahn einzuführen. Eisenbahnseitig sind gegen diese Vorschläge Bedenken erhoben worden. Es wird u. a. bezweifelt, ob sie eine Beschleunigung herbeiführen würden; es werden Weiterungen für den Dienst durch den Verkehr mit den Postanstalten und Unklarheiten im Rechnungswesen, Erleichterung von unlauteren Manipulationen der Beamten befürchtet. Nach der Nr 28/1904 der Vereinszeitung hat sich neuerdings die Eisenbahndirektion in Berlin an die Ältesten der Berliner Kaufmannschaft mit der Anfrage gewandt, ob sich die Auszahlung der Nachnahmen auf Eisenbahngütern durch die Post empfehle. Die Antwort ist verneinend ausgefallen; es wurde ausgeführt, daß von den Spediteuren Wert darauf gelegt werde, das bisherige durchaus bewährte Verfahren der monatlichen Abrechnung beizubehalten; sodann werden Verteuerung der Spesen, Erschwernis der Kontrolle und Meinungsverschiedenheiten über die Portokosten zwischen den Parteien erwartet. Auch die Handelskammer in Bremen hat sich auf eine Anfrage der Eisenbahndirektion Elberfeld für die Belassung der seitherigen Einrichtung ausgesprochen; doch empfehle sie eine Auszahlung der Eisenbahnnachnahmen durch die Post, wo diese vom Absender durch einen Vermerk im Frachtbrief beantragt werde. Bemerkenswert ist, daß der Stuttgarter Handelsverein nach seinem im März d. J. ausgegebenen neuesten Jahresbericht sich im Sinne einer Änderung des bestehenden Verfahrens ausgesprochen hat, wie wir in Nr 33 S. 530 mitteilten.

In einem „Eingesandt“ der Deutschen Verkehrszeitung spricht der Einsender Zl. seine Meinung in bezug auf diese Frage folgendermaßen aus „Wenn man sieht, wie neuerdings die Eisenbahn beim Verkehr mit kleinen Stückgütern und von Expreßgut durch Einführung von Frankomarken, Beigabe von Begleitadressen, Wegfall der Einzelkartierung der Sendungen usw. in den Fußstapfen der Post wandelt, so möchte man fast der Meinung sein, daß sie später auch bei den Nachnahmen den bewährten Vorgang der Postverwaltung ganz oder teilweise zum Muster nehmen wird. Posttechnisch wäre wohl die Überweisung der Eisenbahnnachnahmen an die Versender ohne allzugroße Schwierigkeiten durchführbar, sei es, daß deren Zuweisung durch die Güterstellen an die Post mittels Listen oder einzeln auf Grund von Einlieferungsscheinen oder Büchern erfolgte. Eine Frage wäre allerdings dabei zu lösen und das ist die Gebührenfrage, wenn daran gedacht werden wollte, unter die jetzigen Postanweisungsgebühren als Anteil der Post an den Eisenbahn-Nachnahmegebühren herabzugehen.“

— **Neckar-Donaukanal.** Im Anschluß an unsere Mitteilung in Nr 37 d. Ztg. über die Durchführbarkeit der Großschiffahrt auf der bayerischen Donau bis Ulm wird uns geschrieben, daß am 6. d. M. in Stuttgart sich ein Ausschuß für Herstellung eines Neckar-Donaukanals gebildet hat. In der betreffenden Sitzung, welcher vorbereitende Besprechungen in Heilbronn und Ulm im Februar d. J. vorangegangen waren, waren Vertreter der Städte Mannheim, Heidelberg, Eberbach, Heilbronn, Stuttgart, Cannstatt, Eßlingen, Heidenheim und Ulm anwesend. Zum Vorsitzenden des Ausschusses wurde Geh. Hofrat Dr Jobst von Stuttgart, zu dessen Stellvertretern die Oberbürgermeister Beck von Mannheim und Nast von Cannstatt gewählt. Zur Verlesung gelangte eine Mitteilung der badischen an die württembergische Regierung, worin vorgeschlagen ist, bezüglich der Erstellung der Pläne für die Stammstrecke Mannheim-Heilbronn zunächst Verwaltungs- und technische Beamte der Uferstaaten (mit der Exklave Wimpfen ist auch Hessen beteiligt) zusammentreten zu lassen. Die Pläne der badischen Strecke sollen von badischen Technikern bearbeitet werden, und zwar auf Kosten Württembergs, soweit es über die ordentlichen Kräfte Badens hinausgeht. Ins Auge gefaßt ist vorläufig die Kanalisierung des Neckars bis Cannstatt-Eßlingen. Die Verbindung mit der Donau ist gedacht durch das Tal der Rems unterhalb Cannstatt in den Neckar mündend und

weiterhin über Aalen in der Richtung nach Lauingen. Hier müssen aber zunächst die Verhältnisse der betreffenden Gewässer noch genauer untersucht werden, die Geländeschwierigkeiten sind nicht gering; auch wird streckenweise wenig Wasser zu Verfügung stehen; die Kosten würden jedenfalls beträchtlich sein.

Bekanntlich ist seit einer längeren Reihe von Jahren im Neckar eine Schleppkette von Mannheim bis Heilbronn/Lauffen a/N. auf einer Länge von 126 km verlegt, mittels welcher die Schleppschiffahrt mit günstigem finanziellen Erfolg betrieben wird. Nach dem letzten Jahresbericht (1903) sind 7 Kettendampfer im Betrieb, welche 2337 beladene und 3271 leere Fahrzeuge zu Berg befördert haben. In das Schiffsregister sind 254 Fahrzeuge mit 40 205 t Laderaum eingetragen. Die württembergische Eisenbahnverwaltung hat regelmäßig einen Teil ihrer Kohlen auf der Strecke nach Heilbronn bezogen.

Seit einigen Jahren ist auch die Personenschiffahrt zwischen Heilbronn und Heidelberg wieder im Gang, nachdem sie seinerzeit mit Eröffnung der Bahnverbindung Heilbronn/Heidelberg aufgehoben worden war.

— **Kursbuch für die Beförderung von Vieh und Pferden auf den deutschen Eisenbahnen.** Das bisher von der Militärverwaltung herausgegebene Pferdekursbuch erscheint fortan nicht mehr, sondern geht in das im Auftrage des Reichseisenbahnamts vom Rechnungsrat Schmidt bearbeitete Kursbuch für den Viehverkehr auf, das für die Folge unter dem obigen Namen herausgegeben wird. Das Kursbuch ist jetzt auch bei den Reichsbahnen und den preußischen Staatsbahnen, also nunmehr bei sämtlichen deutschen Staatsbahnverwaltungen zum Dienstgebrauch eingeführt. Die Ausgabe für den Sommer 1904 wird wegen der Schwierigkeit der diesmaligen Drucklegung infolge der Erweiterung und Umgestaltung, die die einzelnen Fahrpläne erfahren mußten, und wegen der Lage des Pfingstfestes voraussichtlich erst am 26. d. M. zum Versand kommen können.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind zu Regierungsbaumeistern ernannt: der Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufaches Wilhelm Meier aus Scheie bei Bückeburg und der Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches Paul Levy aus Stettin. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Niemeier ist der Eisenbahndirektion in Hannover zur Beschäftigung überwiesen. — Versetzt ist der Eisenbahn-Bauinspektor Riebicke, bisher in Neumünster, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Maschineninspektion 2 nach Schneidemühl.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen ist auf die Stelle des Vorstandes der Werkstätteninspektion Eßlingen der Maschineninspektor, tit. Oberinspektor Süßdorf, Vorstand der Werkstätteninspektion und der Werft in Friedrichshafen, auf Ansuchen versetzt worden. — Eine Obergeometerstelle bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde dem technischen Eisenbahnsekretär, tit. Obergeometer Frey bei dem bautechnischen Bureau dieser Generaldirektion übertragen. — Den technischen Eisenbahnsekretären Merz und Linder bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde der Titel und Rang eines Obergeometers verliehen.

Österreich.

— **Die Betriebsergebnisse der österreichischen Lokalbahnen im Jahre 1903.** Die seit dem Jahre 1899 von der Staatsbahnverwaltung ins Werk gesetzte Verbesserung der Betriebseinrichtungen behufs Verminderung der Betriebskosten der im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahnen hat, wie das Österr.-ung. Eisenbahnblatt mitteilt, im Jahre 1903 einen abermaligen erheblichen Fortschritt zu verzeichnen. Das kilometrische Reinerträgnis der vom Staate betriebenen Lokalbahnen, deren Gesamtlänge sich Ende 1903 mit 3659 km bezifferte und deren Gesamtkapital rund 400 000 000 Kr. betrug, ist nämlich von 2014 Kr. im Jahre 1902 auf 2274 Kr. im Jahre 1903 gestiegen. Die stetige Steigerung des Reinerträgnisses seit dem Beginne der ins Werk gesetzten Reformen kommt in nachfolgenden Ziffern zum Ausdruck: Der kilometrische Reinertrag hat sich von 866 Kr. im Jahre 1899 auf 1343 Kr. im Jahre 1900, auf 1707 Kr. im Jahre 1901, auf 2014 Kr. im Jahre 1902 und auf 2274 Kr. im Jahre 1903 erhöht. Der Reinertrag entspricht einer Verzinsung des gesamten Anlagekapitals der im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahnen von 2 % gegen 1,8 % im Jahre 1902, 1,5 % im Jahre 1901, 1,2 % im Jahre 1900 und 0,8 % im Jahre 1899. Eine größere Anzahl von Lokalbahnen hat indes im Jahre 1903 ein die vierprozentige Verzinsung übersteigendes Reinerträgnis abgeworfen. So entspricht bei der Lokalbahn Dolyna-Wygoda der Reinertrag einer Verzinsung von 10 %, bei den Bukowinaer Lokalbahnen einer solchen von 7,2 %, bei den Lokalbahnen Fehring-Fürstenfeld einer Verzinsung von 6,7 %, Trzebinija-Skawce und Gleisdorf-Weiz von 6 % usw. Die Gesamteinnahmen betrugen im Jahre 1903: 21 864 756 Kr., im Jahre 1902: 18 732 349 Kronen; sie waren sonach im Jahre 1903 um 3 132 407 Kr. höher als 1902. Die kilometrische Einnahme stellt sich auf 6231 Kr. im Jahre 1903 gegen 5400 Kr. im Jahre 1902. Die Betriebsausgaben bezifferten sich auf 11 460 809 Kr., also für 1 km auf 3266 Kr. gegen 4009 Kr. im Jahre 1899. Die Kosten für 1 Zugkm betrugen im Jahre 1899: 1,89 Kr., im Jahre 1903: 1,51 Kr.: die Bahnerhaltungskosten 1515 Kr. im Jahre 1899, 1056 Kr. im Jahre 1903. Der Betriebskoeffizient bewegte sich im Jahre 1903 zwischen 45 und 29 %. Werden einerseits die Einnahmensteigerungen, anderseits die bei den Ausgaben erzielten Ersparungen in Betracht gezogen, so ergibt sich in dem die Jahre 1899 bis einschließlich 1903 umfassenden Zeitabschnitt eine Besserung der finanziellen Ergebnisse um 8 200 000 Kr., ein Ergebnis, das umsomehr ins Gewicht fällt, als das Jahr 1903 durch die sich auf rund 300 000 Kr. belaufenden Mehrausgaben aus Anlaß der Hochwasserschäden sowie durch die im größeren Umfange durchgeführten Schwellenauswechslungen belastet war. Zu den auf Herabsetzung der Betriebsausgaben abzielenden Maßnahmen gehört u. a. auch die Inbetriebstellung leichter Fahrbetriebsmittel — Lokomotiven und Wagen — bei den Lokalbahnen. Das erfreuliche Ergebnis des staatlichen Betriebes der Lokalbahnen hat nicht nur ein allgemeines wirtschaftliches Interesse, sondern insofern auch unmittelbare finanzielle Vorteile, als durch die eingetretene Besserung die Beitragsleistung des Staates aus dem Titel der übernommenen Garantie verringert wird.

— **Die staatlichen Bestellungen bei den Wagen- und Lokomotivfabriken.** Die kürzlich im österreichischen Abgeordnetenhause eingebrachte Eisenbahninvestitionsvorlage nimmt an Fahrbetriebsmitteln für die Alpenbahnen einen Betrag von 13 200 000 Kr., für die bestehenden Linien der Staatsbahnen eine Summe von 11 800 000 Kr., zusammen also 25 000 000 Kr. in Anspruch. Die Vertreter der Wagen- und Lokomotivfabriken beabsichtigen nun, das Eisenbahnministerium zu ersuchen, daß sie möglichst frühzeitig die Bestellungen für den Bau der neuen Wagen und Lokomotiven erhalten. Die Liefertermine sämtlicher Fabriken enden nämlich mit Beginn des September, und für die darüber hinausgehende Zeit liegen keine Aufträge mehr vor. Die Fabriken wünschen daher, schon früher mit der Ausführung der Bestellungen beginnen zu können. Die Regierung dürfte, wie verlautet, gleichfalls den Privatbahnen nahelegen, daß sie die ungünstige Lage der Lokomotiv- und Wagenfabriken berücksichtigen und ihnen, soweit es möglich ist, Bestellungen zuwenden.

— **Leoben-Vordernberger Eisenbahn.** Der Geschäftsgang dieser Bahn gestaltete sich im Jahre 1903 minder günstig als im vorangegangenen Jahre. Befördert wurden 1 273 483 t (— 31 942 t) Fracht- und Eilgüter mit einer Einnahme von 1 189 587 (— 101 533) Kronen. Ferner wurden befördert 165 739 (— 15 629) Reisende mit einer Einnahme von 66 102 (— 5960) Kr. Der Reingewinn beträgt 411 149 Kr., dies ist um 42 299 Kr. weniger als im Vorjahre. Die Dividende wird mit 114 Kr. gegen 127 Kr. im Vorjahre festgesetzt. Der Bericht hebt hervor, daß der Rückgang im Verbrauche und in der Erzeugung von Eisen und Eisenfabrikaten, welcher im Jahre 1902 begonnen hatte, sich im abgelaufenen Jahre in erhöhtem Maße fühlbar machte und eine namhafte Verminderung des Verkehrs und der Einnahmen bewirkte. Die Verwaltung hofft, daß die Besserung im Eisengeschäft in nicht allzulanger Zeit wiederkehren und eine neuerliche weitere Steigerung des Verkehrs auf der gesellschaftlichen Bahnstrecke mit sich bringen werde. Die Steuer des abgelaufenen Jahres betrug 156 409 Kr. Auf jede Aktie entfallen 48,88 Kr. oder 42,8 % des Erträgnisses als Steuer.

— **Vereinigung der Böhmerwaldbahnen.** Die Lokalbahnen Strakonitz-Winterberg und Wodnian-Prachatitz planen, wie in Nr 39 S. 634 d. Ztg. mitgeteilt, die Fortsetzung ihrer Strecke von Wallern bis zur bayerischen Grenze, und ist aus diesem Anlasse die Vereinigung beider Gesellschaften beabsichtigt. Für die beiden Bahnen besteht Staatsgarantie, und diese Garantie soll auch auf die Anschlußstrecke ausgedehnt werden.

— **Kohlenverbrauch der österreichischen Eisenbahnen.** Sämtliche österreichischen Bahnen verbrauchten im Jahre 1902 1 674 236 t Braunkohle und 1 922 721 t Steinkohle. Das verbrauchte Heizmaterial wird einschließlich der Beförderungs- und Ladekosten mit 36 681 330 Kr. bewertet. Hiervon entfallen auf die Staatsbahnen allein 18 472 000 Kr. Da die eigentlichen Betriebsausgaben sämtlicher österreichischen Bahnen 365 292 100 Kr. betragen, entfallen auf den Verbrauch an Heizmaterial ungefähr 10 % von den eigentlichen Betriebsausgaben.

— **Durchführung der neuen Schreibweise in den Tarifen.** Das Eisenbahnministerium hat auf Vorstellung der Bahnverwaltungen die Verfügung getroffen, daß die Durchführung der

neuen Schreibweise im gemeinsamen Tarif, Teil I der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen erst mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 zu erfolgen habe. Ebenso soll die neue Schreibweise in den Lokal- und Verbandstarifen vom 1. Juli 1905 an allmählich gelegentlich des Erscheinens von Neuausgaben bezw. von Nachträgen zur Durchführung gelangen.

Ungarn.

— **Voranschlag der ungarischen Staatsbahnen für das Jahr 1904.** Nach diesem erhöhen sich die ordentlichen Ausgaben der ungarischen Staatsbahnen gegenüber dem Vorjahre um 6 975 000 Kr. Von dieser Summe entfallen auf die Gehaltsregelung 4 763 000 Kr., auf die Eröffnung neuer Linien 872 000 Kr.; ferner ergibt sich eine Mehrausgabe aus der Ausmusterung von Lokomotiven und aus den mit der Verlängerung der Ruhezeit der Arbeiter verbundenen Maßnahmen.

Die außerordentlichen Ausgaben erhöhen sich gegen das Vorjahr um 840 000 Kr. und zwar insbesondere infolge des Mehrerfordernisses für Sicherungseinrichtungen für Herstellung von Wegeübergängen über und unter den Bahnkörpern, endlich für Anschaffung von Motorwagen. Die Einnahmen sind um 6 320 000 Kr. höher als im Vorjahre angenommen. Hiervon entfallen auf die Personenbeförderung 3 500 000 Kr., die Eilgutbeförderung 100 000 Kr., die Frachtgutbeförderung 4 100 000 Kr., die verschiedenen Einnahmen 1 120 000 Kr.

— **Der ungarische Finanzausschuß über die Investitionsvorlage.** Der Finanzausschuß des Abgeordnetenhauses hat am 13. d. M. nach längerer Unterbrechung die Beratung über die Investitionsvorlage wieder aufgenommen und den Gesetzentwurf einstimmig als Grundlage in der Spezialdebatte angenommen. Letztere wurde am 14. d. M. durchgeführt und ergab, soweit sich die Investitionen auf Eisenbahnen beziehen, die nahezu unveränderte Annahme der Gesetzvorlage.

— **Die Einführung des Motorwagenbetriebes auf den Vizinalbahnen.** Gelegentlich der Beratung der Investitionsvorlage im Finanzausschusse des ungarischen Abgeordnetenhauses gab der Handelsminister nähere Aufschlüsse über die von ihm geplante Einführung des Motorwagenbetriebes auf den Vizinalbahnen. Der Personenverkehr der Vizinalbahnen leidet bisher unter dem System der sogenannten gemischten Züge, welche mit sehr geringer Geschwindigkeit verkehren. Die Anwendung der Motorwagen soll die Trennung des Personenverkehrs vom Güterverkehr und die wesentliche Beschleunigung des ersteren ermöglichen. Die günstigen Proben mit den Motorwagen haben den Handelsminister veranlaßt, die ungarischen Staatsbahnen anzuweisen, auf einem Teile der unter ihrer Verwaltung befindlichen Vizinalbahnen in der Längenausdehnung von 1300 km den Motorwagenbetrieb einzuführen. Die Motorwagen werden rascher, bis zu 50 km in der Stunde, verkehren und auch auf den Stationen nur den zum Ein- und Aussteigen notwendigen Aufenthalt nehmen. Während gegenwärtig auf den Vizinalbahnen durchschnittlich je zwei Züge täglich in beiden Richtungen verkehren, wird die Fahrordnung derartig festgestellt werden können, daß täglich mehrere Motorwagen abgelassen werden, und es wird damit die Unzukömmlichkeit aufhören, daß die Vizinalbahnen nicht an sämtliche Züge der Hauptbahnen Anschluß haben. Dabei wird der gesamte Betrieb der Vizinalbahnen wesentlich billiger werden. Durch die häufiger verkehrenden Züge wird die bessere Ausnutzung der Wagen ermöglicht, auch werden Ersparnisse an Feuerungsmaterial zu erzielen sein. Die Einstellung der Motorwagen macht auch einen Teil der Lokomotiven und Wagen verfügbar, die auf anderen Linien Verwendung finden können. Neben dem Motorwagenbetriebe wird der Lokomotivbetrieb für die Güterbeförderung aufrecht erhalten werden.

— **Die staatsrechtliche Stellung der Staatsbahnbeamten.** Ein Senat des Budapester Strafgerichtshofes nahm Anlaß, in dieser Frage Stellung zu nehmen, indem er in dem Inzidentalstreite eines Preßprozesses entschied, daß der Stationschef der ungarischen Staatsbahnen ein öffentlicher Beamter sei.

Der Angeklagte erhob die Einwendung der Unzuständigkeit des Schwurgerichts, da die Königliche Kurie in einem ähnlichen Falle ausgesprochen habe, daß der Staatsbahnbeamte kein öffentlicher Beamter sei. Der Staatsanwalt erwiderte, die Königliche Kurie habe in zahlreichen anderen Fällen ausgesprochen, daß der Staatsbahnbeamte ein öffentlicher Beamter sei. Der Gerichtshof stellte nach längerer Beratung seine Zuständigkeit mit der Begründung fest, daß der Staatsbahnbeamte im Sinne einer Verordnung des Ministers für öffentliche Arbeiten und Verkehr vom Jahre 1878 auch mit administrativen Agenden betraut sei, sonach auch mit dem Charakter eines öffentlichen Beamten laut § 461 St.-G.-B. bekleidet erscheine. (Vergl. dagegen die nachfolgende Mitteilung über eine Entscheidung der Königlichen Kurie!)

— **Beleidigung eines Stationsvorstandes.** Das Geschworenengericht in Klausenburg verurteilte vor einiger Zeit einen Zeitungsredakteur, der einen Stationsvorstand in seinem Blatte angegriffen hatte, wegen des Vergehens der öffentlichen Beleidigung. Die Königliche Kurie hat dieses Urteil des Geschworenengerichts aufgehoben, da der Eisenbahnstationsvorstand keine Behörde und auch kein Mitglied einer solchen sei, die entgegengesetzte Auffassung des Geschworenengerichts daher eine irrige Anwendung des Gesetzes bedeute.

— **Hilfstätigkeit für die Familien der verhafteten und entlassenen Eisenbahner.** Dieser Tage hat sich in Budapest unter dem Vorsitze eines bekannten Abgeordneten ein Ausschuß gebildet, welcher sich zur Aufgabe macht, die Familien der infolge des Streiks verhafteten oder entlassenen Bahnangestellten zu unterstützen. Der Ausschuß hat bereits um die Bewilligung zur Einleitung einer Geldsammlung angesucht.

Übrige europäische Länder.

— **Pariser Stadtbahn.** Nach dem Geschäftsbericht beträgt die Reineinnahme im Jahre 1903: 4 510 056 Fr gegen 2 943 870 Fr. im Vorjahre, das ist also 1 566 185 Fr. mehr. Die Dividende bleibt trotz des riesigen Unglücks vom Sommer 1903 auf der gleichen Höhe wie 1902 (15 Fr.), nur wird zu diesem Zwecke der Vortrag aufgebraucht. Als Ausgaben für die Folgen des Unglücks vom 10. August 1903 sind 1 150 000 Fr. in Rechnung gestellt. Die Dividende von 15 Fr. für die 100 000 Aktien der ersten Ausgabe erforderte wie im Vorjahre 1 500 000 Fr., die Dividende von 10 bezw. 15 Fr. für die zweite Emission 1 472 532 gegen 1 036 000 Fr., die Tantiemen 132 721 gegen 140 907 Fr. Der Vortrag auf neue Rechnung verringert sich von 489 392 auf 15 777 Fr. Die Kosten der ersten Einrichtung sind vom Vorjahre um 13 377 144 Fr. gewachsen.

— **Schienenfreie Eisenbahnübergänge in Frankreich.** Das fürchterliche Unglück bei Roissy-en-Brie, wo ein Schnellzug ein Automobil vernichtete und sechs Personen tötete, hat in Paris auch wieder Anlaß zur Erörterung über die „passages à niveau“ gegeben. In einem Aufsatz des „Temps“ wird u. a. bemerkt, gerade der zunehmende Verkehr von Automobilen auf den Straßen dürfte wohl Veranlassung zu Änderungen bei den Eisenbahnübergängen ergeben. Wenn man die ganze Sache noch einmal zu machen hätte, so würden wohl kaum wieder Schienenübergänge geschaffen werden. Nun aber stecke in diesen zahlreichen Übergängen mit Wärterhäuschen ein sehr großes Kapital, und der Umbau sei natürlich nur allmählich durchzuführen. In einer Besprechung der verschiedenen Systeme der Schranken (barrières) kommt übrigens der fachmännische Artikel des „Temps“ zu dem Ergebnis, daß das in Amerika ohne viel Erfolg versuchte System des selbsttätigen Schrankenschlusses nichts taugt. In Frankreich regelt eine Ministerialverfügung vom 30. Mai 1892, welche die „Ordonnanz“ vom 15. November 1846 abänderte, die Einteilung und das Verfahren bei den Schienenübergängen. Artikel 16 sagt namentlich, daß auf Linien, wo der Zugverkehr während eines Teils der Nacht eingestellt ist, die Übergänge in Schienenhöhe während dieser Zeit nicht beleuchtet werden und die Schranken offen bleiben. Vielleicht würde der Automobilverkehr einige Änderungen in der Einteilung der Übergänge in solche erster und zweiter Klasse veranlassen; das sei aber augenblicklich das einzige, was geschehen könne.

— **Der Kohlenverbrauch der französischen Eisenbahnen.** Nach der vom französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten veröffentlichten Statistik der Bergwerksindustrie haben die französischen Hauptbahnen im Jahre 1902 für nahezu 117 000 000 Fr. Kohlen, Briketts usw. verbraucht, was gleichbedeutend einer Kohlenmenge von fast 5 500 000 t ist. Davon entfallen auf die sechs großen Privatgesellschaften mehr als 5 200 000 t, auf die Staatsbahnen fast 244 000 t. Die verbrauchte Kohle ist nicht durchweg französischen Ursprungs, sondern sie stammt in ziemlich bedeutender Menge aus dem Auslande. Im Jahre 1902 betrug die Einfuhr an Kohle für die französischen Bahnen mehr als 2 300 000 t, d. i. mehr als $^2/_5$ des Gesamtverbrauchs. Der genannten Statistik nach waren unter den von den Staatsbahnen verbrauchten 243 900 t Brennmaterial 212 300 t oder 87 % ausländische Kohle mit einem Durchschnittspreis von 24,11 Fr. für die Tonne. Unter den von den Privatgesellschaften verbrauchten 5 244 100 t Brennmaterial befanden sich 1 974 300 t oder 37,6 % ausländische Kohle mit einem Durchschnittspreis von 20,88 Fr. für die Tonne.

— **Der neue badische Bahnhof in Basel.** Der neue Bahnhof zerfällt in drei Teile: Rangier-, Güter- und Personenbahnhof. Der Rangierbahnhof wird erheblich vergrößert. Beim

Güterbahnhof haben die Arbeiten bereits ihren Anfang genommen, bis Herbst 1905 kann er fertig sein. Von Gebäulichkeiten kommen in Betracht: zwei große Hallen zu ebener Erde, in welche die Züge hineinfahren und dann abgeladen werden. Zwei Glasdächer decken große Hallen ein, so daß für ausreichendes Licht gesorgt ist. Zu diesen Hallen gesellt sich ein stattliches zweistöckiges Verwaltungsgebäude. Die Grundfläche des Güterbahnhofes ist um vieles größer, als die des Güterbahnhofes der Bundesbahnen, so daß man hoffen kann, daß der Raum lange Zeit hinaus allen Anforderungen genügen wird. Die Horburgstraße jenseits des Bahnhofes fällt weg und wird durch eine neue Allee ersetzt. Die jetzige Eisenbahnbrücke dient dann künftig als Straße.

Mit dem Bau des neuen Personenbahnhofes hat es noch Zeit. Vor Frühling 1906 kann davon keine Rede sein; der Grund liegt in den ganz außerordentlichen Kosten. Die Gesamtkosten belaufen sich auf etwa 40 Millionen, also achtmal mehr als beim Bahnhof der Bundesbahnen. Die Arbeiten dürften sich dann bis 1910 erstrecken. Die Bodenfläche des neuen Personenbahnhofes ist viermal größer als die des jetzigen. Das Hauptgebäude steht 2 m über der Erde, der Bahnsteig nochmals 4 m, so daß wir eine Dammhöhe von 6 m haben. Unter diesem Damm werden dann die Straßen durchgeführt. Die Hauptlinie nach dem Bahnhof bildet die Clarastraße, welche beim Teich umbiegt. Neue Parallel- und Querstraßen kommen hinzu. Der Bahnhof wird keine Kopfstation, sondern ein Durchgangsbahnhof werden. Die basel-städtische Kantonalregierung wird gemäß einem zwischen ihr und der Großherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatsbahnen abgeschlossenen Vertrag vom 24. bezw. 31. März und 10. bezw. 29. Mai 1900 zu den Kosten des neuen Bahnhofes 2 000 000 Fr. beitragen.

In Basel selbst ist man anscheinend von der Hinausschiebung der Vollendungsfrist der Bahnhofsumbauten wenig erbaut. Unser schweizerischer Berichterstatter schreibt hierüber folgendes:

Die Verzögerung der Verlegung des badischen Bahnhofes in Basel und die dort kürzlich eingeführte Bahnsteigsperre haben in der Vertretung des Kantons Basel, dem „Großen Rat", dieser Tage zu lebhaften Erörterungen geführt. Nationalrat Zoller befrug die Regierung über den gegenwärtigen Stand der Sache. Regierungsrat Rese, der Vorsteher des Baudepartements, erwiderte, daß der Bau des Zentralbahnhofes bis Sommer oder Oktober 1906 beendet sein werde. Dagegen könne mit dem Bau des neuen Rangier- und Personenbahnhofes der badischen Bahn nicht vor dem Sommer 1906 begonnen werden. Schon am 10. Mai 1900 ist der betreffende Vertrag zwischen den badischen Staatsbahnen und dem Kanton Basel vom Großen Rat genehmigt worden, wonach der Kanton Basel-Stadt zu den Kosten der Verlegung 2 000 000 Fr. beizutragen hätte. In dem Vertrage hieß es, daß mit dem Bau Anfang 1901 begonnen und derselbe, „außerordentliche Verhältnisse vorbehalten", im Frühjahr 1905 vollendet sein sollte. Dr Zoller warf auch die Frage auf, ob nicht der Vertrag, da die Bahn mit ihrer Hauptleistung derart im Verzuge sei, überhaupt hinfällig und Basel seiner Verpflichtung enthoben werde. Er klagte zugleich scharf über die Bahnsteigsperre auf dem badischen Bahnhof, die jetzt am 1. d. M. begonnen hat. Herr Zoller gibt zu, daß die Bahnpolizei auf dem badischen Bahnhof in Basel laut Staatsvertrag der badischen Bahnverwaltung zustehe, es sei aber fraglich, ob sie zu der fiskalischen Maßregel einer Bahnsteiggebühr von 10 ₰ berechtigt sei. Regierungsrat Rese antwortete, daß nach den bestehenden internationalen Abmachungen die badische Bahnverwaltung verbunden gewesen wäre, vor Einführung der Bahnsteigsperre die Ansicht der Kantonsregierung einzuholen, was aber nicht geschehen sei. Diese will nun durch Vermittlung des schweizerischen Bundesrats ihre vermeintlichen Rechte wahren. Ferner teilte der Regierungsvertreter mit, daß die Regierung sich schon mit der Frage der Gültigkeit des Vertrages vom Mai 1900 befaßt habe; es müsse erwogen werden, was im Falle seiner Hinfälligkeit auf dem Wege der Unterhandlungen erreicht werden könnte. In Basel werden diese Dinge und Differenzen durch die Presse wohl über Gebühr aufgebauscht. Die Schweiz hat in früheren Jahren, wenigstens teilweise, selbst die Bahnsteigsperre gehabt, ebenso wie Frankreich, sie aber wieder abgeschafft. Die Bahnsteigsperre wird überall, wo sie eingeführt wird, zunächst zwar vom nichtreisenden Spaziergängerpublikum unbequem empfunden, bald aber von allen Beteiligten als eine wahre Wohltat gepriesen. Es handelt sich hier wohl nur um eine übergroße Empfindlichkeit des schweizerischen Nationalgefühls.

— **Eisenbahn-Haftpflichtgesetz und Automobile in der Schweiz.** Zwischen den beiden eidgenössischen Vertretungskörperschaften waren Meinungsverschiedenheiten entstanden, ob die Automobile in das in parlamentarischer Behandlung befindliche Haftpflichtgesetz einzubeziehen seien. Eine Einigung ist nun in der Weise erfolgt, daß die Kommission des Nationalrats dem Ständeratsbeschluß zustimmt, wonach die Automobile aus dem Eisenbahngesetz weggelassen werden, der Bundesrat aber dringlich aufgefordert wird, schleunigst einen besonderen Gesetzentwurf über die Haftpflicht der Automobile vorzulegen.

— **Ein langwieriger schweizerischer Eisenbahnprozeß.** Der Appellations- und Kassationshof zu Bern entschied jüngst einen Haftpflichtprozeß, der schon 3½ Jahre dauert. Ein Reisender verlangte von der Jura-Simplonbahn Entschädigung, weil er auf der Fahrt von einem enorm überfüllten Zuge, in welchem auch in den Seitengängen und auf den Plattformen überall Reisende standen, geschleudert und schwer verletzt war. Den Reklamationen der Reisenden, mehr Wagen anzuhängen, war keine Folge gegeben. Ein Gutachten stellte den Jahresverdienst des Klägers, dessen Erwerbstätigkeit bleibend um ⅔ beeinträchtigt geschätzt ist, auf 2250 Fr. fest. Das Gericht hat nun die Haftbarkeit der Bahn ausgesprochen, da klare Vorschriften des Reglements durch ihre Beamten verletzt seien. Die Jura-Simplonbahn wurde verurteilt, einen erwiesenen Vermögensschaden von 25 000 Fr. zu zahlen, dazu noch 5000 Fr. Schmerzensgeld und eine jährliche Rente von 200 Fr. für ärztliche Behandlung und Pflege. Nun kommt der Prozeß vielleicht noch vor das Bundesgericht.

— **Gepäckbeschränkung auf der Londoner Untergrundbahn.** Die gegenwärtig dem Parlament vorliegende Bill der Metropolitan District Railway sucht die Ermächtigung nach, sobald die Linien elektrisch betrieben werden und das Zonensystem zur Einführung gelangt ist — nach dem Beispiele der Great Central- und der Midland-Eisenbahn beabsichtigt nun auch die Caledonian-Eisenbahn im Wettbewerb mit der Glasgower elektrischen Stadtbahn einen Versuch mit dem Zonensystem zu machen —, das gegenwärtig zugestandene Freigewicht für Gepäck von 160, 100 und 60 Pfund für die drei Klassen auf 28 Pfund herabzusetzen, was praktisch genommen das Mitführen nur von Handgepäck gestattet. Der Ausschuß des Oberhauses entschied zu gunsten des Ansuchens, stellte jedoch die Bedingung, daß täglich zwei Züge in jeder Richtung gefahren werden, bei denen die Mitnahme von Gepäck im bisherigen Gewichte gestattet sei. Die öffentliche Meinung erachtet diese Bestimmung für gänzlich unzureichend, die dahin führen müsse, die Linien für Durchreisende unbenutzbar zu machen. Die Bahngesellschaft bestreitet, daß die Metropolitan schon ursprünglich dazu bestimmt gewesen wäre, den großen Durchgangsverkehr zwischen den Endbahnhöfen zu vermitteln, denn der Verkehr habe sich zum mindesten seither wesentlich geändert und sei ein Ortsverkehr zwischen der Stadt und den Vororten geworden. Dem widerspricht allerdings wieder die Entscheidung des Ausschusses.

Der weitere Anspruch, die Haftpflicht der Gesellschaft für jeden einzelnen Unfall mit höchstens 100 £ zu beschränken, wurde vom Ausschuß verworfen. K—a.

— **Aufhebung der Abonnementsfahrkarten in Rußland.** Die „Torgowo Prom. Gaseta" teilt in ihrer Nr 94 mit, daß mit Rücksicht auf die unaufhörlichen Betrügereien, die mit den Abonnementskarten verübt werden, und weil es nicht erreichbar ist, daß die Kontrollbeamten alle Fahrkarten während der häufig nur sehr kurzen Fahrzeit revidieren können, die Absicht besteht, diese Gattung Fahrkarten ganz aufzuheben. Schon im Laufe der gegenwärtigen Saison sollen die Abonnementskarten auf der Nikolaibahn beseitigt werden. Um aber den Anwohnern der Nikolaibahn, die häufig Reisen zwischen einzelnen Stationen zu machen haben, nicht die Bequemlichkeit, die die Abonnementskarten boten, ganz zu nehmen, ist beabsichtigt, den Geltungsbereich der Jahres-, Saison- bezw. Monatskarten auch auf solche Stationen zu erstrecken, für die sie bisher nicht Geltung hatten.

Es fehlt uns z. Z. die Kenntnis, wie die Abonnementskarten eingerichtet waren, wozu sie berechtigten, ob sie übertragbar waren usw., und können wir daher auch nicht übersehen, wie der Betrug mit ihnen ausgeführt werden konnte. Aus demselben Grunde können wir leider auch nicht übersehen, wie der Mißbrauch bei Jahres-, Saison- bezw. Monatskarten verhindert werden kann, wenn überhaupt auf Betrug ausgegangen wird. Wir wünschen es aber aufrichtig, daß es den unendlichen Bemühungen der russischen Eisenbahnverwaltung endlich gelingen möge, diesem Unwesen mit Erfolg entgegenzutreten.

— **Herstellung von Fußwegen längs des Bahnkörpers in Rußland.** Zur Verminderung der Unglücksfälle, die durch Überfahren von Personen herbeigeführt werden, weil sie den Bahndamm als Fußweg benutzen, hat das russische Ministerium der Verkehrsanstalten angeordnet, daß die Verwaltungen überall da, wo die Bahn dicht bebaute Ortschaften, namentlich auch Gegenden, die viel zum Sommeraufenthalt von den Bewohnern der nahe gelegenen Städte aufgesucht werden, Fußwege erbauen sollen, damit die Anwohner auf solche Weise vom Bahnkörper abgeleitet werden. Es wird sogar vorgesehen, daß über Kanäle und

kleine Flußläufe eigene Fußstege erbaut werden sollen, während über große Brücken ein sicherer Übergang ermöglicht werden muß. Zunächst hat das Ministerium eine Anzahl Bahnen ausgewählt, die stark bevölkerte Ortschaften berühren, bei denen zunächst der Versuch gemacht werden soll.

Fremde Weltteile.

— **Behinderung des Handelsverkehrs mit Sibirien.** Aus Warschau wird der Petersburger Zeitung geschrieben, daß infolge der Armeetransporte auch die Bahnen des europäischen Rußlands derart besetzt waren, daß ein großer Teil aus Warschau abgesandter Waren auf dem Wege nach Sibirien stecken blieb, daß diese Stockung jetzt aber aufgehört hat und die Waren teilweise bereits in Irkutsk und Tscheljäbinsk eingetroffen sind. Nun langten aber während der letzten zwei Monate viele ausländische Waren an, die nach Sibirien und teilweise ins Transbaikalgebiet bestimmt waren. Diese Frachten hat die Agentur der Rjäsan-Uralbahn bis zum Eintritt des regelmäßigen Verkehrs auf der sibirischen Linie in Warschau zurückbehalten und dort aufgespeichert. Darunter befinden sich vornehmlich landwirtschaftliche Geräte und Maschinen. Für diese Güter ist anscheinend jetzt die Zeit der Befreiung gekommen, sie können wenigstens ihrem Bestimmungsorte näher gebracht werden. Auch die „Torg. Prom. Gaseta“ bringt zur Kenntnis der Interessenten, daß die Annahme von Privatfrachten zur Beförderung nach den Stationen der Sibirischen Eisenbahn zwischen Tscheljäbinsk und Krassnojarsk einschl. und von Eilgut nach allen Stationen der Sibirischen und Transbaikalbahn bis zum Baikal einschl. wieder eröffnet worden ist. Die Einschränkung der Annahme von Frachten, die nach weiter liegenden Stationen bestimmt sind, bleibt dagegen noch in Kraft.

Immerhin ist durch die Freigabe der Strecken bis zum Baikal doch schon sehr viel erreicht, weil damit mehr als die Hälfte der Sibirischen Eisenbahn dem allgemeinen Verkehr wieder zugänglich geworden ist.

Ebenso ist für die umgekehrte Richtung die Bahn wenigstens zum Teil freigegeben, denn in der „Torg. Prom. Gaseta“ vom 6 März wird mitgeteilt, daß nach Übereinkommen der Ministerien der Verkehrsanstalten und der Landwirtschaft und Reichsdomänen am 15./28. d. M. mit der Beförderung von sibirischer Butter von den Stationen Omsk und Kurgan nach den baltischen Häfen zur Ausfuhr ins Ausland begonnen werden soll. Außerdem sind die Bahnen aufgefordert worden, die erforderlichen Maßregeln zu ergreifen, damit die Sendungen möglichst unaufhaltsam befördert werden.

Lange wird die Freude wohl nicht dauern, denn, wie bekannt, sind in der letzten Zeit wieder große Truppenkörper mobil gemacht worden, deren Abtransport in einigen Tagen vermutlich beginnen wird, womit dann wohl abermals die Leistungsfähigkeit der Bahn bald an ihrer äußersten Grenze angelangt sein wird, so daß sie nur der Militärverwaltung zur Verfügung gehalten werden muß.

— **Bagdadbahn.** Der deutsche Botschafter in Konstantinopel, Freiherr v. Marschall, hat einen Ausflug auf der Anatolischen Bahn bis Konia und von da auf der bis jetzt fertiggestellten ersten Teilstrecke der Bagdadbahn bis nach Karaman unternommen. Die Bevölkerung sowie die Behörden bereiteten dem Botschafter einen ausgezeichneten Empfang. Der Wali von Konia gab zu Ehren des Botschafters ein Festmahl, auf dem man einen warmen Trinkspruch auf Kaiser Wilhelm ausbrachte. Der Wali begleitete den Botschafter bis an den Fuß des Taurusgebirges.

Bücherschau.

— **Luft, Wasser, Licht und Wärme.** Neun Vorträge aus der Experimentalchemie. Von Prof. Dr R. Blochmann. Mit zahlreichen Abbildungen. (Aus „Natur und Geisteswelt“. Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen aus allen Gebieten des Wissens. 5. Bändchen.) 2. Auflage. Verlag von B. G. Teubner in Leipzig. Preis geh. 1 ℳ, geb. 1,25 ℳ.

Der Verfasser will den Laien in das Gebiet der Chemie einführen. Das Experiment, welches in den zahlreichen Abbildungen (115) sich gewissermaßen vor den Augen des Lesers vollzieht, bildet die Grundlage aller Erörterungen, bei denen auf die alltäglichen Erscheinungen und auf das praktische Leben besonders Rücksicht genommen wurde. Die hübsche, klare Sprache macht die Schrift auch für den Fachmann lesenswert, der darin auch die neuesten Forschungsergebnisse berücksichtigt findet. Die durch sehr zahlreiche Abbildungen erläuterten Experimente sind besonders lehrreich. Der Verfasser führt beispielsweise an zahlreichen Beispielen vor, wie man flüssige Kohlensäure, flüssige Luft herzustellen und damit zu hantieren hat, und welches die praktischen Verwendungszwecke sind.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 14. April d. J. für den Güterverkehr eröffnete 3,56 km lange Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Meiderich und dem Rangierbahnhof Oberhausen West der Königlichen Eisenbahndirektion Essen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet und die 1,6 km lange bisherige südlichere Verbindung zwischen den genannten Stationen den Vereinsbahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektion Essen abgerechnet worden.

Einführung des doppelgleisigen Betriebes auf der Strecke Sigmundsherberg-Hötzelsdorf.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Auf der bisher eingleisigen Teilstrecke Sigmundsherberg-Hötzelsdorf der Linie Wien-Eger ist nach Herstellung des zweiten Gleises vom 29. April d. J. ab der doppelgleisige Betrieb eingeführt worden. Die bisher zweigleisige Strecke Wien II-Sigmundsherberg ist demgemäß bis Hötzelsdorf ausgedehnt.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 15. Mai d. J. ist der zwischen den Stationen Bentschen und Stefanowo an der Bahnstrecke Bentschen-Lissa i. P. gelegene Haltepunkt Bentschen-Vorstadt für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/P. Der an der Strecke Königsberg-Pillau zwischen Königsberg und Metgethen gelegene Personenhaltepunkt Juditten ist am 15. Mai d. J. auch für den Eilgut- und Stückgutverkehr eröffnet worden. Schwerwiegende Fahrzeuge, welche nicht durch die Seitentüren eines bedeckten Wagens verladen werden können, sowie Sprengstoffe sind von der Abfertigung in Juditten ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 16. Mai d. J. ist die zwischen den Stationen Pempowo und Kobylin an der Bahnstrecke Lissa i. P.-Krotoschin liegende Haltestelle Deutschrode, welche bisher nur dem Personen- und Wagenladungsverkehr diente, auch für die Abfertigung von Stückgut eröffnet worden. Die Abfertigung von lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Bahnlinie Bamberg-Nürnberg bezw. Würzburg-Aschaffenburg gelegenen Stationen V. Klasse Bubenreuth und Gambach — bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Hunde- und Kleinviehverkehr eingerichtet — werden am 1. Juni d. J. für den beschränkten Güterabfertigungsdienst — Abfertigung von Stückgütern bis zum Einzelgewicht von 250 kg — eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Vom 1. Juni d. J. ab erhält die an der Eisenbahnstrecke Hohenstein Wpr.-Berent gelegene Haltestelle Groß Liniewo die Bezeichnung Lienfelde.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das Güterwagenparkverzeichnis Nr 69 (k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und Eperjes-Bártfaer Lokalbahn) ist neu herausgegeben worden. Durch das neu herausgegebene Verzeichnis wird das im April 1899 ausgegebene Verzeichnis Nr 64 und das im Mai 1902 ausgegebene Verzeichnis Nr 69 aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger.

Neu herausgegeben sind die Kilometerzeiger Nr 72 (Eisenbahn Mohács-Pécs), Nr 78 (k. k. priv. Südbahngesellschaft) und Nr 88 (A. Niederländische Staatseisenbahnen, B. Niederländische Centraleisenbahn, C. Nord-Friesische Lokalbahn). Zu dem Kilo-

meterzeiger Nr 54 (Königl. württembergische Staatseisenbahnen) ist der Nachtrag III, zu dem Kilometerzeiger Nr 42 (Königl. Eisenbahndirektion Magdeburg) der Nachtrag VIII und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag III erschienen. Zur Aufhebung gelangten:

1. der im März 1897 ausgegebene Kilometerzeiger Nr 72;
2. der im Dezember 1901 ausgegebene Kilometerzeiger Nr 78;
3. der im Januar 1900 ausgegebene Kilometerzeiger Nr 88 der Niederländischen Staats- und Centraleisenbahnen nebst Nachträgen.

Die **Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften nebst Ausführungsvorschriften — gültig vom 1. Juni 1904 —** sind erschienen und an die Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen verteilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 186 vom 12. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften nebst Ausführungsvorschriften vom 1. Juni 1904 (abgesandt am 13. und 14. Mai d. J.).

Nr I 193 vom 10. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend Verlegung einer Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte des Vereins (abgesandt am 14. Mai d. J.).

Nr I 198 vom 10. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend das zum Druck der Muster 1—5b des Vereinsreiseverkehrs zu verwendende Papier (abgesandt am 14. Mai d. J.).

Nr III 410 vom 6. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 11. Mai d. J.).

Nr III 421 vom 3. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 11. Mai d. J.).

Nr III 422 vom 3. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 11. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Wiedereröffnung der Station Kongsmark a/Röm.

Die am 1. November 1903 geschlossene Güternebenstelle Kongsmark a/Röm wird am 1. Juni d. J. wieder eröffnet und als Station in den Gruppentarif III, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, den Nordostsee-Verbandsgüter- und Tiertarif, den norddeutsch-sächsischen Verbandsgütertarif, den ostdeutschen und den westdeutschen Privatbahn-Gütertarif, sowie den Staatsbahn-Tiertarif einbezogen. Die Station Kongsmark a/Röm ist für den Eil-, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Fahrzeug- und Tierverkehr eingerichtet, jedoch sind von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen:

a) Sprengstoffe,
b) Güter im Einzelgewicht von mehr als 750 kg,
c) Eisenbahnfahrzeuge wie im § 23 des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B genannt.

Die bis zum 1. November 1903 gültig gewesenen Frachtsätze werden in der gleichen Höhe wieder eingeführt.

Für die Beförderung der Eil- und Frachtgüter sowie der Tiere von und nach Kongsmark a/Röm ist von der Landes-Aufsichtsbehörde ein Lieferfristzuschlag von 36 Stunden zu den regelmäßigen Lieferfristen der Station Scherrebek genehmigt worden.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 13. Mai 1904. (1312)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Auf dem Bahnhof Hude ist eine Kopframpe in Betrieb genommen. Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, werden daselbst fortan angenommen und ausgeliefert.

Oldenburg, den 14. Mai 1904. (1313)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni 1904 wird die Verkehrsstelle Chemnitz-Altendorf in den Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen anderseits aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 18. Mai 1904. (1314)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen usw.

Mit dem 10. Juni d. J. wird die Station Ottakring der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Tarif für den vorgenannten Verkehr einbezogen. In die im Nachtrag 3 auf Seite 4 befindliche Schnittafel II ist die Station Ottakring mit dem Teilfrachtsatz von 123 Heller nachzutragen.

Breslau, den 16. Mai 1904. (1315)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppenwechseltarif II/III.

Soweit die Entfernungen zwischen der Station Marienburg (Hannover) und den Stationen der Direktionsbezirke Magdeburg, Erfurt und Halle durch den vorliegenden Tarif erhöht sind, sind den Frachtberechnungen die bisherigen niedrigeren Entfernungen zugrunde zu legen.

Hannover, den 17. Mai 1904. (1316)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Göppingen und Süßen werden zum 20. d. M. in den Ausnahmetarif 9 c (Eisen etc. zur Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern) aufgenommen. Die Tarifstationen geben Auskunft.

Hannover, den 16. Mai 1904. (1317)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Am 20. Mai d. J. treten für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb von den Stationen Hannov. Ströhen, Ströhen-Wagenfeld und Sulingen des Direktionsbezirks Münster und Station Minden i/Westf. des Direktionsbezirks Hannover nach den Hochofenstationen des Direktionsbezirks Essen und der Station Georgsmarienhütte, sowie von Station Homberg a/Rh. und verschiedenen Stationen der bayerischen Staatsbahnen nach Georgsmarienhütte und von den Stationen Straßburg, Hausach und Zweibrücken nach Burbach (Saar) Ausnahmesätze in Kraft.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 9. Mai 1904. (1318)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Französisch-belgisch-deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Zu den Gütertarifen, Teil IV (Flachstarif), tritt am 19. Mai alten/1. Juni neuen Stils d. J. der 1. Nachtrag in Kraft.

Er enthält u. a. Frachtsätze für einige in den Tarif einbezogene russische Stationen sowie für Eyne, Station der belgischen Staatsbahnen, und Lille (porte d'Arras) und Lille (porte des Portes), Stationen der französischen Nordbahn.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung, von der auch Druckstücke des Nachtrags käuflich bezogen werden können.

Cöln, den 17. Mai 1904. (1319)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni d. J. wird die Station Cöln-Ehrenfeld als Versandstation in den Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die Abfertigungsstellen.

Cöln, den 17. Mai 1904. (1320)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländischer Güterverkehr mit Basel.

Mit Geltung vom 1. Juni 1904 wird zu dem Tarife vom 1. Oktober 1902 ein Nachtrag (I) ausgegeben, enthaltend u. a. eine Ergänzung der Beförderungsbedingungen für frische Nüsse dahin, daß diese nur dann als frisch gelten, wenn sie aus der laufenden Ernte herrühren und in der Zeit vom 1. August bis

15. Oktober aufgeliefert werden, ferner die Änderung der Bezeichnung „Naphtha" der Ausnahmetarife 10 und 11 in „Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha)".

Soweit Erhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Bestimmungen noch bis zum 1. September 1904.

Preis 10 ₰.

Cöln, den 13. Mai 1904. (1321)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden für die Stationen Hemelingen für den Empfang von Kohlensendungen in Mengen von mindestens 45 t, welche zur Verschiffung seewärts oder zu Heizzwecken des See- oder Flußschiffahrtsbetriebes bestimmt sind, ermäßigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Münster, den 16. Mai 1904. (1322)

Königliche Eisenbahndirektion.

Im Magdeburg-Halle-sächsischen Tierverkehre treten am 1. Juni d. J. direkte Frachtsätze zwischen den Stationen Ammendorf und Benkendorf des Direktionsbezirks Halle einerseits und den Stationen Gößnitz und Meerane der sächsischen Staatsbahnen anderseits in Kraft. Nähere Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, am 19. Mai 1904. (1323)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der staatlichen württembergischen Nebenbahnen Laupheim-Schwendi und Roßberg-Wurzach werden die Stationen dieser Strecken Laupheim Stadtbahnhof, Schwendi, Haidgau und Wurzach in den vorbenannten Güterverkehr aufgenommen.

Näheren Aufschluß erteilen die Güterabfertigungsstellen.

München, den 17. Mai 1904. (1324)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Juni d. J. treten im Tarifheft 1 unter den im Nachtrag 8 auf Seite 66 angegebenen Bedingungen nachbezeichnete ermäßigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 31 (Rohbenzin usw., Benzin aus Petroleum raffiniert) in Kraft.

Nach / Von	Braunschweig (Hauptbhf.) K. E. D. M.	Braunschweig (Ostbhf.) K. E. D. M.	Halle a/S. K. E. D. Ha.	Magdeburg (alle Bahnhöfe) K. E. D. M.
	Pfennige für 100 kg			
Mähr.-Ostrau K. F. N. B.	334	333	241	283

Breslau, den 19. Mai 1904. (1325)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Güterverkehr (Reichsbahn-Pfalz).

Mit Geltung vom 20. Mai 1904 wird für Milch, kondensierte und konservierte (sterilisierte) in vollen Wagenladungen von Basel Reichsbahn und Basel-St. Johann nach Ludwigshafen a/Rh. zur überseeischen Ausfuhr ein Ausnahmefrachtsatz von 0,85 ℳ für 100 kg eingeführt.

Straßburg, den 15. Mai 1904. (1326)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Großh. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 20. Mai l. J. werden die württembergischen Nebenbahnstationen Laupheim Stadtbhf und Schwendi in den badisch-württembergischen Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen unsere Güterstationen

Karlsruhe, den 18. Mai 1904. (1327)

Generaldirektion.

Im Binnenverkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen, sowie der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und im Wechselverkehr dieser Bahnen untereinander können auch weiterhin bis zum 30. Juni d. J. beim Mangel an S. S.-Wagen für Schienen und Träger Sl. Rug.- und andere geeignete Wagen unter gebührenfreier Beistellung von Schutzwagen verwendet werden.

Magdeburg, den 17. Mai 1904. (1328)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Im Nachtrag V zum Tarifheft 3 für den sächsisch-südwestdeutschen Güterverkehr wird mit sofortiger Gültigkeit die Entfernung für den Verkehr zwischen Maizières und Löbau in Sachsen von 659 auf 859 km abgeändert.

Dresden, den 16. Mai 1904. (1329)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Der Binnen-Gütertarif ist durch Aufnahme von Zusatzbestimmungen zu §§ 51 und 63 der Eisenbahn-Verkehrsordnung betreffend die Beförderung von beschleunigtem Eilgut ergänzt

Die neu aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Neuhaldensleben, den 14. Mai 1904. (1330)

Vorstand
der Neuhaldensleber Eisenbahngesellschaft.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1904 kommt der in der Vereinszeitung d. J. Nr 23 angekündigte Nachtrag IV zur Einführung.

Durch denselben wird u. a. auch die Station Beerfelden (Süddeutsche E. G.) in den Tarif einbezogen.

Aufgehoben werden die Sätze des Ausnahmetarifs 11 (Dachschiefer) für die Stationen Argenthal, Kirchberg (Hunsrück), Kirn, Martinstein und Simmern. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juli 1904. Der Nachtrag kann bei den im Tarif bezeichneten Verkaufsstellen um den Preis von 60 ₰ bezogen werden.

München, den 16. Mai 1904. (1331)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 15. Juni 1904 wird die Station Lahr der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen mit nachstehenden Taxen für Roheisen und altes Eisen in den Ausnahmetarif Nr 1 für metallurgische Erzeugnisse nach Italien aufgenommen:

Schnittsätze nördlich von Italien		A.-T. Nr 1 g Francs für 100 kg
Lahr	Pinow	1,35
	Chiasso	1,48
	Peri	2,24

Straßburg, den 14. Mai 1904. (1332)

Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Norddeutscher und süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg-Deggendorf- und Passau-Donaulände.

Zu den mit 1. Juni 1904 in Geltung tretenden Tarifen Teil II, Heft 1 und 2 für die oben bezeichneten Verkehre gelangt mit Wirksamkeit vom gleichen Zeitpunkte ein Anhang, enthaltend die Schiffsfrachten der unterzeichneten Verwaltung, zur Ausgabe.

Der Anhang kann unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 15. Mai 1904. (1333)

Direktion
der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

In den Lokal-Gütertarif unserer auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen ist unter die besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif eine Ergänzung hinsichtlich der Erhebung besonderer Gebühren für die Eisenbahnverwaltung, infolge Fleischbeschaues im Untersuchungsraume, aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen.

Amsterdam, den 14. Mai 1904. (1334)

Die Generaldirektion.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Am 1. Juni d. J. tritt ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II, in Kraft, enthaltend:

A. Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den auf deutschem Gebiete belegenen Stationen der Almelo-Salzbergener Eisenbahn unter sich, der Nymegen-Clever Eisenbahn unter sich und der Ahaus-Enscheder Eisenbahn unter sich sowie

B. Preistafeln für den vorgenannten Verkehr.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Der Tarif kann durch die Personenabfertigungsstellen auf deutschem Gebiete zum Preise von 1 ℳ käuflich bezogen werden.

Amsterdam, den 14. Mai 1904. (1335)

Deutsch-französischer Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juli 1904 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der

preußisch-hessischen Staatsbahnen, der pfälzischen Eisenbahnen, der badischen, württembergischen, bayerischen und sächsischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der französischen Ostbahnen sowie Paris (Nordbhf.) anderseits in Kraft. Preis 3,50 ℳ.

Durch ihn werden aufgehoben und ersetzt:

a) der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im deutsch-französischen Personen- und Gepäckverkehr, Teil II, Heft A vom 1. März 1898;

b) die im deutsch-französischen Personen- und Gepäcktarif über Herbesthal, Teil II, Heft B vom 1. Januar 1898 enthaltenen Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für den Verkehr zwischen Paris (Nordbhf) einerseits und Bingen, Bingerbrück, Coblenz, Darmstadt, Eltville, Ems, Frankfurt a/M., Homburg v. d. H., Langenschwalbach, Mainz, Rüdesheim und Wiesbaden anderseits.

Mit Inkrafttreten des neuen Tarifs treten geringfügige Fahrpreiserhöhungen ein, während eine Anzahl Fahrkarten, insbesondere gemischter (I/II.) Klasse, in Fortfall kommt. An die Stelle der bisherigen nur für Personenzüge gültigen Fahrkarten III. Klasse treten Schnellzugfahrkarten III. Klasse.

Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau in Straßburg i. Els.

Straßburg, den 9. Mai 1904. (1336)

Namens der beteiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Badische Staatseisenbahnen.

Zum Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut, sowie von Leichen auf den badischen Staatseisenbahnen vom 1. Juni 1900 ist der Nachtrag VII — gültig vom 1. Juni 1904 — erschienen. Derselbe enthält Änderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie des Tarifs. Durch den Nachtrag, in den die für die badischen Staatsbahnen maßgebenden besonderen Bestimmungen und der Tarif für Expreßgut aufgenommen wurden, wird der Expreßguttarif, Teil I, vom 1. Juli 1898 und der badische Expreßguttarif, Teil II, vom 1. April 1900 ersetzt.

Die im Nachtrag enthaltenen besonderen Bestimmungen sind gemäß I (3) der Verkehrsordnung genehmigt.

Karlsruhe, den 16. Mai 1904. (1337)

Großh. Generaldirektion.

Am 1. Juni d. J. tritt ein neuer Tarif für den Nordseebäderverkehr mit Helgoland, Amrum, Wyk a. Föhr, Munkmarsch, Westerland a. Sylt und Lakolk a. Röm in Kraft. Derselbe umfaßt gleichzeitig den Nah- und Fernverkehr. Aufgehoben werden am nämlichen Tage der Tarif für den Verkehr mit Helgoland, Amrum, Wyk und Westerland vom 1. Mai 1902 nebst Nachtrag I und der Anhang zum Tarif für den Nord-Ostsee-Eisenbahnverband (Personen- und Gepäckverkehr) vom 1. Mai 1902. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Fahrkartenausgabe- und Gepäckabfertigungsstellen.

Die besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Altona, den 13. Mai 1904. (1338)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Der Binnen-, Personen- und Gepäcktarif, sowie der Binnen-Gütertarif sind durch Aufnahme von Zusatzbestimmungen zu §§ 40 bezw. 51 und 63 der Eisenbahn-Verkehrsordnung betreffend die Beförderung von Expreßgut und beschleunigtem Eilgut ergänzt.

Die neu aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Berlin, den 14. Mai 1904. (1339)

Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von eisernen Überbauten zu den Personentunnelanlagen auf den Bahnhöfen Merzdorf, Striegau und Siegersdorf, bestehend aus Gleisbrücken von 4,0 m Lichtweite, Oberlichtern und Bahnsteigträgern soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Lieferung umfaßt 81 600 kg Flußeisen und 6380 kg Flußstahlguß. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 6. Juni 1904, vormittags 10 Uhr, an unser Zentralbureau, Claassenstraße Nr 11, einzureichen. Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen in dem genannten Bureau während der Dienststunden von 8—3 Uhr zur Einsicht aus, können auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,50 ℳ in bar von uns bezogen werden.

Breslau, den 11. Mai 1904. (1340)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von 3 500 000 kg Portlandzement am Montag, den 30. Mai 1904, vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 24. Juni 1904. Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 50 ₰ (ohne Bestellgeld und nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben.

Hannover, den 16. Mai 1904. (1341)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge mit elektrischem Antrieb für Bahnhof Bromberg soll verdungen werden. Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem technischen Bureau, Zimmer 194, zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 5 ℳ in bar von uns bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens den 15. Juni d. J., mittags 12 Uhr, frei an uns einzusenden.

Bromberg, den 15. Mai 1904. (1342)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben in öffentlicher Verdingung zu verkaufen

1100 t gebrauchte, noch verwendbare eiserne Schwellen,

in den Bezirken der Bahnbauinspektoren Singen und Konstanz lagernd, und zwar ungefähr 600 t aus Flußeisen und 500 t aus Schweißeisen teils Hilfschen, teils Rheinischen Profils, ferner 172 t alte noch brauchbare Flußstahlschienen 129 mm hoch, teils 7,5 m, teils 9 m lang, in Karlsruhe lagernd, sowie eine in Dinglingen befindliche alte Wagendrehscheibe.

Einige Schwellen können bei uns besichtigt werden.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verkauf abgängiger eiserner Schwellen etc.“ spätestens Mittwoch, den 1. Juni d. J., vormittags 9 Uhr bei uns einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen und der Angebotsbogen nebst Zeichnungen der Schwellen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 9. Mai 1904. (1343)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen.

Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 79 Losen.

Zur Besichtigung in Zwolle, Utrecht und Tilburg vom 24. Mai bis zum 6. Juni 1904 (ausgenommen Sonntags).

Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen von obengen. Ges. IV. Abt. Zentraldienst in Utrecht oder von Magazinverwaltern in Zwolle, Utrecht und Tilburg.

Offerten bis zum 6. Juni 1904 portofrei an die I. Abt. Zentraldienst Utrecht einzureichen.

Submittenten sind bis zum 20. Juni 1904 an ihre Offerten gebunden. (1344)

Der Generaldirektor.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 50 ausgemusterten Eisenbahnwagen am 7. Juni 1904, vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer Nr 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen“ an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer Nr 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in bar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 14. Mai 1904. (1345)

Königliche Eisenbahndirektion.

8. Offene Stellen.

Geprüfter Lokomotivheizer

zum 1. Juli d. J. gesucht.

Anfangsgehalt 1000 ℳ, Höchstgehalt 1600 ℳ jährlich. Fahrgelder und Prämien jährlich etwa 200 ℳ. Außerdem freie Dienstkleidung.

Gesuche mit Lebenslauf und Zeugnisabschriften sind bis zum 1. Juni d. J. an uns einzureichen.

Perleberg, den 16. Mai 1904. (1346)

Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.
Lauer.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 41. 28. Mai 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Der neueste Betriebsabschluß der preuß.-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Das 50jährige Jubiläum der Semmeringbahn.

Gesetzentwurf für den Staatsbetrieb der italienischen Eisenbahnen.

Nachrichten:

Deutschland: Ständige Tarifkommission. — Einnahmen der preus-hessischen Staatsbahnen. — Packmeisterdienst. — Eisenbahntarife u. Wasserfrachten. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Entwurf zu den Hochbauten für d. neuen Personenbahnhof in Metz. — Verkehr u. Einnahmen der bayer. Staatsbahnen. — Rechnungsabschluß der sächs. Staatsbahnen. — Abschaffung der Akkordarbeit u. Einführung des Neunstundentags in den württemberg. Staatswerkstätten. — Verkehr und Einnahmen der württemberg. Staatsbahnen. — Einnahmen der bad. Staatsbahnen. — Unerwarteter Bremsversuch. — Schnellfahrten auf gewöhnlichen Eisenbahngleisen. — Ein vermeintliches Tarifkuriosum. — Spar- u Darlehnsverein des Personals der sächs. Staatsbahnen. — Personalnachrichten.

Österreich: Durchschlag d. Wocheiner Tunnels. — Erhöhung d. Nebengebühren. — Wagenstandgelder. — Einnahmen der österr. Staatsbahnen im April. — Bauarbeiten der Südbahn. — Vierzigjähriges Jubiläum des Präsidenten Ziffer.

Ungarn: Die ungar. Staatsbahnen in der Staats- u. Volkswirtschaft des Landes. — Genehmigung der ungar. Investitionsvorlage. — Betriebseinnahmen der ungar. Eisenbahnen. — Voranschlag der ungar. Staatsbahnen. — Elektr. Motorwagenfahrten zwischen Popräd und dem Bade O-Tátrafüred. — Personalnachrichten.

Übrige europäische Länder: Pariser Stadtbahn. — Einnahmen der französischen Eisenbahnen im April. — Schweizer. Eisenbahnfahrpläne. — Basel u. die schweizer. Bundesbahnen. — Simplontunnel. — Schweizer. Jurabahnen. — Kantonale Eisenbahnpolitik. — Schweizer. Alpendurchstiche. — Die Organisation der schweizer. Eisenbahnangestellten. — Einnahmen der schweizer. Bundesbahnen im April. — D-Züge der engl. Ostbahn. — Der Sonderzug König Eduards. — Kurze Fahrzeit eines Postzuges. — Schadenfeuer in London. — Die russ. Bahnen in 1903. — Bahnhofsfeuerwehren. — Ausbau des russischen Bahnnetzes.

Fremde Weltteile: Kraftwagen in Indochina. — Ostafrikanische Bahnbauten im englischen Gebiet.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr 15 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Der neueste Betriebsabschluß der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Während in früheren Jahren das finanzielle Ergebnis der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft für das zuletzt abgeschlossene Etatsjahr erst im folgenden Winter bei Zusammentritt des Landtags bekannt gegeben wurde, hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten jüngst im Herrenhaus die wichtigsten Zahlen aus dem vorläufigen Betriebsabschlusse für 1903 schon jetzt der Öffentlichkeit übergeben. Man kann dem Herrn Minister für dieses im Landtag wiederholt befürwortete Vorgehen nur Dank wissen, da eine solche rechtzeitige Kundgabe allen Beteiligten — nicht zum wenigsten der Regierung selbst — zugute kommt.

Nach den Mitteilungen des Herrn Ministers beziffert sich der Betriebsüberschuß der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft für 1903 auf nicht weniger als ***608 000 000 M.*** Er ist also von 517 000 000 ℳ im Jahre 1901 (541 000 000 ℳ im Jahre 1902) in zwei Jahren um 91 000 000 ℳ gestiegen. An diesem Ergebnis ist vor allem eins interessant. Während die Einnahmen gegen den Etat um *129 000 000 ℳ* gestiegen sind, hat die Eisenbahnverwaltung von diesen nur *14 %* = *18 000 000 ℳ* zur Bestreitung des Betriebsaufwandes in Anspruch genommen. Der Betriebskoeffizient (das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen) ist dadurch auf *59,86 %* zurückgegangen und die Rente auf *7,3 %* oder, wenn man von dem Anlagekapital die 2 Milliarden, welche aus den Betriebsüberschüssen für Bauzwecke verwendet sind, außer Ansatz läßt, sogar auf annähernd 10 % gestiegen.

Hier hat man das ganze Bild eines in voller Kraftentfaltung befindlichen staatlichen Großbetriebes vor sich. Wiewohl bekanntlich alle baulichen Ergänzungen bis zur Höhe von 100 000 ℳ im Einzelfall auf den Betriebsetat übernommen, aus diesem jährlich über den Ersatz hinaus namhafte Summen zur Vermehrung des Fahrparks verwendet, in einem Jahre, wie wir berechnet, 40 neue Schnellzugpaare eingelegt, die Hauptlinien in steigendem Umfange mit schwerem Oberbau belegt sind, zeigt sich doch dies überaus günstige finanzielle Bild. Auch die nahe 1000 km verstaatlichter Bahnen haben ebenso wenig wie die jährlich in größerem Umfang zuwachsenden geringen Ertrag gebenden neuen Nebenbahnen den großen wirtschaftlichen Strom hemmen können. Im Gegenteil: statt einer Verwässerung der Rente und Verschlechterung des Betriebskoeffizienten zeigt sich für den Gesamtbereich eine stete Besserung. Das sind auch die von uns wiederholt hervorgehobenen wichtigen Wirkungen des Großbetriebes. Je schwerere Sorgen die Beisteuer der Bundesstaaten zu den Ausgaben des Reiches verursacht, um so ernstlicher wird man sich doch nachgerade im deutschen Vaterlande die Frage vorlegen müssen, ob es sich wirtschaftlich vertreten läßt, alljährlich die nach vielen Millionen zählenden Summen ungehoben zu lassen, die durch einen engeren Zusammenschluß der deutschen Staatsbahnverwaltungen voraussichtlich erspart werden könnten. Ein einfaches Rechenexempel ergibt, daß unter Zugrundelegung des preußischen Betriebskoeffizienten für alle deutschen Staatsbahnen eine Verminderung der *Jahres*ausgaben um annähernd *80 000 000 ℳ* eintreten würde. Selbst bei aller Schonung bestehender Verhältnisse wird man mit Bestimmtheit auf die Einbringung eines erheblichen Teiles dieser Ersparnis rechnen dürfen. Bemißt man ihn bei übertriebener Vorsicht auf nur reichlich ein Drittel jener Summe, so beträgt die Ersparung ziemlich 30 000 000 ℳ jährlich.

Welcher Segen würde gerade den Staaten, die unter den Anforderungen des Reichs so schwer zu tragen haben, und ebenso sehr dem gesamten Verkehrsleben erwachsen, wenn die

Vereinigung der Kräfte, welche auf anderen wirtschaftlichen Gebieten in Deutschland erfolgreich zur Durchführung gelangt ist, auch auf dem Verkehrsgebiete endlich zur Tat gemacht würde! Uns scheint der jetzige Zeitpunkt zu solcher Sammlung der Kräfte besonders geeignet. Zwar hat das letzte Betriebsjahr erfreulicherweise dank dem allgemeinen Aufschwung bei allen deutschen Staatsbahnen günstigere Ergebnisse gezeitigt, als seine beiden Vorgänger, aber überall ist doch auch die Erkenntnis befestigt, daß auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens immer neue Aufgaben und neue Belastungen namentlich durch den unaufschiebbaren weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes erwachsen. Um dem damit verbundenen Sinken der Gesamtrente entgegenzuwirken, gibt es kein sichereres Mittel als wieder den Zusammenschluß zu gemeinsamen Einrichtungen, zu großen Vereinigungen, durch die eine Vereinfachung des gesamten Verkehrsapparats, die Beseitigung aller Hemmungen und Reibungen, Ersparnisse in großem Stil herbeigeführt werden können. In allen deutschen Landtagen sind diese Fragen verschiedentlich erörtert, jetzt möchte man wohl auch einmal Taten sehen! v. M.

Das 50 jährige Jubiläum der Semmeringbahn.

In diesen Tagen wird sowohl im Semmeringgebiete, als auch in Wien der 50. Gedenktag der Eröffnung der Semmeringbahn festlich begangen. Man tut recht daran, sich dieses denkwürdigen Tages zu erinnern. Bedeutete doch der Bau der Semmeringbahn zu einer Zeit, in der man allgemein die Überschienung der Alpen mit Adhäsionsbahnen noch für unmöglich hielt, ein kühnes technisches Wagnis, und bildete die glückliche Vollendung des Werks einen Triumph der österreichischen Techniker. Auch in kommerzieller Beziehung ist diese Bahnverbindung von großem Segen nicht nur für die Bevölkerung der von der Bahn durchzogenen Ortschaften, sondern für das ganze Reich und den Weltverkehr geworden. Bildete ja diese Gebirgsbahn das letzte Glied der Bahnverbindung zwischen der Ostsee und dem Adriatischen Meere, wie dies die denkwürdigen, in Stein gemeißelten Worte an dem Eingangstore des Semmeringtunnels verkünden: „Franciscus Josephus I. Austr. Imp. hominum rerumque commercio Adriaticum Germanico iunxit mare.“ (Franz Joseph I., Kaiser von Österreich, ließ für den Verkehr der Personen und Waren das Adriatische mit dem Deutschen Meere verbinden.)

Und noch ein weiterer Gesichtspunkt kommt hinzu, von dem die Bedeutung der Semmeringbahn zu beurteilen ist: dies ist die Erschließung des Semmerings für Wien und die Wiener. Die Semmeringbahn war's, welche die von ihr durchzogenen Wälder und Höhen der Wiener Bevölkerung näher gebracht, welche, wie sich der bekannte Dichter Rosegger in der Festschrift zur Jubelfeier der Semmeringbahn treffend ausdrückt, den Semmering zum „alpinen Vorort“ von Wien gemacht hat.

In kaum zwei Stunden führt die Semmeringlokomotive den Reisenden von Wien aus in eine erhabene Gebirgswelt und bietet ihm stets wechselnde herrliche Ausblicke sowie einen unerschöpflichen Quell der mannigfaltigsten Naturstimmungen. Hierher flüchtet der Wiener aus dem Gewühl des Großstadtlebens und genießt in vollen Zügen die Herrlichkeiten, welche die Natur in so reichem Maße bietet. Der Wiener kennt und liebt seinen Semmering, und als der Gedanke auftauchte, das 50jährige Jubiläum der Eröffnung der Semmeringbahn zu feiern, da erinnerte sich der Wiener daran, daß es die Semmeringbahn war, die ihm die vertraute Bekanntschaft mit seinem lieben Semmering ermöglichte. Die Stadt Wien war sich bewußt, daß sie eine Dankesschuld erfülle, wenn sie das Fest mitbegehe. So ist denn die Jubiläumsfeier nicht auf die Fachkreise beschränkt. Nein, die ganze Bevölkerung von Wien, wie nicht minder jene der von der Bahn durchzogenen Gebiete nimmt innigen Anteil an dem Feste und gedenkt hierbei pietätvoll der Männer, welche der Herstellung der ersten Schienenverbindung über die Alpen ihre Kraft und ihr Leben geweiht haben. Um das hohe Verdienst jener Männer nach Gebühr würdigen zu können, muß man sich die Verhältnisse jener Zeit vergegenwärtigen, in der zum erstenmal der Gedanke auftauchte, den Semmering zu überschienen. Damals (1838) galt es noch als unumstößlicher Grundsatz, daß für die Adhasionsbahnen mit Dampfbetrieb keine größeren Steigungen als 1:200 und keine schärferen Krümmungen als solche von 475 m Halbmesser angeordnet werden dürfen. Für die Bewältigung größerer Steigungen waren sogenannte Seilrampen mit feststehenden Dampfmaschinen in Anwendung. Da der tiefste Punkt des Semmeringpasses um etwa 580 m höher liegt als die Station Gloggnitz und die Entfernung zwischen Gloggnitz und Semmering — in gerader Linie gemessen — nur 10200 m beträgt, so hätte bei Vermeidung jedes Wegverlustes die Rampe in dem Steigungsverhältnis von 1:17 angelegt werden müssen. Diese ungünstigen Bodenverhältnisse des Semmeringgebietes waren auch Veranlassung, daß man an eine Abschwenkung der Trasse nach Osten und Führung der Linie durch Ungarn ernstlich dachte, ein Plan, dem der Palatin Erzherzog Josef seine besonderen Sympathien entgegenbrachte. Diesen Bestrebungen trat jedoch Erzherzog Johann entgegen, indem er die Überschienung des Semmeringpasses mit allen Mitteln förderte, da ihm, als einem warmen Freund der Alpenländer, die Führung der Trasse durch Steiermark und Graz sehr am Herzen lag. Durch eine eigene Pionierabteilung ließ er genaue Trassenstudien von Gloggnitz bis Triest durchführen, deren Ergebnis jedoch hinsichtlich des Semmering-Überganges insofern ungünstig war, als die Behauptung aufgestellt wurde, daß ein rationeller Verkehr über den Semmering nur durch Einführung des Pferdebetriebes möglich und wirtschaftlich sei. Bei diesen Umständen war es außerordentlich wichtig, die Frage über die Art der Betriebsführung vor allem einer glücklichen Lösung zuzuführen, da hiervon nicht nur die Wahl des Überganges über den Gebirgsstock, sondern auch für die Einzelanordnung der Trasse abhängig war. Für den Fall der Entscheidung zu gunsten einer Adhäsionsbahn mußte sodann die zulässige Höchststeigung der Bahnanlage für einen derartigen Betrieb erst festgestellt werden. Die Lösung dieser Frage war bei dem damaligen Stande des Lokomotivbaues sehr schwierig, da es bis dahin noch keine eigentlichen Gebirgslokomotiven gab, mit welchen steilere Rampen bewältigt werden konnten, und weil über die praktische Durchführbarkeit des Verkehres einer derartigen Gebirgsbahn noch keinerlei Erfahrungen vorlagen.

Ingenieur Matthias Schönerer, Direktor der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, war der erste, der die Herstellung einer Adhäsionsbahn zur Verbindung der (am 5. Mai 1842 eröffneten) Wien-Gloggnitzer Eisenbahn mit der (seit 1844 von Mürzzuschlag nach Graz und 1849 bis Laibach eröffneten) Linie der südlichen Staatsbahnen plante. Schönerer, der aus der Schule der bedeutenden österr. Ingenieure v. Gerstner (Vater und Sohn) hervorgegangen war, hatte eine Studienreise nach Amerika unternommen, sich an den von William Noris in Philadelphia durchgeführten Versuchen mit Adhäsionsmaschinen beteiligt und ferner dem Betrieb der Seilbahnen seine vollste Aufmerksamkeit geschenkt. Schon im Jahre 1839 führte er die Trassierung der Semmeringbahn für Adhäsionsbetrieb mit Anwendung der Höchststeigungen von 1:30 durch.

Seither beschäftigte der Plan einer Überschienung des Semmeringpasses die maßgebenden Kreise, und er nahm in dem Augenblick greifbare Gestalt an, als im Dezember 1841 auf Antrag des Hofkammerpräsidenten Freiherrn v. Kubeck das denkwürdige Kaiserliche Reskript erging, durch welches angeordnet wurde, daß der Bau der Hauptlinien, darunter jener von Wien nach Triest, auf Staatskosten zu erfolgen habe. Mit dem Studium der Überschienung des Semmerings wurde Oberingenieur Ghega berufen. Er wurde am 10. Januar 1802 als Sohn eines österreichischen Marinebeamten in Venedig geboren. Nach Beendigung der Studien an der Universität Padua wurde er daselbst zum Doktor der Mathematik graduiert. 1819 trat Ghega in den Dienst der Staatsbaudirektion in Venedig und war dort 17 Jahre tätig. 1836 trat er in den Dienst der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und besichtigte in deren Auftrage in den Jahren 1836 und 1837 die Eisenbahnbauten in Deutschland, Belgien, Frankreich und England, um seine Kenntnisse auch in dieser Richtung zu erweitern; Ghega war ferner bei dem Bau der Linien Rabensburg - Brünn, Lundenburg - Olmütz sowie bei den Projektierungsarbeiten für die Verbindungslinien von Brünn nach Prag beziehungsweise Prag - Olmütz tätig. In der zweiten Hälfte des Jahres 1840 wurde Ghega zum Adjunkten des Landesbaudirektors in Tirol ernannt und kehrte so wieder in den Staatsdienst zurück; doch währte seine Dienstleistung daselbst nur kurze Zeit, da er bereits im Jahre 1842 zum Inspektor der Staatsbahnen für den Bau der südlichen Staatsbahnlinien ernannt wurde. In dieser Eigenschaft unternahm Ghega in Begleitung seines Mitarbeiters v. Löhr neuerlich eine Studienreise nach England und Nordamerika. Die Beobachtungen und Erfahrungen auf dieser Reise brachten ihn zu der festen Überzeugung, daß der Semmering mittels Adhäsionsmaschinen überschreitbar sei. Während seiner Abwesenheit wurden die nötigen Studien und Erhebungen gepflogen. Im ganzen sind in den Jahren 1842 bis 1845 sechs verschiedene Pläne für die Ad-

häsionsbahnen, außerdem eine Trasse für die Einführung eines atmosphärischen Betriebes und endlich auch eine Linie für die Seilrampen der Trassen Gloggnitz-Schottwien und Spital-Mürzzuschlag dem näheren Studium unterzogen worden.

Trotz des damals in Deutschland und Belgien noch hochgehaltenen Seilbahnsystems und der zu jener Zeit gemachten viel verheißenden Erfindung der atmosphärischen Bahnen, an welche selbst gewiegte Fachmänner die größten Hoffnungen knüpften, blieb Ghega unerschütterlich fest bei seinem auf wissenschaftlicher Überzeugung beruhenden Entschlusse und vertrat mit aller Entschiedenheit das System der Adhäsionsbahn. Unter den entworfenen Trassen entschied sich Ghega für die über Gloggnitz und Payerbach mit Steigungen von 1:40. Dieser Entschluß erregte unter den berufenen Organen einen heftigen Kampf, und selbst viele der angesehensten Ingenieure sprachen sich auf das Entschiedenste gegen Ghegas Plan aus. Man bezweifelte dessen Ausführbarkeit sowie die Möglichkeit einer zweckentsprechenden Betriebsführung. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, daß noch keine Lokomotive vorhanden sei, welche bei längeren Steigungen nennenswerte Lasten befördern könnte, daß ferner auf einer in so bedeutender Höhenlage (890 m über dem Meeresspiegel) geführten Bahn der ungünstigen klimatischen Verhältnisse wegen eine regelmäßige Betriebsführung gar nicht möglich sei, und daß endlich, abgesehen von den großen Bauschwierigkeiten der auf steilen Felsgehängen und unzugänglichen Felsschluchten auszuführenden zahlreichen und groß angelegten Kunstbauten, die Befahrung der Bahnstrecke talabwärts für die Reisenden geradezu lebensgefährlich sei.

Ghega, bestärkt durch die Erfahrungen, welche er bei seiner Studienreise auf der Baltimore-Ohio-Eisenbahn gesammelt hatte, verlor trotz aller Anfechtungen seiner Gegner den Mut nicht und erhärtete gleichzeitig auch auf mathematisch-wissenschaftlichem Wege die Durchführbarkeit seines Plans. Die Regierung selbst war in den Jahren 1845 und 1846 durch Angriffe der Widersacher Ghegas einigermaßen beeinflußt und zögerte anfänglich mit der Entscheidung. Erst im Jahre 1847 entschloß sie sich, die Vorschläge Ghegas anzunehmen; sie konnte dies um so leichter tun, als mittlerweile die von Ghega einige Jahre vorher aufgestellten Behauptungen auf praktischem Wege ihre volle Bestätigung gefunden hatten. So wurde in Amerika und England der Seilbahnbetrieb auf den Rampen Greensville-Roanoke (1:55), Hatzleton (1:38), Birmingham-Gloucester (1:37,5), Edinburgh-Glasgow (1:42), Manchester-Leeds (1:49) eingestellt und dafür Lokomotivbetrieb eingeführt. Auch auf der ursprünglich für Pferdebetrieb eingerichteten Rampe Vienenburg-Harzburg (1:46) und auf der anfänglich für atmosphärischen Betrieb (1:28) erbauten Rampe Paris-St. Germain wurde gleichfalls der Adhäsionsbetrieb aufgenommen. Außerdem sei noch erwähnt, daß auf Ghegas Einfluß hin in Württemberg die Geißlinger Stiege und in Bayern die Neumarkter Rampe (1:36 und 1:40) ohne weitere Bedenken als Adhäsionsbahnen in Bau genommen wurden. Die in den Jahren 1843 bis 1846 erbauten atmosphärischen Bahnen von Kingstown-Dalkey, Exeter-Plymouth, Croydon-Portsmouth hatten sich nicht bewährt und wurden für anderen Betrieb umgebaut.

Die Wirren des Jahres 1848 drängten die Regierung zu einer raschen Aufnahme der Bauarbeiten, um der notleidenden Bevölkerung einen ausreichenden Erwerb zu bieten, und gaben somit gleichzeitig den Ansporn zum Beginn des Baues einer der wichtigsten und technisch schwierigsten Alpenbahnen des Festlandes, dessen Gelingen Ghega zum unvergänglichen Ruhme gereichte. Man begann zunächst im Jahre 1848 mit den Bauarbeiten in der Strecke Gloggnitz-Payerbach. Die Vergebung der Bauarbeiten in der Strecke Payerbach-Mürzzuschlag erfolgte in den Jahren 1848—1850. Aber noch vor Beginn des Baues hatte Ghega einen neuerlichen Kampf mit der Presse und der Fachzeitschrift des damals gegründeten Ingenieur-Vereins zu bestehen, welche das Vorhaben Ghegas als ein gänzlich verfehltes Unternehmen bezeichneten und die Regierung einer mutwilligen Verschleuderung der Staatsgelder anklagten. Ghegas entschiedene Erwiderung war der Ausfluß seiner innersten, auf Erfahrungen und wissenschaftlicher Grundlage begründeten Überzeugung, und deshalb vermochten alle diese Anfechtungen und Besorgnisse auf ihn keinen Eindruck auszuüben. Die maßgebenden Organe bewahrten aber volles Vertrauen zu Ghega und beschlossen, die Durchführung des gewaltigen Baues nach besten Kräften zu fördern.

In betreff der von Ghega niemals bezweifelten Möglichkeit der Beschaffung geeigneter Lokomotiven entschied sich die Regierung für einen öffentlichen Preisbewerb, bei welchem der Sieger mit einem Preise von 20 000 Dukaten ausgezeichnet werden sollte. Die denkwürdige Preisausschreibung wurde im Mai 1850 in 3 Sprachen (deutsch, französisch und englisch) erlassen.

Die zu den Wettbewerbsfahrten eingelangten Lokomotiven waren: Lokomotive „Bavaria", gebaut von J. Maffei in München, Lokomotive „Wiener-Neustadt", gebaut von W. Günther in Wiener-Neustadt, Lokomotive „Seraing" von John Cockerill in Seraing, Belgien, Lokomotive „Vindobona", gebaut von der Lokomotivfabrik der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn in Wien. Die Versuchsfahrten mit den Preislokomotiven fanden in der Zeit zwischen dem 13. August und 16. September 1851 auf der 6,2 km langen Strecke Payerbach-Abfaltersbach (Eichberg) statt, auf welcher Strecke Steigungen von 1:40 auf etwa 3 km Länge und Krümmungen bis zu 190 m Halbmesser vorkommen. Auf Grund der Probefahrtergebnisse wurde der erste Preis der Lokomotive „Bavaria", der zweite der Lokomotive „Wiener-Neustadt", der dritte der Lokomotive „Seraing" und der vierte der Lokomotive „Vindobona" zuerkannt. Diese Lokomotiven entsprachen zwar den Bestimmungen der Preisausschreibung, konnten aber zur Ausführung nicht empfohlen werden, da voraussichtlich mit keiner von ihnen ein regelmäßiger Betrieb auf dem Semmering hätte geführt werden können.

Dem Freiherrn von Engerth gelang es indessen, unter Verwertung der Vorzüge aller Wettbewerbslokomotiven eine Lokomotive für Gebirgsbahnen zu konstruieren, welche sich bestens bewährte. Inzwischen wurde der Bau der Semmeringbahn rastlos gefördert. 16 000 bis 20 000 Arbeiter wurden bei dem Bau des großen Werks beschäftigt.

Die Semmeringbahn hat eine Länge von 41 km; hiervon liegen auf österreichischer Seite 29,02 km. Die zu bewältigende Steigung zwischen Gloggnitz (438 m Seehöhe) und dem Scheitelpunkt des großen Grenztunnels (899 m) beträgt 460 m. Von da fällt die Bahn auf der steirischen Seite bis Mürzzuschlag (680 m Seehöhe) um 218 m. Die Bahn weist von ihrer Gesamtlänge fast genau zur Hälfte gerade, zur anderen Hälfte gekrümmte Linie mit dem geringsten Halbmesser von 189,6 m auf. Im Zuge der Bahnen befinden sich 16 größere Viadukte, welche — die Anwendung des Eisens für Pfeiler und Brückenträger war noch zu wenig bekannt — aus Steinquadern und Ziegelgewölbe hergestellt wurden. Vier von ihnen in Höhen zwischen 36,4 und 45,7 m sind in zwei Stockwerken ausgeführt, und zählte der größte, jener über die kalte Rinne, zu den höchsten gewölbten Eisenbahnviadukten. Ungefähr 10 % der gesamten Bahn sind durch 15 Tunnel geführt; der den Semmeringsattel unterfahrende 1429 m lange Haupttunnel war in der damaligen Zeit, in der der Tunnelbau, vor allem was die Bohr- und Sprengtechnik betrifft, noch in den Kinderschuhen steckte, der längste Tunnel in Österreich und einer der längsten der damals bestandenen Tunnel überhaupt.

Die angeführten 16 Viadukte geben eine Gesamtlänge von 1477 m und die im Zuge der Linie befindlichen 15 Tunnel eine solche von 4533 m. Außer diesen größeren Bauobjekten wurden noch 118 gewölbte Brücken von 2—15 m Spannweite und 11 Brücken mit Eisenkonstruktionen mit den Spannweiten von 2—10 m erbaut. Die Gesamtlänge der ausgeführten Wand- und Stützmauern beträgt 13 km. Das gesamte aufgewendete Mauerwerk beläuft sich auf 610 530 cbm, d. i. etwa 14,5 cbm für 1 m Strecke. Diese außergewöhnlich hohe Ziffer der Mauerwerksanlagen hat der Bahn den Beinamen der „gemauerten Eisenbahn" eingebracht. Die bewegte Erdmasse betrug 2 019 000 cbm und das durch Sprengung beseitigte Felsgestein 1 387 600 cbm.

Der Oberbau wurde mit Rücksicht auf die kühnen Steigungs- und Richtungsverhältnisse der Bahn sowie in Anbetracht der Verwendung schwerer Gebirgslokomotiven in besonders fester Weise ausgeführt. Die kräftigen Eisenschienen, im Gewichte von 42,5 kg für das laufende Meter, hatten eine Länge von 5,688 m und waren von sieben, mit je zwei eisernen Unterlagsplatten versehenen Querschwellen in einer durchschnittlichen Entfernung von 0,95 m unterstützt. Unter diesen Querschwellen wurden noch Langschwellen eingezogen. Die Verbindung der Schienen untereinander wurde durch Flachlaschen mit vier Schraubenbolzen bewerkstelligt und war als sogenannter fester Stoß ausgebildet. Zur sicheren Lagerung dieses Holzrostes wurde geschlagener Schotter verwendet, welcher nicht unmittelbar auf dem angeschütteten oder abgegrabenen Boden, sondern auf eine solide Steinunterlage gebettet und durch beiderseitige Bankettmauern abgeschlossen wurde.

Zahlreicher Besuche hatte sich der Bau der Semmeringbahn zu erfreuen: die Erzherzoge Albrecht, Rainer und Sigismund; fremdländische Gesandte, darunter Otto v. Bismarck; der Minister der öffentlichen Arbeiten in Frankreich; im und außer Dienst stehende österreichische Minister, hohe Staatsbeamte und Generale; die Schüler der Ecole des ponts et chaussées und viele andere bezeigten das allseitige Interesse an dem Bau der Semmeringbahn. Kaiser Franz Josef I. befuhr am 12. April 1854 die Bahn zum erstenmal, zum zweitenmal am 16. Mai 1854.

Am 15. Mai 1854 wurde die Bahn für den Güterverkehr, am 17. Juli 1854 für den Personenverkehr und am 15 August 1854 für die beschleunigten Personenzüge eröffnet. Die Semmeringbahn war sonach in einem Zeitraume von sechs Jahren erbaut worden; die Kosten ihrer Herstellung erreichten den Betrag von 46,5 Millionen Kronen, d. i. von rund 1 134 000 Kronen für 1 km.

Dem Ingenieur Ghega und seinen treuen Mitarbeitern gebührt das Verdienst, die erste große Alpenbahn auf dem Festlande in der genialsten und vollkommensten Weise erbaut zu haben. Ihrem vorausblickenden Geiste, ihren gründlichen fachwissenschaftlichen Kenntnissen, ihrer unermüdlichen Tatkraft und Vorsorge für eine gediegene Bauausführung ist es zu danken, daß die Bahnstrecke mit allen ihren großen Bauwerken heute noch nach einem fünfzigjährigen, von Jahr zu Jahr gesteigerten Verkehr in ihrer ursprünglichen Anlage fast ohne wesentliche Umgestaltungs- und Erweiterungsbauten ihrem Zwecke nach jeder Richtung voll entspricht. Wie mächtig der Verkehr der Semmeringbahn sich entwickelt hat, erhellt aus einem Vergleich der Zahl der Personenzüge von einst und jetzt. Während im Jahre 1854 nur 4 Postzüge über den Semmering verkehrten, ist im laufenden Jahre die Zahl der Personen- und Schnellzüge auf 24 gestiegen.

Zugleich mit der Ausgestaltung des Zugverkehrs stieg auch von Jahr zu Jahr die Zahl der Reisenden und damit auch die Belastung der Personen führenden Züge. Trotzdem die Rohlast eines Schnellzuges gegenwärtig im Durchschnitte viermal so hoch ist als seinerzeit bei Einführung des ersten täglich verkehrenden Schnellzuges, ist es doch möglich gewesen, die Fahrgeschwindigkeit allmählich zu steigern. Während im Jahre 1864 zur Fahrt von Wien bis Triest mit dem Schnellzuge 15 Stunden 11 Minuten benötigt wurden, ist diese Strecke in den Jahren 1874 in 14 Stunden 51 Minuten, 1884 in 13 Stunden 42 Minuten, 1894 in 13 Stunden 5 Minuten zurückgelegt worden. Gegenwärtig fährt der schnellste Zug von Wien bis Triest in 12 Stunden 10 Minuten und dürfte in absehbarer Zeit auch diese Fahrdauer noch eine weitere Kürzung erfahren.

Gleichwie der Personenverkehr steigerte sich im Laufe der Zeit auch die Güterbewegung, doch kann hierbei nicht die Anzahl der Güterzüge in Betracht gezogen werden, da die Verwendung von Lokomotiven mit stetig wachsender Leistungsfähigkeit es gestattete, mit den Güterzügen weit größere Lasten zu befördern, so daß die Zugzahl nicht in demselben Verhältnisse wie die beförderte Gewichtsmenge gestiegen ist.

Was die Größe des Semmeringverkehrs betrifft, so betrug die Anzahl der in den Semmeringstationen ausgefolgten Fahrkarten im Jahre 1862: 47 424, im Jahre 1882: 158 791, im Jahre 1902: 364 512 und die Anzahl der in den Semmeringstationen abgegebenen Fahrkarten im Jahre 1902: 422 110 Stück. Zu diesen Ziffern ist noch der Gesamtdurchzugverkehr mit Aufenthalt in den Semmeringstationen, ferner der Gesamtverkehr mit Monats- und Jahreskarten hinzuzurechnen. Für den Güterverkehr liegen folgende Ziffern vor:

Güter-Auf- und Abgabe in den Semmeringstationen:

1862	1882	1902
63 477 t	152 223 t	261 665 t

Über den Semmering beförderte Güter:

1862	1882	1902
348 844 t	933 832 t	1 865 476 t

Wir schließen hiermit unsere Ausführungen über die jubilierende Semmeringbahn und möchten dem Wunsche Ausdruck verleihen, daß der Bau dieser Bahn auch in den nächsten 50 Betriebsjahren ebenso wacker standhalten möge wie bisher zur Ehre und zum Preise seiner Schöpfer, vor allem des genialen Ghega. Gelegentlich der Jubelfeier der Semmeringbahn werden die Festteilnehmer auch zu dem Denkmale pilgern, welches der österreichische Ingenieur- und Architektenverein in Abstattung einer alten Ehrenschuld dem Meister Ghega auf der Höhe des Semmerings im Angesicht des großen Werkes gesetzt hat, und vor diesem Wahrzeichen einer neuen Zeit dem großen Toten ihre Huldigung darbringen, der dem Eisenbahnbau neue, ruhmreiche Wege gewiesen hat.

Gesetzentwurf für den Staatsbetrieb der italienischen Eisenbahnen.

Obiger Gesetzentwurf wurde, wie in Nr 25 d. Ztg. mitgeteilt, am 17. März d. J. dem italienischen Abgeordnetenhause vom Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt. Der genaue Titel des Gesetzes lautet: „Einrichtung des Staatsbetriebes auf den nicht an Privatunternehmungen überlassenen Bahnen"; es handelt sich also darin um grundsätzliche Bestimmungen allgemeiner Natur, welche ein bestimmtes Bahnnetz nicht ins Auge fassen.

Der Entwurf besteht aus 70 Artikeln, die in 10 Abschnitte zusammengefaßt sind; es geht ihm ein genauer erläuternder Bericht voraus, dem einige übersichtliche Abhandlungen beigefügt sind über die Einrichtung von Staatsbetrieben, wie sie in Italien und im Ausland vorgeschlagen oder eingeführt wurden.

Der Bericht beginnt mit der kurzen Wiedergabe der Geschichte der italienischen Bahnen seit ihrem Ursprunge bis zum heutigen Tage und behandelt etwas ausführlicher nur den Zeitraum, während dessen, wie der Bericht sagt, das einzige Beispiel eines wirklichen Betriebes der italienischen Bahnen unmittelbar durch den Staat und für seine Rechnung zu verzeichnen ist. Es handelt sich um die Linien Piemonts vor der Vereinigung Italiens, deren Staatsbetrieb durch die Erlasse der Jahre 1847 und 1853 geregelt wurde. Nach Bildung des vereinigten Italiens wurde der Grundsatz der Vergebung der vollen Konzession der Bahnen an Privatgesellschaften vorherrschend; es bildeten sich fünf Betriebsgesellschaften, welche nur sehr kümmerlich ihr Leben fristen konnten und zu allen möglichen Mitteln greifen mußten, um auch nur die ersten Jahre zu überdauern, so daß der Staat sich mehrere Male in die Notwendigkeit versetzt sah, den Betrieb zu übernehmen; so im Jahre 1871 nach Ankauf der kalabresischen Bahnen, im Jahre 1876 nach Erwerb des oberitalienischen Bahnnetzes (Alta Italia) und im Jahre 1880 auf den Linien der Römischen Bahngesellschaft. Bei all diesen Gelegenheiten, fügt der Bericht hinzu, und überhaupt in allen Fällen, in welchen Verstaatlichungsaktionen vorbereitet wurden, ging man von der grundsätzlichen Absicht aus, den Betrieb der Linien gleich nach der Verstaatlichung an Privatgesellschaften zu übergeben oder doch nur im Notfall vorübergehend auf Rechnung des Staates zu führen, um ihn bei der ersten Gelegenheit wieder abzustoßen. So kam es, daß sich in Italien nie ein fest geordneter und andauernder Staatsbetrieb vorbereiten und entwickeln konnte.

Das Gesetz hat den Zweck, die Grundlagen der Einrichtung des Staatsbetriebes festzustellen, für den Fall, daß für alle oder einen Teil der italienischen Bahnlinien befriedigende Betriebsverträge mit Privatunternehmungen nicht abgeschlossen werden könnten, ohne jedoch schon jetzt in irgend einer Weise die Lösung der Eisenbahnfrage beeinflussen zu wollen, welche in 13 Monaten, d. h. nach Verfall der jetzigen Verträge, nötig werden wird; dann wird es sich um den Betrieb von 13 000 km Bahnlinien, von denen mehr als vier Fünftel Staatseigentum sind, handeln.

Im vorgeschlagenen Betriebssystem ist eine Art Selbstständigkeit der Eisenbahnverwaltung vorgesehen, wie sie, so wenigstens hebt der Bericht hervor, in keinem anderen Lande mit Staatsbahnbetrieb gefunden wird. Während in Preußen, Frankreich, Norwegen, Dänemark usw. die oberste Behörde und letzte Instanz im Eisenbahnwesen ein Minister, sei es ein besonderer für die Eisenbahnen oder der für die öffentlichen Arbeiten, ist, gibt die Schweiz ein Beispiel einer auf breiter Grundlage gebildeten Gesamtverwaltung, welcher verschiedene Befugnisse von anderen Zentralbehörden abgetreten worden sind; sie ist aus einem Verwaltungsrat von 55 Mitgliedern und aus einer aus 5—7 Mitgliedern bestehenden Generaldirektion zusammengesetzt. Für die italienischen Bahnen ist ein Mittelweg zwischen beiden Systemen vorgesehen: die selbständige Verwaltung soll bei einer Generaldirektion beruhen, deren Befugnisse durch die Beschlüsse und Begutachtungen des aus wenigen Mitgliedern zusammengesetzten und mit weiter Zuständigkeit ausgestatteten Verwaltungsrats begrenzt sind; diesem liegt ganz besonders ob, über die dem Parlamente vorzulegenden Abrechnungen schlüssig zu werden. Um die Ausübung der einzelnen Dienstzweige wirksam und einheitlich zu gestalten, soll die Leitung der Verwaltung einer einzigen Person übertragen sein, welche dem Minister gegenüber für alle von ihr ausgehenden Maßnahmen verantwortlich ist sowie auch für alle in den Verwaltungsrat gebrachten Vorschläge; diesem Generaldirektor ist die Befugnis und in einzelnen Fällen die Verpflichtung auferlegt, das Gutachten der beratenden obersten Staatskörper (Staatsrat, oberster Rechnungsrat, oberster Rat für die öffentlichen Bauten, oberster Eisenbahnrat, Verkehrsrat) einzuholen.

Nun zu den einzelnen Artikeln des Gesetzentwurfes. Art. 1 bestimmt also, daß die dem Staate gehörigen Linien, insoweit deren Betrieb nicht an Privatunternehmung durch Gesetz vergeben ist, unmittelbar durch den Staat betrieben werden sollen, mittels einer selbständigen, dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zugeteilten Verwaltung. Art. 2 dehnt diese Befugnis auch auf nicht dem Staate gehörige Linien aus, wie dies durch bestehende Konzessionen oder durch besondere Gesetze bedingt ist. Durch Art. 3 wird die Überwachung und Aufsicht über die Verwaltung dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten und außerdem noch, was den finanziellen Teil und die Rechnungsgebarung anbelangt, dem Ministerium für den Staatsschatz und dem obersten Rechnungsrate übertragen; diese Befugnisse sind auf Grund eines besonderen Reglements auszuüben. Der Art. 4 schreibt vor, daß die besonderen Gesetze und Erlasse, welche gegebenenfalls den Staatsbetrieb von Bahnen ermächtigen, auch die Abänderungs- und Zusatzbestimmungen zu den Vorschriften des vorliegenden Gesetzes enthalten müssen,

und Art. 5 bestimmt, daß die Generaldirektion ihren Sitz in Rom habe, dagegen die Betriebsdirektion, die übrigen Bureaus und Dienstabteilungen in jenen Orten, welche durch die eben erwähnten besonderen Gesetze und Erlasse bestimmt werden. Mit diesem Artikel schließt der Abschnitt I der „Allgemeinen Bestimmungen".

Mit dem nächsten beginnt der Abschnitt II, betitelt: „Verwaltungsrat und Generaldirektor"; dieser reicht bis zum Art. 14. Durch diese Paragraphen werden dem Verwaltungsrate und dem Generaldirektor einige Befugnisse abgetreten, welche nach der gegenwärtigen Gesetzgebung den Ministern und den beratenden Staatskörpern vorbehalten sind. Die Stellen eines Verwaltungsrates, des Generaldirektors sowie aller besoldeten Angehörigen der Bahnverwaltung werden unvereinbar erklärt mit öffentlichen, durch politische Wahlen bedingten Ämtern. Die Verfügung von Maßnahmen und die Verantwortlichkeit für deren Ausführung sind dem Generaldirektor übertragen. Die Genehmigung der Akte, welche Ausgaben betreffen, steht dem Verwaltungsrate zu, welcher in dieser Hinsicht sich jedoch in den durch das Parlament bei Beratung der Abrechnungen bestimmten Grenzen zu halten hat. Dem Parlament ist ferner auch vorbehalten die Bewilligung zur Erhöhung der allgemeinen Tarife und zur Abänderung der Bestimmungen für die Organisation des Personals. Der Verwaltungsrat soll aus einem Vorsitzenden und vier Mitgliedern mit dem Range von Staatsräten zusammengesetzt sein, und die Ausübung seiner Obliegenheiten ist durch eine besondere Dienstordnung zu regeln. Die Verträge für Arbeiten und Lieferungen werden vom Generaldirektor abgeschlossen nach eingeholtem Gutachten des Verwaltungsrates und vorbehaltlich endgültiger Genehmigung durch ihn. Handelt es sich um Beträge von über 500 000 L., so muß auch der oberste Eisenbahnrat befragt werden. Der Generaldirektor hat für den ordentlichen Geschäftsgang Sorge zu tragen, sei es unmittelbar durch direkt ihm unterstellte Bureaus für die allgemeinen Angelegenheiten, für das Personal und die Kasse, sei es mittelbar durch die Buchhaltung und durch die Betriebsdirektion für die Buchungen, die Kontrolle und den eigentlichen Betrieb der Linien.

Im Zusammenhang mit diesen Bestimmungen regelt der Abschnitt III (Art. 15—29) die Obliegenheiten der Buchhaltung, die Zusammenstellung der Bilanzen und die Revisionsbefugnis des obersten Rechnungsrates. Im einzelnen bestimmt Art. 15, daß der Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben dem Parlamente unterbreitet werde in einem Anhang zum Voranschlage des Etats des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, und daß der Rechnungsabschluß durch den Rechnungsrat geprüft werde. Der Art. 16 schreibt vor, daß der erstmalige Voranschlag durch dasjenige besondere Gesetz und denjenigen Erlaß genehmigt werde, durch welche der Staatsbetrieb eingeführt wird; dabei ist stets dem Rechnung zu tragen, daß dem Staatsschatze der gleiche wirkliche Gewinn zugesichert bleibe, wie er aus dem Privatbetriebe bezogen wurde, unter Berücksichtigung jedoch der durch gesetzliche Bestimmungen notwendigen Veränderungen. Art. 17 teilt die Einnahmen und Ausgaben in ordentliche und außerordentliche, und in den folgenden Art. 18 und 19 werden diese näher bezeichnet, mit dem Zusatze, daß im voraus die Grenze der jährlichen Ausgabe für Vermehrung des Bahnvermögens in festem und beweglichem Betriebsmaterial festgesetzt und auch bestimmt werde, in welcher Weise die nötigen Mittel beschafft werden sollen. Art. 20 verfügt, daß in den Voranschlag der Ausgaben nur die vom Generaldirektor nach eingeholter Genehmigung des Verwaltungsrates vorgeschlagenen Beträge aufgenommen werden dürfen. Falls jedoch der Minister eine vom Generaldirektor gegen den Beschluß des Verwaltungsrates verlangte Ausgabe aufrecht erhalten oder aus eigenem Antriebe eine solche vorschlagen sollte, muß darüber besondere Rechtfertigung in den erläuternden Bemerkungen zum Voranschlag gegeben werden. Der Art. 20 enthält ferner eine weitere wichtige Bestimmung, welche offenbar dahin gerichtet ist, den Etat der Bahnverwaltung den sehr zu fürchtenden politischen Einmengungen, welche sich durch Vorschläge aus dem Kreise der Senatoren und Abgeordneten fühlbar machen können, zu entziehen. Die Bestimmung lautet: „Weder durch Etatsgesetze, noch durch besondere Gesetze, welche vom Parlament ausgehen, dürfen neue Kredite oder Erhöhungen irgend eines Kapitels des dem Parlament vorgelegten Etats genehmigt werden." Das heißt, daß das Parlament in bezug auf den Rechnungsvoranschlag der Eisenbahnverwaltung sich des ihm durch das Staatsgrundgesetz gegebenen Rechts, Gesetzvorschläge jederzeit machen zu können, entschlagen, dies vielmehr nur dem Ministerium überlassen bleiben soll. Dazu bemerkt wörtlich der Bericht: „Wir wissen, daß wir darauf vertrauen können, daß das Parlament in der Wahrung seines hohen Amtes geleitet ist nicht nur vom Bestreben, eine gedeihliche Aufsicht über den Gang der mit dem Wohlergehen der Volkswirtschaft innig verbundenen öffentlichen Anstalten rechtzeitig auszuüben, sondern auch vom festen Vorsatze, das Vorhaben der Regierung zu stärken, das darauf gerichtet ist, die Staatsfinanzen vor Gefahren zu schützen; solche würden zweifelsohne sehr bedrohlich werden, wenn nicht ausdrückliche, mit aller Strenge durchgeführte Vorkehrungen getroffen würden. Und bei der Staatsverwaltung der Bahnen, mehr noch als anderswo, erscheint es angemessen, daß das Parlament in der Angelegenheit der Ausgaben dem Rechte, Gesetze vorzuschlagen, entsage und im Sinne des Art. 20 des Entwurfs darauf verzichte, neue Summen oder Erhöhung der vorgeschlagenen zu heischen."

Der Art. 21 sieht einen Grundstock für besondere notwendige Ausgaben vor, welchem jährlich ein Betrag zugewiesen wird zur Deckung der sich als ungenügend erweisenden Posten im Etat; der Art. 22 setzt einen Reservefonds für unvorhergesehene Auslagen ein, für welchen im Ordinarium eine bestimmte Summe ausgeworfen ist, die jedoch 2 % der Roheinnahmen nicht überschreiten darf. Aus diesem Fonds werden auch die im Etat nicht vorgesehenen Mittel für dringende Verkehrsbedürfnisse entnommen. Die Art. 23, 24 und 25 regeln die Art und Weise, in welcher die betreffenden Beträge diesem Reservefonds zugewiesen und entnommen werden. Art. 26 bestimmt, daß die Hauptbuchhaltung auf Grund der von der Verwaltung gelieferten Unterlagen den Etat und den Rechnungsabschluß zu verfassen und dem Generaldirektor zu unterbreiten hat. Art. 27 regelt die Obliegenheiten der Hauptbuchhaltung und bestimmt, daß deren Oberbeamte der Gerichtsbarkeit des obersten Rechnungshofes unterstehen. Im Art. 28 ist vorgesehen, daß dieser Rechnungshof die Erhebung der Einnahmen zu überwachen und die Ausgaben zu prüfen hat, im Bedarfsfalle durch ein eigenes, bei der Eisenbahnverwaltung errichtetes Bureau. Durch Art. 29 werden dem Hauptbuchhalter Befugnisse über das ihm unterstellte Personal zuerteilt (Vorschläge zur Ernennung des etatsmäßigen Personals, Aufnahme und Entlassung des nur zeitweilig angestellten Personals, Erteilung von Rügen, Geldstrafen und zeitweiliger Dienstenthebung, Vorschläge von strengeren Strafmaßregeln, Vorschläge für die Beteiligung seines Personals an den im Art. 55 erwähnten Ersparnissen an Ausgaben). Es sei bereits hier erwähnt, daß gleiche Befugnisse auch dem Betriebsdirektor seinem Personal gegenüber zustehen.

Abschnitt IV, „Hauptkasse", besteht aus den Art. 30 und 31, welche die Obliegenheiten des Hauptkassierers und seine Verpflichtung sowie der von ihm abhängigen Beamten und aller übrigen Angestellten, welche Geldsachen und Wertpapiere der Verwaltung in Verwahrung haben, zur Kautionstellung vorsehen und diese Beamten unter die Gerichtsbarkeit des Rechnungsrates stellen.

Im Abschnitte V (Art. 32—34) sind die Obliegenheiten der Betriebsdirektion aufgeführt. Sowohl, weil man noch nicht die Ausdehnung des in Staatsbetrieb übergehenden Netzes kennt, als auch, um die Einheitlichkeit des Betriebes zu wahren, ist nur eine Betriebsdirektion vorgesehen, unter dezentralisierender, ziemlich weitgehender Zuweisung von Befugnissen an andere, von der Betriebsdirektion abhängige örtliche Dienstabteilungen. Es wurde im ganzen und großen die bei den Adriatischen und Sizilianischen Bahnen bestehende Organisation befolgt, bei denen die ausübenden Zentraldienststellen das ganze Netz unter sich haben, während der Generaldirektion der Mittelmeerbahn zwei Betriebsdirektionen untergeordnet sind, von denen jede alle Dienststellen je für die Linien ihres Bezirkes umfaßt. Die Betriebsdirektion soll bestehen aus einem Sekretariat, Rechnungs- und Rechtsbureau, Sanitätsbureau, Bureau für Beschaffung der Materialien und den Zentraldienststellen für Verkehr und Betrieb, Bahnunterhaltung und Arbeiten, Zugdienst und Materialiendienst. Art. 32 ermächtigt ferner den Betriebsdirektor, in dringenden Fällen die für den ununterbrochenen Fortgang und für die Sicherheit des Betriebes nötigen Maßregeln zu ergreifen; falls er damit über seine Befugnisse hinausgegangen wäre, hat er den Generaldirektor zu benachrichtigen. Art. 33 erwähnt die Befugnisse des Betriebsdirektors über sein Personal, von denen bereits gesprochen wurde, und legt ihm die Pflicht auf, der Hauptbuchhaltung die seinen Dienst berührenden Unterlagen für die Abfassung der Bilanzen und der Statistiken mitzuteilen. Im Art. 34 sind seine Befugnisse und Pflichten aufgeführt in bezug auf Erledigung von Reklamationen und Vorschlägen des Handels, auf Tarife, Fahrpläne und Wagenverteilung.

Abschnitt VI des Gesetzentwurfes (Art. 35—48) behandelt die Tarife und Fahrpläne. Im Art. 35 ist bestimmt, daß die italienischen Tarife innerhalb dreier Jahre nach Veröffentlichung des Gesetzes nach den Bestimmungen des Berner Internationalen Übereinkommens umgearbeitet werden, unter dem Vorbehalte, daß die Gesamteinnahmen keinen Abgang erfahren dürfen. Die allgemeinen Tarife dürfen nur durch Gesetz und die Spezial- und Ausnahmetarife nur durch Königlichen Erlaß erhöht werden. Durch Art. 36 wird vorgesehen, daß alle fünf Jahre eine Revision der Güterklassifikation stattzufinden habe. Verschiedene andere Einzelbestimmungen über Tarifänderungen sind in den Art. 37—39 gegeben. Art. 40 enthält die wichtige Bestimmung, daß die Bahnverwaltung in Streitsachen wegen mangelhafter Erfüllung oder Nichterfüllung des Frachtvertrages

nicht zum Ersatz der Prozeßkosten verurteilt werden kann, wenn die Sache vor das Gericht gebracht wurde, ohne früher den Verwaltungsweg beschritten zu haben, und wenn nicht 60 Tage seit dem Einreichen der Reklamation verstrichen sind. Über die Personentarife ist im Gesetze nichts besonderes erwähnt; nur der Bericht verspricht, daß bei der obenerwähnten Umarbeitung der Gütertarife auch die Personentarife durchprüft werden müssen, um sie zu vereinfachen sowie klarer und verständlicher auszugestalten. In dieser Hinsicht erklärt der Bericht, daß der Grundgedanke der Gesetze sei: „den einzelnen Verkehrszweigen die Mittel zu bieten, sich entwickeln und gedeihen zu können, ohne jedoch in den Erleichterungen die Grenzen zu überschreiten, welche einer klugen Verwaltung gezogen sind. Denn es müsse der Gefahr vorgebeugt werden, daß den Staatsfinanzen infolge zu großer Ermäßigungen bedeutender Nachteil zugefügt werde, wobei die gebotenen Leistungen nicht entschädigt würden und so der Betrieb statt seiner Natur nach und mit Rücksicht auf seinen Einfluß auf die allgemeinen Interessen für die Staatsfinanzen einen gebührenden Gewinn abzuwerfen, sich verlustbringend gestalten würde."

Was die Fahrpläne anbetrifft, so lassen sich die in den Art. 41—48 enthaltenen Bestimmungen wie folgt zusammenfassen: Die Anzahl der auf jeder Linie verkehrenden Züge wird auf Grund der in den zwei letzten Jahren vor Einführung des Staatsbetriebes erzielten Einnahmen aus dem Personen- und Eilgutverkehr bestimmt, und zwar zwei Paar Züge bis zu einer Einnahme von 3000 L. für das Kilometer; bei einer solchen von 3000 bis 9000 L. kann der Minister der öffentlichen Arbeiten die Führung eines dritten und vierten Zugpaares gestatten; darüber hinaus kann der Minister die Züge vermehren nach zustimmender Erklärung des Verwaltungsrates. Es zählen dabei aber nicht die internationalen Expreß- oder Luxuszüge. Es ist ferner größere Bestimmungsfreiheit in der Anzahl der Züge für Selbstfahrerbetrieb und für die Linien mit elektrischem Betrieb vorgesehen, und es ist auch bestimmt, daß auf den Linien, auf welchen der Kleinbahnbetrieb eingeführt ist, die Züge schon bei einer Einnahme von 2000 L. für das Kilometer vermehrt werden können. Auf Gutachten des Verkehrsrates (siehe Abschnitt IX), welcher an die Stelle des jetzt bestehenden Tarifausschusses tritt, kann jedoch auch die Anzahl der verkehrenden Züge mit dem Zurückgehen der Einnahmen verringert werden. Die Regierung behält sich vor, im Bedarfsfalle die Auslagen für die internationalen Luxus- und Expreßzüge zu bewilligen. Die Genehmigung und Unterdrückung von Aufenthalten der Schnellzüge ist dem Generaldirektor nach Begutachtung durch den Verwaltungsrat vorbehalten, und dies, so sagt der Bericht, um die so häufig vorkommenden Ansuchen nach Aufenthalten möglichst einzuschränken, welche meistens lokalen Interessen entspringen und für die Beschleunigung der Züge die ärgsten Hindernisse bilden.

Im Abschnitte VII (Art. 49—58) sind die Bestimmungen für das Personal enthalten. Wie in Frankreich, so soll auch hier das Personal als nur vorübergehend in den Staatsdienst übernommen angesehen werden, unter Gewährleistung der in bezug auf das Gehalt, Aufbesserung, Ernennungen und Pension erworbenen Rechte. In Art. 56 ist bestimmt, daß die Bahnangestellten jeden Ranges als öffentliche Amtspersonen anzusehen sind, und dies besonders mit Hinsicht auf den Art. 181 des Strafgesetzbuches. (Dieser besagt, daß die öffentlichen Amtspersonen, welche in Anzahl von drei oder mehr nach vorhergegangener Verabredung ungerechtfertigt ihren Posten verlassen, einer Strafe von 500—3000 L. unterliegen, unter zeitweiliger Enthebung von ihrer Stelle. Die gleiche Strafe ist der Amtsperson auferlegt, welche ihren Posten verläßt, um eine Amtshandlung zu verhindern oder dem öffentlichen Dienste irgendwelchen Schaden zu verursachen.) Durch besagten Artikel des Gesetzentwurfes werden diese Bestimmungen des Strafgesetzes noch verschärft, indem er für Zuwiderhandelnde die Entlassung unter Verlust der Pensionsberechtigung verfügt. Diese Verschärfung sei notwendig, um die Sicherheit des Betriebes zu verbürgen und allen ernsten Störungen durch das Personal vorzubeugen. Durch Art. 57 wird zu gunsten des Personals ein „Ausschuß für Rekurse des Personals" eingesetzt, welchem die Entscheidung über die von den Angestellten wegen angeblicher Verletzung ihrer Rechte vorgebrachten Eingaben zusteht. Dieser Ausschuß besteht aus je einem Mitglied des obersten Kassationshofes in Rom, des Appellgerichtshofes in Rom, des Staatsrates und der Bahnverwaltung sowie aus einem Vertreter des Personals, deren Amtstätigkeit drei Jahre dauert.

Es muß noch des Art. 55 Erwähnung getan werden, welcher verfügt, daß ein Teil der Ersparnisse an Ausgaben, welche dem Eifer des Personals zuzuschreiben sind, ihm auch zukommen. Daß dieser Form der Vorzug gegeben wird vor der Beteiligung des Personals am Reingewinne, erklärt der Bericht damit, daß die Angestellten in der letzteren Form keinen unmittelbaren Zusammenhang zwischen der eigenen Tätigkeit und dem Nutzen der Verwaltung sehen würden, und daß der Reingewinn zum großen Teil von anderen, vom Personal unabhängigen Faktoren abhängig ist.

Abschnitt VIII (Art. 59—64) enthält verschiedene Bestimmungen, von denen als wichtigste anzuführen sind: Verträge für Arbeiten und Lieferungen im Werte von mehr als 50 000 L. dürfen nur nach öffentlicher Ausschreibung abgeschlossen werden, außer in Dringlichkeitsfällen, in denen freihändige Abschlüsse bis zu jedem Betrage erlaubt sind. Die Bewilligung von Freikarten wird beschränkt auf die Bahnangestellten und deren Familien und auf das staatliche Aufsichtspersonal über die Bahnen. Die Lieferung von festem und beweglichem Material bleibt der einheimischen Industrie vorbehalten, insoweit sie imstande ist, die Gegenstände zu liefern; es wird jedoch eine Ausnahme gemacht bei befürchteter Verabredung oder anderen unerlaubten Schritten der Industriellen oder falls von der einheimischen Industrie keine der Marktlage entsprechenden Preise geboten werden. Der Bericht erwähnt im Anschlusse daran die Ergebnisse der Ausschreibungen von Rollmaterial vom 1. Juli 1885 bis März 1904. Es wurden vergeben:

	aus Ausland		im Inland	
	Anzahl	Betrag (Lire)	Anzahl	Betrag (Lire)
Lokomotiven	470	29 953 926	917	74 520 666
Personenwagen	461	9 379 352	3 349	55 160 003
Gepäck- u. Güterwagen	9 392	38 171 844	25 442	113 973 988
Radsätze	20 578	5 703 568	6 869	2 700 204
Federn	34 872	466 012	92 411	2 032 660
		83 674 882		248 387 521

Der Abschnitt IX behandelt in den Art. 65—69 den schon erwähnten „Allgemeinen Verkehrsrat". Diese beratende Körperschaft soll nicht nur für die Staatsbahnen wirken, sondern auch für die im Privatbetriebe befindlichen Bahnen, und aus Vertretern der beteiligten Ministerien, der Bahnverwaltungen und der bedeutendsten landwirtschaftlichen, kommerziellen und industriellen Vereinigungen sowie aus besonders bekannten Fachleuten im Tarif- und Verkehrswesen zusammengesetzt sein Der Verkehrsrat hat sich über die Abänderungen und Auslegungen der Transportbedingungen und über alle ihm vom Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegten, die Beziehungen zwischen Publikum und Bahn betreffenden Angelegenheiten zu äußern.

Der letzte Abschnitt X besteht nur aus einem Artikel und enthält die Übergangsbestimmung, nach welcher es der Regierung überlassen wird, die neue Organisation nach und nach einzuführen, um Störungen im Betriebe zu vermeiden.

Der Bericht schließt wörtlich: „Die Grundsätze, auf welchen die Vorschläge fußen, lassen sich kurz zusammenfassen im Bestreben, der Eisenbahnverwaltung des Staates einerseits eine möglichst große Selbständigkeit zu verleihen, welche weder unvereinbar sein kann, noch sein darf mit dem Aufsichtsrechte des Parlamentes, mit der Kontrolle des Rechnungshofes und mit der aufmerksamen Überwachung durch die Regierung; anderseits sollen der Initiative des Parlamentes, der Gewalt der Ministerien und dem Machtbereiche der Verwaltungsorgane der Bahnen vorsichtige Schranken und Grenzen gesetzt werden, um die größtmöglichsten Ersparnisse ohne Beeinträchtigung des Dienstes zu erreichen und unnütze, nicht notwendige Auslagevermehrungen hintanzuhalten; weiter war das Bestreben leitend, die Verwaltung mit größtmöglicher, heute im Eisenbahnbetriebe unbedingt notwendiger Handlungsfreiheit zu gestalten und die einheimische Arbeit zu schützen."

Dies wären in kurzen Zügen die wichtigsten Bestimmungen des Gesetzentwurfes für den Staatsbetrieb der italienischen Bahnen und des Berichts, mit dem er der Kammer vorgelegt wurde.

Über vorstehend mitgeteilten Gesetzentwurf ist auf Grund der Beratungen der parlamentarischen Kommission mit den beteiligten Ministern der öffentlichen Arbeiten und des Staatsschatzes eine Einigung erzielt unter Annahme folgender Abänderungsvorschläge:

1. An Stelle der einheitlichen Betriebsdirektion sollen mehrere Kreisdirektionen treten, welchen durch Wahl gebildete, beratende Körperschaften an die Seite gestellt werden. 2. Der allgemeine Verkehrsrat soll zur Hälfte durch Wahl gebildet werden; darin sollen auch drei vom Bahnpersonal gewählte Vertreter desselben sitzen. 3. Auch für die Reisenden sollen

Staffeltarife eingeführt und die Gütertarife immer auf Grund der kürzesten Entfernung, auch unter Benutzung der Strecken von Privatbahnen, gebildet werden und unter Zusammenstoß der bezüglichen Entfernungen. 4. Die Staatsbahnverwaltung soll verpflichtet sein, unter vorherbestimmten Bedingungen auch den Betrieb der neuen, an Private vergebenen Nebenbahnen zu übernehmen. 5. Über andere Angelegenheiten, besonders über die wirkliche Ermäßigung der Tarife, über die Anzahl der Züge und die Beteiligung des Personals am Reingewinn wurde der Berichterstatter der Kommission beauftragt, neuerdings mit dem Ministerium ins Einvernehmen zu treten und der Kommission sodann behufs Beschlußfassung zu berichten.

Der Gesetzentwurf wird im Juni von der Abgeordnetenkammer beraten werden, und hat die Kommission beschlossen, gleichzeitig zu beantragen, daß das Ministerium verpflichtet werden möge, bis zum 30. November d. J. das Gesetz über die endgültige Beordnung des Bahnbetriebes einzubringen. Es wird s. Z. über den Gang der Verhandlungen berichtet werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Tarifkommission.** Am 7./8. Juni d. J. findet in Münster i/E. die 83. ordentliche Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Auf der Tagesordnung stehen folgende Beratungsgegenstände: 1. Verladung von Kisten mit großen Glasscheiben auf offenen Wagen; 2. Frachtberechnung für Mischsäure in Kesselwagen; 3. Klarstellung der Tarifierung von Kinderwagen; 4. Frachtberechnung für gebrauchte leere Stück- und Fuderfässer sowie Bottiche; 5. Änderung der Frachtberechnung für Holzkistchen; 6. Aufnahme von Azeton und Salmiakgeist in das Verzeichnis der Kesselwagengüter; 7. Zulassung von Spiritus in Flaschen zur Beförderung in Privatgüterwagen; 8. Aufnahme verschiedener Artikel in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter und zwar: Drahtziegel, Feueranzünder, Lithin, gereinigtes Naphthalin und Rohanthrazen; 9. Aufnahme von Rhabarberstengeln in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; 10. Neuregelung der Tarifierung von Papier und Pappe; 11. Frachtberechnung für Wellpappe; 12. Aufnahme von Packpappe, auch zu Kartonagen vorgearbeitet, in den Spezialtarif I; 13. Frachtberechnung für Abfallerzeugnisse der hüttenmännischen Gewinnung von Zinn (Saigerdörner, Härtlinge); 14. Frachtberechnung für Flaschenröhren; 15. Änderung der Verpackungsvorschriften in der Position „Hohlglaswaren" des Spezialtarifs II und des Verzeichnisses der bedeckt zu befördernden Güter; 16. Aufnahme von Leimfett in den Spezialtarif II; 17. Frachtberechnung für Elektrodenkohle; 18. Änderung der Überschrift der Position „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs III; 19. anderweite Fassung der Ziffer 2 der Position „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs III (Eisen und Stahl, alt, abgängig); 20. Änderung der Ziffer 3 der Position „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs III (Eisen- und Stahlabfälle); 21. Änderung der Position „Gips" des Spezialtarifs III; 22. Versetzung von Lithoponweiß zur Ausfuhr in den Spezialtarif III; 23. Frachtermäßigung für Saatgetreide; 24. Detarifierung von Zucker und Melasse; 25. Ergänzung der Zusatzbestimmung IV^5 zu § 44 der Verkehrsordnung (Verwendung von Stroh zum Bestreuen der Fußböden mehrbödiger Wagen bei Kleinviehsendungen); 26. Ergänzung des § 11 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I (Frachtberechnung für Geflügel in Etagewagen); 27. Änderung des § 22 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I (Weidefohlen usw.); 28. Aufnahme von allgemeinen Tarifvorschriften für Tiere in Privatwagen in den Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I; 29. Änderung der Überschrift der Zusatzbestimmungen V D zu § 11 der Verkehrsordnung (Beförderung der Zöglinge von Waisenanstalten); 30. Ergänzung der Zusatzbestimmungen V D zu § 11 der Verkehrsordnung (Fahrpreisermäßigungen für mittellose Kranke, Blinde, Taubstumme usw.); 31. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 21 der Verkehrsordnung (Behandlung von Reisenden ohne gültige Fahrkarte); 32. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 30 der Verkehrsordnung (Aufnahme von Sportschlitten, Schneeschuhen, Rennwölfen und Schlittschuhsegeln unter die zu den Reisebedürfnissen zu rechnenden Gegenstände); 33. Änderung der Zusatzbestimmung 2 zu § 30 der Verkehrsordnung (Beförderung von Edelmetallen als Gepäck); 34. Änderung der Zusatzbestimmungen zu den §§ 30, 32 und 33 der Verkehrsordnung (Abfertigung von Expreßgut); 35. Ergänzung der Anlage A des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I (Gebühren für die Überführung von Sonderzügen usw. über Verbindungsbahnen).

— **Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen** stellten sich im Monat April d. J. auf 120 030 000 ℳ und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahre um 3 863 000 ℳ gestiegen. Der Personen- und Gepäckverkehr brachte 35 858 000 (+ 1 357 000) ℳ, der Güterverkehr 77 015 000 (+ 2 309 000) ℳ, und aus sonstigen Quellen flossen 7 157 000 (+ 197 000) ℳ.

— **Packmeisterdienst.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat bereits in einem früheren Erlaß darauf hingewiesen, daß es sich zur Beseitigung der bei der Gepäckbeförderung hervorgetretenen Übelstände u. a. empfiehlt, auf den wichtigeren Strecken nicht zu oft mit dem Packmeisterpersonal zu wechseln. Ein neuerer Erlaß an die Königlichen Eisenbahndirektionen bestimmt dieserhalb folgendes: Die mit dem Packmeisterdienst bei den durchgehenden Schnellzügen und bei den Stückgutzügen betrauten Beamten sind in kleine Gruppen einzuteilen, so daß die einzelnen Beamten nur eine geringe Zahl von Zügen zu begleiten haben. Wenn es auch wünschenswert ist, daß diese Beamten nur wenige Strecken befahren, um eine genaue Streckenkenntnis zu erlangen, so ist doch wegen der Eigenartigkeit des bei den einzelnen Zuggattungen zu erledigenden Dienstes auch darauf zu achten, daß die Beamten möglichst nur Züge derselben Gattung begleiten und daß die Begleitung in einer der Bedeutung des betreffenden Zuges entsprechenden Ausdehnung stattfindet.

Bei den durchgehenden Schnellzügen und bei den wichtigeren Stückgutzügen ist neben dem Zugführer ein besonderer Beamter (ein zweiter Zugführer, ein Packmeister oder ein zum Zugführer geprüfter Beamter) im Packmeisterdienst zu verwenden. Soweit die Verwendung eines zweiten Zugführers angezeigt ist, sind die Zugführerstellen erforderlichenfalls zum Etat zu veranschlagen. Bei den durchgehenden Schnellzügen und den Stückgutzügen sind nur solche Beamte im Packmeisterdienst zu beschäftigen, die durch Probefahrten unter einem gewandten Beamten für den Packmeisterdienst bei den betreffenden Zügen ausgebildet sind. Wenn auch anzustreben ist, daß mit den im Packmeisterdienst beschäftigten Beamten gleichzeitig das ganze Zugkorps im Dienst wechselt, so sind diese Beamten doch in besondere Gruppen einzuteilen, wenn ein Zusammenbleiben mit dem Zugkorps ohne unverhältnismäßige Kosten nicht zu erreichen ist. Wenn durch die Befolgung dieser Grundsätze eine unerwünschte Ungleichheit in der Höhe der Nebenbezüge der einzelnen Dienstgruppen verursacht wird, so ist der Ausgleich durch Bewilligung von Stundengeldern gemäß F.-O. XII Seite 95 Abs. 3 oder durch Gewährung von Remunerationen oder Beihilfen herbeizuführen.

Die Dienstpläne für die im Packmeisterdienst beschäftigten Beamten sind im Einvernehmen mit den mitbeteiligten Eisenbahndirektionen und unter Mitwirkung der Beförderungsdezernenten aufzustellen. Nach vier Monaten ist von den Eisenbahndirektionen Erfurt, Hannover und Magdeburg eingehend darzulegen, wie der Packmeisterdienst bei den Zügen der vorerwähnten Art, an welchen ihr Bezirk beteiligt ist, geregelt wurde und welche Mehrkosten durch die Befolgung der vorstehenden Grundsätze verursacht worden sind.

— **Eisenbahntarife und Wasserfrachten.** Die Vertreter der Handelskammern von Bielefeld, Bonn, Bremen, Breslau, Bromberg, Cassel, Cöln, Crefeld, Danzig, Darmstadt, Dessau, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Frankfurt a/M., Frankfurt a. O., Gießen, Görlitz, Halle a. d. S., Hamburg, Hanau, Hannover, Lennep, Leipzig, Lübeck, Ludwigshafen a. Rh., Magdeburg, Mannheim, Minden, Mülheim a. d. R., Offenbach, Posen, Potsdam, Ruhrort, Schweidnitz, Solingen, Sorau, Stettin (Vorsteher der Kaufmannschaft), Ulm, Wesel, Wiesbaden, Worms sowie folgender Vereinigungen: Deutscher Handelstag, Berlin, Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund in Essen, Verein für die Interessen der Rheinischen Braunkohlenindustrie, Cöln, Zentralverband Deutscher Industrieller, Berlin, Verein Berliner Kaufleute und Industrieller in Berlin, Handelsvertragsverein in Berlin haben folgendem Beschluß ihre Zustimmung gegeben: „Die Ermäßigung der Frachtkosten liegt im dringenden Interesse der deutschen Gütererzeugung. Diesem Ziele müssen die natürlichen Vorzüge aller Verkehrswege durch organisches Zusammenwirken ihrer Kräfte dienstbar gemacht werden. Deshalb sind Eisenbahntarife und Wasserfrachten in Verbindung miteinander zu bringen, um auf eine planmäßige Herabminderung der gesamten Beförderungskosten hinzuwirken. Eine derartige systematische Ausbildung unseres gesamten Verkehrswesens verspricht eine günstige Fortentwicklung des allgemeinen Wirtschaftslebens.

Als ein Mittel zur Erreichung dieses Zweckes ist es geboten, daß in den Bezirkseisenbahnräten eine verstärkte Vertretung der Binnenschiffahrt eingerichtet wird."

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. M. in 11 Arbeitstagen 214 675 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 19 516 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 238 391 und auf den Arbeitstag 18 338 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 13 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 1178 mehr und im ganzen 23 716 Doppelwagen oder 9,9 % weniger gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. M. 27 356 Doppelwagen gegen 32 839, in Oberschlesien 62 388 Doppelwagen gegen 71 589 und in den drei Bezirken zusammen 304 419 Doppelwagen gegen 342 819 und war demnach im Saarbezirk 5483 Doppelwagen oder 16,7 %, in Oberschlesien 9201 Doppelwagen oder 12,9 % und in den drei Bezirken zusammen 38 400 Doppelwagen oder 11,2 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1903.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 36 689 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 131 sowie von anderen Gütern 86 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 48 311 offene Wagen gegen 47 470 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 841 oder 1,8 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Entwurf zu den Hochbauten für den neuen Personenbahnhof in Metz.** Auf Veranlassung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist der vom Architekten Kröger aufgestellte und beim Wettbewerb mit dem ersten Preise gekrönte Entwurf zu diesen Hochbauten durch die Akademie des Bauwesens zu Berlin einer Beurteilung unterzogen worden. Danach entspricht der Entwurf nach einer vorgenommenen Umarbeitung in seiner jetzigen Gestalt den Forderungen des Programms in jeder Hinsicht. Namentlich ist der Grundriß des Empfangsgebäudes vom architektonischen Standpunkte mit Bezug auf die Abmessungen und Verhältnisse der Räume sowie auf deren Lage zueinander als eine gute, in der Hauptsache einwandfreie Lösung zu bezeichnen. Dagegen bedarf nach Ansicht der Akademie der architektonische Aufbau noch in mancher Hinsicht der reiferen Durcharbeitung. Das Gutachten ist nebst dem Grundriß und den Frontansichten des Empfangsgebäudes nach dem Entwurf in Nr 37 des „Zentralbl. d. Bauverw." veröffentlicht.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monal April d. J. sind bei einer Bahnlänge von 6127 (5863) km befördert worden: 2 649 347 (2 322 537) Personen und 1 599 104 (1 524 851) t Güter. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 3 919 550 (3 776 714) ℳ, aus dem Güterverkehr 8 538 440 (8 126 097) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 278 832 (252 356) ℳ und aus dem Tiertransport 253 178 (246 925) ℳ, zusammen 12 990 000 gegen 12 402 092 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme der ersten vier Monate dieses Jahres beziffert sich auf 49 310 000 ℳ, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr 3 252 079 ℳ.

— **Rechnungsabschluß der sächsischen Staatseisenbahnen.** Der Finanzminister Dr Rüger hat am 18. d. M. in der ersten Kammer des sächsischen Landtages die Hauptergebnisse des soeben fertiggestellten Rechnungsabschlusses auf das Jahr 1903 mitgeteilt. Nach dem amtlichen Dresd. Journal äußerte sich der Minister wie folgt:

„Die Einnahmen der Staatseisenbahnen, wenn ich zunächst das Jahr 1903 in das Auge fasse, haben gegenüber dem Etatvoranschlage eine Mehreinnahme von 2 016 165 ℳ ergeben, und bei den Ausgaben ergibt sich gegenüber dem Voranschlag ein Weniger von 10 299 672 ℳ, so daß sich der Überschuß für 1903 berechnet auf 12 315 837 ℳ. Fasse ich die ganze Etatperiode 1902/03 zusammen, so betrug der Überschuß gegenüber dem Etatanschlage 16 671 699 ℳ.

M. H.! Ich bin mit einer gewissen Zurückhaltung an diese Mitteilungen gegangen, weil ich mir gesagt habe, daß diese Ziffern, wenn sie im Lande bekannt werden, nicht in diesem und auch nicht in dem anderen Hohen Hause, wohl aber an verschiedenen anderen Stellen nicht richtig verstanden werden, insofern nämlich, als sie geeignet sein könnten, übertriebene Hoffnungen zu erwecken, und da möchte ich denn gleich etwas Wasser in den Wein gießen, der vielleicht in meinen Mitteilungen gefunden werden könnte.

Zunächst ein mehr rechnerisches Moment. In den mitgeteilten Abschlußziffern sind Reservate im Betrage von ungefähr 1 750 000 ℳ nicht berücksichtigt. Sie werden aber der bestehenden Übung zufolge in dem gedruckten Rechenschaftsberichte, der dem Landtage seinerzeit noch mitgeteilt werden wird, berücksichtigt sein, so daß sich dort der definitive Überschuß etwa um 1 750 000 ℳ niedriger stellen wird. Sachlich ist auch dieses Reservat, wenigstens wie ich es auffasse, ein Ergebnis der sparsamen Wirtschaftsführung der Etatperiode 1902/03; es kann also, von der späteren rechnerischen Manipulation abgesehen, jetzt zunächst außer Betracht bleiben.

Nun gibt es aber außerdem eine ganze Reihe von Momenten, die bei dem günstigen Abschlusse mitgewirkt haben. Zunächst kommt in Betracht, daß der Voranschlag auf die Finanzperiode 1902/03 ein sehr vorsichtiger war. Wir hatten eingestellt lediglich einen Überschuß von 30 1/3 Millionen Mark, der nachträglich, wie den Hohen Herren erinnerlich sein wird, auf 31 1/3 Millionen Mark erhöht worden ist. Gegenüber einer so niedrigen Veranschlagung ist es natürlich verhältnismäßig leicht, einen Überschuß herauszuwirtschaften, und das tritt um so deutlicher hervor, als in der Periode 1900/01 eingestellt war ein Überschuß von 35 2/3 Millionen Mark — es geschah das also in einer Höhe, die viel schwerer zu erreichen war — und als wir auch auf die Finanzperiode 1904/05 uns für berechtigt gehalten haben, einen mutmaßlichen Überschuß von 34 000 000 ℳ vorzusehen.

Dann tritt hinzu, daß der laufende Etat, also für die Finanzperiode 1904/05, an sich schon nach unseren Voranschlägen mehr belastet ist als seine Vorgänger durch eine Reihe von Aufwendungen, die notwendig und nicht zu umgehen sind. Es sind das, von kleineren Positionen abgesehen, Aufwendungen im Betrage von 3 500 000 ℳ, nämlich 1 500 000 ℳ für Wohnungsgeld, 1 000 000 ℳ für vermehrte Pensionen und 1 000 000 ℳ für Unterhaltung und Ergänzung der Betriebsmittel. Diese Kosten werden zweifellos gebraucht werden und werden also auch auf den künftigen Rechnungsabschluß einwirken. Dann kommt als ein sehr wichtiges Moment noch weiter in Betracht, daß ein großer Teil der Minderausgaben der Periode 1902/03 auf den niedrigen Materialpreisen beruht. Verändert sich in dieser Beziehung die Konjunktur, so kann es sich leicht ergeben, daß höhere Aufwendungen in der laufenden Finanzperiode sich erforderlich machen, und dies umsomehr, als die Materialvorräte, welche die Eisenbahnverwaltung übernahm zu der Zeit, als die vorige Finanzperiode anfing, unverhältnismäßig hoch waren und die Verwaltung deswegen in der laufenden Periode möglicherweise in die Lage kommen wird, quantitativ mehr an Material aufzuwenden. M. H.! Das alles sind Momente, die in Betracht zu ziehen sind, wenn man sich im voraus berechnen will, welches denn die Ergebnisse bei der Eisenbahn für das laufende Finanzjahr sein werden, und ich halte es für meine Verpflichtung, ausdrücklich darauf hinzuweisen, daß wir in der Beziehung uns keine überschwenglichen Hoffnungen werden machen dürfen. Es darf ja gerade bei dem Eisenbahnetat, so wichtig er für unseren Staatshaushalt ist, nicht übersehen werden, daß seine Erträgnisse schwankender Natur sind, wie überhaupt die Einnahmen aus dem Verkehr abhängig sind von einer Reihe von Momenten, die sich im voraus nicht berechnen lassen. Ich darf daran erinnern, daß die Finanzperiode 1900/01 bei dem Eisenbahnetat mit einem Defizit von mehr als 10 000 000 ℳ abschloß. Es ist an sich keine auffallende Tatsache, wenn nach einer betrübenden Vergangenheit nun auch einmal eine bessere Gegenwart folgt. Diese Tatsache wird uns immer daran erinnern, daß die Erträgnisse der Eisenbahnen schwankend sind und bleiben werden.

Bezüglich des Betriebskoeffizienten, d. h. des Verhältnisses der Ausgaben zu der Roheinnahme, kann ich mitteilen, daß er sich auf rund 68 % belaufen wird. Er betrug im Vorjahre 1902 72,4 % und im Jahre 1901 sogar 78,6 %; man wird also auch hierin einen nicht ganz unerfreulichen Fortschritt erblicken können. Die Verzinsung des Anlagekapitals hat bis zur Stunde auch noch nicht ziffermäßig festgestellt werden können, weil das Kapital selbst augenblicklich noch einer etwas umständlichen und nicht ganz abgeschlossenen Berechnung unterliegt. Man wird aber nicht viel fehlgehen, wenn man annimmt, daß sich das Anlagekapital augenblicklich auf etwa 1 Milliarde beläuft. Nehmen wir dies an, so wird sich eine ungefähre Verzinsung von 4 1/3 % ergeben. Es ist das gewiß ein Ergebnis, worüber man sich zu freuen hat. Immerhin wird man sagen dürfen, daß eine Verzinsung von nur reichlich 4 % noch keine übermäßige ist, wenn man bedenkt, daß aus dieser Verzinsung auch die Amortisationsquote bestritten werden muß. Wollen wir die Amortisationsquote auf die Höhe bringen, auf der sie eigentlich stehen sollte, so wird auf das reine Zinsenerträgnis eine viel geringere Summe entfallen. Immerhin glaube ich, m. H., daß wir uns über das Ergebnis freuen können. Ich sage: wir können uns freuen und beziehe damit ein alle übrigen Ressorts der Staatsverwaltung, denn wenn wir im Jahre

1902/03 günstige Ergebnisse erzielt haben, so ist das nur möglich gewesen durch das einmütige Zusammenwirken sämtlicher Ressorts. Es ist dies aber auch nur möglich gewesen dadurch, daß wir uns mit der Hohen Kammer, mit dem Landtage überhaupt eins wußten. M. H.! Die Regierung ist sich voll bewußt, daß eine gedeihliche Führung der Geschäfte nur möglich ist, wenn sich die Regierung eins weiß mit der Landesvertretung, und ich darf auch bei dieser Gelegenheit die Tatsache konstatieren, daß auch die letzten Beratungen dieses Hohen Hauses uns einen Beweis dafür gegeben haben, daß die Regierung sich der Unterstützung dieses Hohen Hauses wie bisher schon so auch fernerhin versichert halten darf. Ich möchte also schließen mit der Bitte, daß die Regierung auch fernerhin von dem Landtage unterstützt werde in dem Streben nach einer wirtschaftlichen Haushaltung, denn, m. H., was ich soeben in der Lage war mitzuteilen, ist ja nur das Ergebnis eines ersten Schrittes, und wir werden die im menschlichen Leben ebenso schwere wie unentbehrliche Tugend der Geduld noch lange üben müssen, bis wir sagen können, wir sind zu einem auf die Dauer gesicherten Resultat gelangt. Ich darf also mit der Hoffnung schließen, daß das Hohe Haus uns auch in Zukunft unterstützen möge in der Übung solcher Geduld und in der unentwegten Beharrlichkeit, die wir für notwendig halten, um dem Lande sein Ansehen und seine Stellung überhaupt zu erhalten."

— **Abschaffung der Akkordarbeit und Einführung des Neunstundentages in den württembergischen Staatswerkstätten.** Die volkswirtschaftliche Kommission der württembergischen Abgeordnetenkammer beschäftigte sich in den letzten Tagen mit dem Antrag des sozialdemokratischen Abgeordneten Tauscher, die Akkordarbeit abzuschaffen und den Neunstundentag einzuführen. Der Berichterstatter Hildenbrand (sozialdemokr.) legte, wie wir dem „Staatsanzeiger für Württemberg" entnehmen, der Kommission einen unter Zugrundelegung der von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen aufgestellten Berechnungen gefertigten Bericht vor. Hiernach wäre bei Aufhebung der Akkordarbeit und Einführung der neunstündigen Arbeitszeit eine einmalige Aufwendung von 2 215 000 ℳ und ein fortlaufender jährlicher Mehraufwand von 675 000 ℳ erforderlich. Er beantragte, der Regierung den Antrag zur Berücksichtigung zu empfehlen. Der Mitberichterstatter Henning (Volkspartei) beantragte gewisse Einschränkungen des Akkordsystems und bezüglich des Neunstundentages Ablehnung des Antrags Tauscher mit dem Ersuchen an die Regierung, sobald die in Aussicht genommene gesetzliche Arbeitervertretung zustande gekommen sei, mit dieser in eine Beratung der fraglichen Forderung einzutreten. Der Präsident der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Staatsrat v. Balz, hob hervor, daß die Arbeiter im allgemeinen nicht gegen das Akkordsystem seien und daß die Mißstände, die sich bei dem jetzigen System etwa ergeben, von der Verwaltung abgestellt werden sollen. In der Herabsetzung der Arbeitszeit könne Württemberg nicht vorgehen, so lange in anderen Staatswerkstätten und in der Privatindustrie noch mehr als neun Stunden gearbeitet werde. Der Antrag Henning bezüglich der Arbeitszeit sei für die Regierung unannehmbar; derartige Dinge sollten der Verwaltung überlassen bleiben. Die Anträge des Berichterstatters auf „Berücksichtigung" der Anträge Tauscher gehen zu weit. Hinsichtlich der Arbeitszeit möchte er empfehlen, auszusprechen, daß die Kommission die früher und jetzt abgegebenen Erklärungen der Eisenbahnverwaltung, daß letztere grundsätzlich einer Verkürzung der Arbeitszeit nicht entgegentrete, zur Kenntnis nehme. Im Interesse des Staates und der Steuerzahler sei in dieser Frage Vorsicht geboten. Der die Akkordarbeit betreffende Teil des Antrags Henning sei in der Form nicht glücklich gewählt.

Nachdem im Laufe der weiteren Beratung der Abg. Henning seine Anträge geändert, brachte Dr Hartranft (Volkspartei) den Antrag ein, die Verkürzung der Arbeitszeit in den Eisenbahnwerkstätten der Regierung zur Erwägung zu überweisen. Prälat v. Berg stellte folgenden Antrag: „Die Kammer spricht das Vertrauen zur Königlichen Staatsregierung aus, sie werde eine wohlwollende Behandlung der Frage, ob eine weitere Verminderung der Arbeitszeit in den Königlichen Werkstätten tunlich sei, im Auge behalten, und erklärt damit Ziffer 2 des Antrags Tauscher (Neunstundentag) für erledigt." Berichterstatter Henning zog darauf seinen Antrag bezüglich Kürzung der Arbeitszeit zurück. Hinsichtlich der Berücksichtigung der durch das Akkordsystem sich benachteiligt fühlenden älteren Arbeiter in den Eisenbahnwerkstätten beantragte Rembold-Gmünd (Zentrum) zu dem diesbezüglichen Antrag Henning folgenden Zusatz: „und über die Berücksichtigung der älteren im Stücklohn beschäftigten Arbeiter in den Eisenbahnwerkstätten feste Grundsätze im Benehmen mit den Arbeiterausschüssen festzustellen".

Bei der Abstimmung wurden die Anträge des Berichterstatters Hildenbrand (Berücksichtigung) gegen dessen Stimme abgelehnt. Einstimmig angenommen wurde der erste Teil des neuredigierten Antrags Henning, daß etwaige Mißstände, welche mit dem System der Akkordarbeit in den staatlichen Eisenbahnwerkstätten, Hüttenwerken und Salinen noch verbunden sein sollten, abgestellt und, wo irgend angängig, unter Anhörung der betreffenden Arbeiter tunlichst übersichtliche Grundtarife aufgestellt werden sollen; mit acht gegen drei Stimmen wurde abgelehnt der zweite Teil des Antrags Henning, wonach Arbeiten, die zur Herstellung im Wege des Akkords sich nicht gut eignen oder bei denen der Ansatz des Akkordpreises im voraus nicht möglich ist, nur im Zeitlohn ausgeführt, im übrigen aber das System der Akkordarbeit, weil auch im Interesse der Arbeiterschaft gelegen, beibehalten werden soll. Der erwähnte Zusatzantrag Rembold wurde einstimmig angenommen. Die Anträge des Berichterstatters Hildenbrand bezüglich des Neunstundentages wurden wiederum gegen die Stimme des Antragstellers abgelehnt; ebenso wurde abgelehnt mit sieben gegen vier Stimmen der Antrag Hartranft, eine weitere Verkürzung der Arbeitszeit in den Eisenbahnwerkstätten der Regierung zur Erwägung zu überweisen. Die von Prälat v. Berg beantragte Resolution wurde angenommen.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat April d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1935,84 km (im Vorjahre 1904,15 km) 3 316 071 (3 064 997) Personen und 778 711 (766 390) t Güter befördert. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1 857 000 (1 720 000) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 808 000 (2 764 000) ℳ, aus sonstigen Quellen 256 000 (250 000) ℳ, zusammen 4 921 000 ℳ, gegenüber den Einnahmen vom April 1903 mehr 187 000 ℳ.

— **Einnahmen der badischen Staatsbahnen im Monat April.** Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 2 093 700 ℳ (im gleichen Monat des Vorjahres 2 048 790 ℳ), aus dem Güterverkehr 3 783 200 (3 653 250) ℳ, aus sonstigen Quellen 622 020 (497 720) ℳ, zusammen 6 498 920 (6 199 760) ℳ, mithin 1904 mehr 299 160 ℳ. Die Gesamteinnahmen in den Monaten Januar bis mit April 1904 betrugen 24 506 300 (22 832 280) ℳ, mithin 1904 mehr 1 674 020 ℳ.

— **Unerwarteter Bremsversuch.** Die Insassen des D-Zuges 109 Mailand-Basel-Karlsruhe-Cöln(-London) wurden am 5. d. M. in der Nähe der Station Denzlingen hinter Freiburg durch plötzliches, ungemein rasches Halten des Zuges auf offener Strecke in nicht geringen Schrecken versetzt. Im letzten Wagen des Zuges war von einem Maschineningenieur der badischen Staatsbahnen, der mit Ermächtigung der Generaldirektion einen Bremsversuch, ohne daß das Personal eine Ahnung davon hatte, vornahm, die Notbremse gezogen und so der Zug zum Stehen gebracht worden. Das Ergebnis war ein sehr befriedigendes: Vom Vorsignal bis zum Einfahrtssignal Denzlingen war der in vollem Lauf befindliche Zug zum Stehen gebracht. Dabei ging der ganze Versuch ohne jede Störung von statten; selbst im Speisewagen gab es keine Scherben. Von den entstandenen zwei Minuten Verspätung war bis Offenburg, der nächsten Haltestation, eine Minute wieder eingeholt. Das reisende Publikum wird mit Befriedigung auch auf diesen neuesten Versuch blicken. Bietet er doch immerhin eine gewisse Gewähr für Hintanhaltung etwa entgegentretender Gefahren bei den heutigen schnellen Fahrzeiten unserer Schnellzüge.

— **Über die Schnellfahrten auf gewöhnlichen Eisenbahngleisen** äußert sich das „Zentralbl. d. Bauverw." folgendermaßen: Als ein Verdienst der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen darf es bezeichnet werden, daß sich die Ansichten darüber, mit welcher Geschwindigkeit man ein gewöhnliches Eisenbahngleis befahren darf, in neuerer Zeit wesentlich geändert haben. Geschwindigkeiten von 130 und 140 km in der Stunde wurden bisher mindestens für sehr bedenklich, wenn nicht für gefährlich gehalten. Die preußische Eisenbahnverwaltung hat sich bei der Fortsetzung der Schnellfahrversuche mit Lokomotiven und Wagen durchaus nicht gescheut, die höchsten Geschwindigkeiten anzuwenden, die die Lokomotiven erzeugen konnten. Und ebenso ist jetzt die badische Verwaltung vorgegangen. Bei den am 3. d. M. in Anwesenheit verschiedener Gäste von anderen Verwaltungen auf der Strecke Offenburg-Freiburg ausgeführten Fahrten wurde einmal eine Geschwindigkeit von 136 km, das zweite Mal eine solche von 140 km in der Stunde erreicht. Von irgendwelchen Sicherheitsbedenken hört man nichts, sondern nur davon, daß heftiger Gegenwind die Erreichung noch höherer Geschwindigkeiten verhindert habe. Die an sich geringen Zukunftsaussichten der „einschienigen" und ähnlicher gekünstelter, auf die Vermeidung eingebildeter Gefahren abzielender Bahnanordnungen dürften hierdurch bedeutend herabgedrückt werden.

— **Ein vermeintliches Tarifkuriosum.** Über die Feriensonderzüge nach Süddeutschland kehrt fast in jedem Jahr, wie das Mädchen aus der Fremde, dieselbe Klage wieder: die Züge

nach Berlin sind billiger, als die von der Reichshauptstadt ausgehenden. In der Tat kostet eine Fahrkarte III. Klasse für den Feriensonderzug von Berlin nach Basel 40,70 ℳ. Nimmt man aber in Basel eine Fahrkarte zum Sonderzug nach Berlin, so kostet diese nur 33,40 ℳ. Die letztere ist also 7,30 ℳ billiger. Besonders merkwürdig ist dabei, daß der Unterschied für die II. Klasse fast derselbe ist. Er beträgt für diese 7,40 ℳ, also nur 10 ₰ mehr als für die III. Klasse. Der Grund für diese verschiedenartige Behandlung der Bewohner Berlins und der Provinz liegt darin, daß bei den Feriensonderzügen, die von Berlin ausgehen, auf den Strecken nördlich von Heidelberg, Schwetzingen und Ludwigshafen auf jede Sonderzugkarte 15 kg Gepäck frei befördert werden. In Süddeutschland gibt es bekanntlich kein Freigepäck. Bei den vom Süden ausgehenden Sonderzügen wird aber auch auf den preußischen Strecken kein Freigepäck gewährt. Des Mehr von 3,65 ℳ bis 3,70 ℳ für jede Richtung stellt also eine Vergütung für die Beförderung des Gepäckes dar.

— **Spar- und Darlehnsverein des Personals der sächsischen Staatseisenbahnen.** Der Abschluß über das Rechnungsjahr 1903 zeigt ein weiteres Wachstum des seit November 1901 bestehenden Vereins. Der Mitgliederstand ist von 3422 Ende 1902 auf 3731 Ende 1903 gestiegen. Im Jahre 1903 betrugen die Einlagen 231 307 ℳ, auf Darlehen sind 51 701 ℳ zurückgezahlt worden. An Zinsen wurden 2026 ℳ von Darlehen, 5610 ℳ von Wertpapieren und 2505 ℳ von Hypotheken erzielt. Von den Guthaben sind 102 493 ℳ zurückgezahlt und als Darlehn 58 739 ℳ gewährt worden. Dem gesamten Guthaben der Mitglieder Ende 1903 an 334 600 ℳ standen außer dem baren Kassenbestande 191 076 ℳ Ankaufswert der Wertpapiere, 94 000 ℳ Hypotheken und 42 502 ℳ außenstehende Darlehen gegenüber. Der Kurswert der Wertpapiere stellte sich am 31. Dezember 1903 auf 192 070 ℳ, also rund 1000 ℳ höher als der Ankaufswert.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind ernannt: der Geheime Baurat Rimrott, Mitglied der Eisenbahndirektion in Berlin, zum Oberbaurat mit dem Range der Oberregierungsräte; der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Oskar Holland in Königsberg i. Pr., die Regierungsbaumeister des Ingenieurbaufaches Walter Grafe in Crefeld und Robert Kellner in Schweidnitz, die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Paul Marutzky in Bebra und Hermann Sarrazin in Münster i. W. zu Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren; die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Adolf Engelke in Magdeburg, Wilhelm Schmitz in Berlin, bisher in Potsdam, Paul Kiehl in Duisburg, Ernst Flume in Kattowitz, Hermann Jung in St. Johann-Saarbrücken, Friedrich de Neuf in Duisburg und Karl Dietz in Essen a. d. Ruhr zu Eisenbahnbauinspektoren; der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Hans Stubbe in Stettin zum Landbauinspektor; der Eisenbahn-Kassenkontrolleur Max Reitsch in Trier und der Eisenbahn-Betriebskontrolleur Heinrich Höffer in Bielefeld zu Eisenbahn-Verkehrsinspektoren; die Regierungsbauführer Adolf Tschich aus Ostrowo, Arthur Mühlbradt aus Bromberg, Friedrich Jaehn aus Kempen und Paul Stengel aus Halle a. S. (Eisenbahnbaufach), Johannes Voß aus Borghorst, Kreis Burgsteinfurt (Maschinenbaufach) zu Regierungsbaumeistern.

Verliehen ist: dem Ober- und Geheimen Baurat Rimrott die Stelle des maschinentechnischen Oberbaurats bei der Eisenbahndirektion in Berlin; die Stelle eines Eisenbahndirektionsmitgliedes den Regierungs- und Bauräten Meinhardt in Danzig, Gutzeit in Breslau und Büscher in Mainz, dem Eisenbahndirektor Schubert in Berlin, den Regierungsassessoren v. Schultzendorff in Magdeburg und Pursche in St. Johann-Saarbrücken sowie den Eisenbau-Bau- und Betriebsinspektoren Ruppenthal in Kattowitz, Rhotert in Danzig, Karl Schwarz in Bromberg, Matthaei in Mainz, Breuer in Elberfeld und Broustin in Essen a. d. Ruhr; ferner den Eisenbahndirektoren Kleyböcker die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 in Glogau und Krolow die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Kolberg, den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Ernst Schultze die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion 5 in Magdeburg, Hannemann die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Rastenburg, Schacht die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion 3 in Bremen, Klüsche die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 in Breslau, Merkel die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 in Essen a. d. Ruhr, Pietig die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Arnsberg, Mortensen die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 in Graudenz, Bernhard Meyer die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 in Stargard in Pommern, Lepère die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 in Crefeld, Reiser die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Prenzlau, Knoblauch die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 in Saarbrücken, Wallwitz die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Kreuzburg, Metzger die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Oldesloe und Hugo Bischoff die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Coesfeld, dem Eisenbahndirektor Stange die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Maschineninspektion in Lyck, den Eisenbahn-Bauinspektoren Pieper die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Maschineninspektion in Glückstadt, Füllner die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Maschineninspektion 2 in Dirschau, Otto Müller die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Werkstätteninspektion 2 in Gleiwitz, Meißel die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Maschineninspektion in Ostrowo, Eichemeyer die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Maschineninspektion in Stolp, Alexander die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Werkstätteninspektion in Stendal, Wimmer die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Maschineninspektion 1 in Essen a. d. R., Christ die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Maschineninspektion in Kiel und Strahl die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Maschineninspektion in Beuthen (O.-Schl.) sowie dem Eisenbahn-Verkehrsinspektor Herzbruch die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Verkehrsinspektion 1 in Königsberg i/Pr.

Versetzt sind: der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Prior, bisher in Hermeskeil, nach Simmern als Vorstand (auftrw.) der daselbst errichteten Eisenbahn-Betriebsinspektion und der Eisenbahnbauinspektor Kiel, bisher in Duisburg, zur Eisenbahndirektion in Stettin.

Der Regierungs-Baumeister des Eisenbahnbaufaches Menne ist der Königlichen Eisenbahndirektion in Stettin zur Beschäftigung überwiesen.

Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung sind nachstehende Personalveränderungen eingetreten: der Direktionsrat Georg Weiß in Ingolstadt wurde als Oberinspektor zum Vorstand der Güterstation München H. B., der Inspektor Johann Wisgichl in Donauwörth zum Vorstand der Güterstation Weiden, der Direktionsassessor Karl Hollfelder in Traunstein als solcher zur Eisenbahnbetriebsdirektion München, der Direktionsassessor Theodor Ebermeyer in Kempten zum Vorstand der Bahnstation Traunstein und der Eisenbahnassessor Heinrich Hennch in Würzburg zum Staatsbahningenieur I daselbst berufen; der Inspektor Peter Goldmayer bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Nürnberg wurde in den Ruhestand versetzt.

Bei der sächsischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: der Bauinspektor Sonnenberg bei der Betriebsdirektion Leipzig I zum Baubureau Leipzig, die Regierungsbaumeister Pahlisch beim Baubureau Mylau zum Baubureau Bühlau und Poppe bei der Bauinspektion Freiberg I zum Baubureau Leipzig.

Zu etatmäßigen Regierungsbaumeistern sind ernannt: die außeretatmäßigen Regierungsbaumeister M. W. Günschel in Ebersbach, R. M. E. Knöfel, J. M. Nechutnys und G. H. E. Wentzel in Dresden, E. G. Rudolph in Frohburg und S. H. R. Wagner in Leipzig, und zu außeretatmäßigen Regierungsbaumeistern: der Regierungsbaumeister a. D. Hempel beim Baubureau Lommatzsch, die Regierungsbauführer Ruder bei der Bauinspektion Ölsnitz i. V., Wagner beim Baubureau Leipzig, Brauer beim Werkstättenbureau, Brückler bei der Werkstätteninspektion Dresden, Brückner bei der Telegrapheninspektion Chemnitz, Eschenbach beim Baubureau Dresden-A., Hildebrand bei der Bauinspektion Plauen i. V. und Kirsten beim Baubureau Zwickau I.

Österreich.

— **Der Durchschlag des Wocheiner Tunnels** wird am 31. d. M. stattfinden. Dem feierlichen Akte werden der Eisenbahnminister, Vertreter der zuständigen Behörden, welche mit diesem Tunnelbau amtlich befaßt sind, sowie Vertreter jener Länder, welche die Wocheiner Bahn durchzieht, beiwohnen. Dem feierlichen Durchschlage wird die Verteilung von Denkmünzen, welche die Bauunternehmung aus diesem Anlaß prägen ließ, an die Arbeiter sowie die Abhaltung von Feldmessen vor den Tunnelportalen vorangehen. Nach dem Durchschlage werden die Festteilnehmer eine Fahrt durch den Tunnel von Podbrdo nach Wocheiner-Feistritz unternehmen.

— **Erhöhung der Nebengebühren.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. d. M. hat der Eisenbahnminister eine Anfrage in betreff der Erhöhung der Eisenbahngebühren und Nebengebühren dahin beantwortet, daß infolge der Einführung der Kronenwährung und der dadurch erschwerten

Rechnungsarbeiten eine Aufrundung bezw. Abrundung in den Einerstellen auf 0 und 5 notwendig wurde. In Durchführung dieses Grundsatzes mußte eine geringe Erhöhung der Aufnahmebescheinigungsgebühr und des Mindestsatzes bei einigen Nebengebühren platzgreifen. Eine nennenswerte Belastung des verfrachtenden Publikums durch diese Maßnahmen könne daraus umsoweniger erwachsen, als gleichzeitig hinsichtlich der Frachtgebühren eine Erleichterung (Fallenlassen der Endbeträge unter 5 Heller) eingeführt wurde.

— **Wagenstandgelder.** Der Eisenbahnminister beantwortete in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. d. M. eine dieserhalb gestellte Anfrage. Er verwies darauf, daß die 24stündige wagenstandgeldfreie Entladefrist erst vier Stunden nach Aufgabe des Benachrichtigungsschreibens zur Post zu laufen beginne. Eine Verlängerung dieser wagenstandgeldfreien Zeit könnte nicht auf Empfänger landwirtschaftlicher Erzeugnisse beschränkt bleiben, sondern müßte allgemein gewährt werden. Mit Rücksicht auf die nachteiligen Rückwirkungen auf den Wagenumlauf könne jedoch eine solche Maßnahme nicht durchgeführt werden, doch werde von der Staatsbahnverwaltung, wenn die Überschreitung der Entladefrist auf die verspätete Zustellung des Bahnaviso zurückzuführen ist, diesem Umstande im Wege der Rückerstattung von Wagenstandgeldern Rechnung getragen werden.

— **Die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Nach der vorläufigen Zusammenstellung betrugen diese im Monat April im Personenverkehr 5 158 600 Kr. (3 732 900 Reisende), im Güterverkehr 14 000 700 Kr. (2 848 600 t). Gegenüber den endgültigen Erfolgziffern des Monats April vorigen Jahres weist der Personenverkehr des Berichtsmonats eine Mehreinnahme von 175 091 Kr. (+ 197 000 Reisende), der Güterverkehr eine solche von 219 870 Kr. (+ 23 900 t) aus. In den ersten vier Monaten des Jahres betrugen die Einnahmen der Staatsbahnen 72 227 699 (+ 2 761 001) Kr.

— **Bauarbeiten der Südbahn.** Der Geschäftsbericht der Südbahn für das Jahr 1903 gibt eine eingehende Darstellung der in diesem Jahre in den Stationen und auf der Strecke ausgeführten Erweiterungsbauten. Die Bauausgaben auf den Hauptbahnen betrugen 3 147 000 Kr., wovon 2 486 000 Kr. auf das österreichische und 661 000 Kr. auf das ungarische Netz und 29 000 Kr. auf die Lokalbahnen entfallen. Von den Investitionsbauten auf den Hauptbahnen entfielen 1 946 000 Kr. auf Stationsbauten, 1 144 000 Kr. auf Linienbauten und 56 000 Kr. auf Konkurrenzbeiträge. Was die Lokalbahnen betrifft, so wurden, um die Linie Mödling-Hinterbrühl leistungs- und ertragsfähiger zu gestalten, an Stelle der bisherigen Anlagen für Erzeugung und Weiterleitung des elektrischen Stromes neue, nach den neuesten Errungenschaften vervollkommnete Einrichtungen ausgeführt und außerdem wurde auch die Bahnanlage durch Schaffung von drei neuen Betriebsausweichen, Erweiterung bezw. Verlängerung der Gleisanlagen sowie durch Einlegung von Rillenschienen auf dem mitbenutzten Straßenkörper einer durchgreifenden Umgestaltung unterzogen. Von den im Berichtsjahre ausgeführten Linienbauten sind hervorzuheben: Die Vollendung des zweiten Gleises in der Strecke Waidbruck-Atzwang und die Ergänzungsarbeiten an den neu hergestellten Gleisen in den Strecken Sterzing-Grasstein und Blumau-Bozen; ferner die Einführung eines nach den neuesten Errungenschaften vervollkommneten, vom Eisenbahnministerium empfohlenen Oberbausystemes mit Schienen im Gewichte von 43,8 kg für das laufende Meter, enger aneinander gereihten Schwellen, und zwar in Entfernung der Mittelschwellen von 0,72 m und 0,40 m der Stoßschwellen mit Anwendung von Spann- und Keilplatten, stärkeren und längeren Winkellaschen. Mit der Legung dieses neuen Oberbausystemes wurde auf der Linie Wien-Triest, und zwar in den Strecken Baden - Vöslau, Wiener-Neustadt - Gloggnitz, Kindberg - Marein, Puntigam - Kalsdorf, Marburg - Kötsch, St. Georgen-Cilli und Salloch-Laibach begonnen. Die Gesamtlänge beträgt 57,4 km. Außerdem wurden auf den übrigen Strecken der Hauptlinie sowie auf den anderen Linien die in früheren Jahren begonnenen Arbeiten zur Verstärkung und Vervollkommnung des bestehenden Oberbaues, bestehend in der Vermehrung der Schwellen und Unterlagsplatten, Einziehen verlängerter Winkellaschen usw., fortgesetzt. Zur Behebung der Schienenwanderungen wurden in den Strecken mit größeren Gefällen sogenannte Spannplatten mit Krempen angewendet. — Im Berichtsjahre wurden angeschafft: 34 Lokomotiven, 61 Personenwagen, 10 Personenwagen mit elektrodynamischem Motor (schmalspurig), 5 Dienstwagen, 155 Güterwagen. Die gesamten Baukosten des österreichischen und ungarischen Netzes stellen sich auf 514 770 000 Kr. Hiervon entfallen auf das österreichische Netz 390 186 000 Kr. und auf das ungarische Netz 124 584 000 Kr.

— **40jähriges Jubiläum des Präsidenten Ziffer.** Am 24. d. M. beging der Präsident des Verwaltungsrates der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn, Zivilingenieur Ziffer, die Feier seiner 40jährigen Tätigkeit bei diesem Eisenbahnunternehmen. Der Jubilar, einer der ältesten und verdientesten österreichischen Eisenbahnfachmänner, begann seine Laufbahn im Jahre 1852 als Bauassistent beim Bau der Semmeringbahn. Im Mai 1864 wurde er bauleitender Oberingenieur der Lemberg-Czernowitz - Jassy - Eisenbahngesellschaft, 1866 Betriebsdirektor und 1868 technischer Direktor dieser Gesellschaft. Bis Mai 1875 war er technischer Konsulent des Verwaltungsrats. Im Jahre 1875 wurde Ziffer in den Verwaltungsrat gewählt und steht seit 1893 an der Spitze dieses Unternehmens. In Galizien, der Bukowina und Rumänien wurden unter seiner Leitung 580 km Hauptbahnen und 403 km Lokalbahnen gebaut. Als Berichterstatter bei verschiedenen Eisenbahn- und Straßenbahnkongressen sowie als Fachschriftsteller, namentlich auf dem Gebiete des Lokal- und Straßenbahnwesens, erfreut sich Ziffer, besonders im Auslande, eines vorzüglichen Rufes. Ziffer ist u. a. Vizepräsident des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnvereins in Brüssel.

Ungarn.

— **Die ungarischen Staatsbahnen in der Staats- und Volkswirtschaft des Landes.** In dem Bericht des Finanzausschusses des ungarischen Abgeordnetenhauses über die Investitionsvorlage wird darauf hingewiesen, daß die ungarischen Staatsbahnen nicht nur vollkommen jenem volkswirtschaftlichen Zweck entsprechen, in dessen Interesse die Gesetzgebung seinerzeit die Verstaatlichung beschlossen hat, sondern daß die Staatsbahnen auch eine entsprechende Verzinsung des in ihnen angelegten Kapitals liefern. Diese Verzinsung werde erreicht, trotzdem das Staatsbahnnetz zumeist durch Verstaatlichung der am schwächsten rentierenden und am schlechtesten ausgerüsteten Eisenbahnlinien zustande gekommen sei, trotzdem ferner den Staatsbahnen empfindliche finanzielle Opfer aus dem Betriebe der Lokalbahnen erwachsen und sie im Interesse der Förderung der vaterländischen Industrie, insbesondere aber im Interesse der Erhaltung der staatlichen Eisenwerke gezwungen sind, einen erheblichen Teil ihres Investitions- und Betriebsbedarfs wesentlich teuerer anzuschaffen, als sie dies vermöchten, wenn sie dem freien Wettbewerb folgen könnten. Es liege auch kein Grund zur Befürchtung vor, daß die Staatsbahnen bei gehöriger Sparsamkeit im Betriebe trotz der großen Investitionen nicht auch in der Folge eine entsprechende Verzinsung liefern werden.

— **Genehmigung der ungarischen Investitionsvorlage.** Das ungarische Abgeordnetenhaus sowie das Magnatenhaus nahmen nach einer verhältnismäßig sehr kurzen Beratung das Investitionsgesetz unverändert an und stellten damit zugleich der Regierung einen auf mehrere Jahre verteilten Investitionskredit im Gesamtbetrage von 328 000 000 Kr. zur Verfügung. Das Gesetz soll bereits in den allernächsten Tagen verlautbart werden.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im April d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den gleichen Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1904 Kr.	gegen 1903 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	12 684 800	— 2 439 730
Südbahn (ungarisches Netz)	1 406 357	+ 14 709
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	143 577	+ 5 832
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	914 589	— 26 707
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	91 500	— 1 180
Eisenbahn Mohács-Pécs	73 170	+ 3 520
Hauptbahnen zusammen	15 313 993	— 2 443 556
Lokalbahnen „	2 974 978	+ 13 174
insgesamt	18 288 971	— 2 430 382

Der bei den ungarischen Staatseisenbahnen nachgewiesene verhältnismäßig große Ausfall ist hauptsächlich dem Ausstande der Bediensteten bezw. der infolgedessen entstandenen Verkehrsstockung zuzuschreiben.

Seit Jahresbeginn betragen die entsprechenden Einnahmen der Hauptbahnen (Bahnen ersten Ranges) insgesamt 73 227 638 Kr., jene der Lokalbahnen (die Kleinbahnen, d. h. Straßen- und Stadtbahnen nicht gerechnet) 11 813 445 Kr., insgesamt also 85 041 083 Kr. Gegenüber den entsprechenden Einnahmen des Vorjahres zeigt sich bei den Hauptbahnen eine Mindereinnahme von 1 257 692 Kr. (und zwar: bei den ungarischen Staatseisenbahnen — 1 388 558 Kr., bei den ungarischen Linien der Südbahn + 9760 Kr., bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn + 25 252 Kr., bei den ungarischen Linien der Kaschau-

Oderberger Eisenbahn + 103 703 Kr., bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn — 18 595 Kr. und bei der Eisenbahn Mohács-Pécs + 10 746 Kr.), während bei den Lokalbahnen eine Mehreinnahme von 415 762 Kr. zu verzeichnen ist; insgesamt ergibt sich also eine Mindereinnahme von 841 930 Kr.

Die durchschnittliche Betriebslänge der ungarischen Haupteisenbahnen betrug wie im Vorjahre 9376,4 km, während jene der Lokalbahnen 8725,1 km gegen 8434,1 km des Vorjahres, daher um 291 km mehr ausmachte; zusammen stehen somit 18 101,5 km gegen 17 810,5 km im Betriebe, das Gesamtnetz vermehrte sich also um 291 km, welche Vermehrung ganz auf die Lokalbahnen fällt.

— **Voranschlag der ungarischen Staatsbahnen.** Im Voranschlag des Handelsministeriums für das Jahr 1904 sind die Einnahmen der Staatsbahnen mit 235 220 000 Kr., die Ausgaben mit 150 089 000 Kr. eingestellt. Der Betriebskoeffizient stellt sich auf 63,43 %; die Verschlechterung des Betriebskoeffizienten ist auf Rechnung jener Verfügungen zu stellen, die im Interesse der Verbesserung der materiellen Lage der Eisenbahnangestellten getroffen wurden. Für die Regelung der Beamtengehälter sind 6 643 400 Kr. aufgenommen, von denen bereits für 1903: 1 860 000 Kr. beansprucht wurden, so daß für das laufende Jahr das Mehrerfordernis 4 783 400 Kr. ausmacht. Der veranschlagte Reinertrag der Staatsbahnen von 85 130 000 Kr. entspricht einer 4,45 prozentigen Verzinsung des in ihnen tatsächlich angelegten Kapitals von 1911 Millionen Kronen. Die gesamten Einnahmen aus den Vizinalbahnen, die im Betriebe der Staatsbahnen stehen, sind mit 15 200 000 Kr. angenommen, während die Ausgaben sich auf 22 810 000 Kr. stellen, so daß bei Rückersatz der Selbstkosten ein Verlust von 7 610 000 Kr. für die Staatsbahnen erwächst.

— **Elektrische Motorwagenfahrten zwischen Poprád und dem Bade O-Tátrafüred.** Der ungarische Handelsminister hat die Konzessionsurkunde für die Einführung der vom Vorplatze des Aufnahmegebäudes der Station Poprád-Felka der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn aus mit Berührung der Gemeinden Poprád, Felka und Nagyszalók bis zum Badeorte O-Tátrafüred auf der Poprád-Tátrafüreder Munizipalstraße vom 1. Juni bis 15. Oktober jeden Jahres in Verkehr zu setzenden elektrischen Motorwagenfahrten (ohne Schienen mit Oberleitung) herausgegeben. Die Dauer der Konzession ist vom Tage der Verkehrseröffnung an gerechnet vorläufig auf drei Jahre festgesetzt; mit Rücksicht auf die Versuchsnatur der in Ungarn ersten derartigen Unternehmung steht es aber dem Handelsminister frei, die Konzession ohne jeden Ersatzanspruch auch früher zurückzuziehen, falls die ungarische Gesetzgebung inzwischen die Frage der allgemeinen Motorwagenfahrten regeln sollte und in dem Falle, wenn die Unternehmung den Gemeininteressen zuwider handelt oder den Bestimmungen der Konzessionsurkunde und des dazugehörigen Bedingnisheftes nicht entspricht. Die Konzessionäre haben wenigstens drei Motorwagen anzuschaffen und den Motorwagenverkehr bis 6. August d. J. zu eröffnen.

— **Personalnachrichten.** Der Betriebsleiter der ungarischen Staatseisenbahnen und Vorstand der Betriebsleitung in Kolozsvár, Michael Schandl, ist seines Postens enthoben und mit der Wahrnehmung dieser Geschäfte der Oberinspektor und Stellvertreter des Vorstandes der Betriebsleitung Budapest (rechtes Donauufer) Béla Jármay betraut worden.

Übrige europäische Länder.

— **Pariser Stadtbahn.** In der Generalversammlung der Aktionäre ging es völlig glatt zu, alle Vorschläge der Verwaltung, darunter die Dividende von 15 Fr., wurden einstimmig genehmigt. Auf Anfragen wurde mitgeteilt, daß die Gesellschaft hofft, der technische Dienst der Pariser Stadtverwaltung werde ihr das letzte Stück der Linie 3 bis Ende Juli d. J. abliefern, so daß die Linie Anfang Oktober d. J. dem Betriebe übergeben werden kann. Eine andere Anfrage bezog sich auf die Tilgung des Materials, welche erst mit dem Jahre 1906 beginnen wird, wenn die 42 km der gegenwärtigen Konzession in Betrieb sein werden. Ein Aktionär schlug vor, daß die Fahrpreise im Sommer ermäßigt werden sollten; dem steht schon die Tatsache entgegen, daß die Fahrpreise durch das Lastenheft festgelegt sind. Aus dem Bericht für 1903 sei noch erwähnt, daß die Einnahmen 17 626 682 Fr., der Gesamtüberschuß 5 000 000 Fr. betrug. Das Unglück vom 10. August 1903 hat 1 150 000 Fr. gekostet, außer den 350 000 Fr., welche von Versicherungsgesellschaften gezahlt sind. In jener Summe ist der Betrag für den Materialersatz einbegriffen. Von den Aktionären wurde dazu keine Bemerkung gemacht; man hielt es anscheinend nicht weiter für nötig, sich über die getroffenen Vorkehrungsmaßregeln zur Verhütung ähnlicher Unfälle zu vergewissern. Doch beschloß die Generalversammlung, 500 000 Fr. in einen Vorsichtsfonds (fonds de prévogance) zu legen.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen** waren im Monat April d. J. etwas günstiger, so daß danach wenigstens wieder ein Netz, das der Staatsbahnen, zu einem kleinen kilometrischen Mehr von 1,43 % für die ersten vier Monate gekommen ist, während nach dem ersten Vierteljahr alle Netze einen Abgang aufwiesen. Absolut vereinnahmten die sämtlichen Bahnen in vier Monaten gegen 8 000 000 Fr. weniger als in der gleichen Vorjahrsperiode. Kilometrisch beträgt das Minderergebnis bei drei Netzen, der Nordbahn, Orléansbahn und Südbahn, noch über 3 %.

— **Schweizerische Eisenbahnfahrpläne.** Es waren Beschwerden deshalb entstanden, daß die Bundesbahnen an Stelle der früheren allgemeinen schweizerischen Eisenbahn-Plakatfahrpläne nur solche der Bundesbahnen ausgeben bezw. anschlagen ließen. Der Streit soll nun so gelöst werden, daß der Bundesrat bei der Bundesversammlung beantragt, im Einverständnis mit der Generaldirektion der Bundesbahnen für den Sommer 1905 ein amtliches Eisenbahnkursbuch herauszugeben.

— **Basel und die schweizerischen Bundesbahnen.** Die äußerst lebhaften Klagen, welche der Jahresbericht der Baseler Handelskammer wegen Zurücksetzung Basels durch die Bundesbahnverwaltung erhob, kamen auch in der Versammlung des Baseler Handels- und Industrievereins zur Sprache. Nationalrat Speiser meinte, daß das Verhalten der Bundesbahnen in etwas zu starken Ausdrücken gerügt worden sei; man dürfe nicht vergessen, daß die Durchführung der Vereinheitlichung des schweizerischen Eisenbahnwesens, für die erst die Grundlage zu schaffen sei, eine riesige Arbeit erfordere, daß noch nicht überall die Regel in ihr Recht treten könne, sondern Ausnahmen unvermeidlich seien. Der Präsident Oberst Alioth und der Sekretär der Handelskammer Dr Geering entgegneten, daß die Handelskammer erst nach Erschöpfung aller anderen Schritte diese scharfe öffentliche Kritik geübt habe.

— **Simplontunnel.** Jetzt, im Mai 1904, hätte der Simplontunnel nach den ursprünglichen Abmachungen fertig sein sollen. Die verschiedenen Schwierigkeiten, welche den Bau nun seit mehr als Jahresfrist verzögern, haben sich zuletzt auf der Nordseite so zugespitzt, daß dort vielleicht die Arbeiten völlig eingestellt werden und der noch zu erbohrende Rest — etwa 900 m von rund 19 700 m — von der Südseite her vollendet wird. Lange Zeit waren gerade auf der Südseite die Wasserzuflüsse so stark, daß die Arbeiten etwa drei Viertel Jahre fast ruhen mußten. Nun hindern auf der Nordseite mehrfach angetroffene Warmwasserquellen. Deshalb hat man jetzt die vor einiger Zeit angebrachten Tore geschlossen, damit die an der Ausweitung des Tunnels beschäftigten Arbeiter nicht durch das Wasser belästigt werden. Die Bohrung an der Nordseite, welche erheblich weiter vorgeschritten war, als an der Südseite, hatte bereits den Höchstpunkt überschritten und war in die Neigung nach Süden eingetreten. Die Unternehmer Brandau, Locher und Sulzer sind in Brig angekommen, um zu untersuchen, ob die Einstellung der Arbeiten an der Nordseite endgültig sein soll. In diesem Falle wäre selbst unter günstigen Bedingungen an der Südseite der Durchschlag nicht vor dem Dezember zu erwarten. Die höheren Kosten des Tunnels treten augenblicklich auch wieder in die Erscheinung, indem soeben der Bundesrat beim eidgenössischen Parlament beantragt hat, den Nachtragskredit für den Simplontunnel für 1904 im Betrage von 18 887 450 Fr. zu genehmigen. Außerdem hat das Parlament noch einen Kredit von 890 000 Fr. für Minenanlagen am Tunnel zu gewähren.

— **Schweizerische Jurabahnen.** Die neue Bahn Glovelier-Saignelegier ist am 20. d. M. feierlich eröffnet worden. Sie ist eine Vollspurbahn von 24 km Länge und hat 3 050 000 Fr. gekostet, von welcher Summe der Kanton Bern den größeren Teil beigetragen hat. Sie hat verhältnismäßig starke Steigung, da der Höhenunterschied zwischen beiden Orten 478 m beträgt.

— **Kantonale Eisenbahnpolitik in der Schweiz.** Auch nach der Verstaatlichung durch den Bund, welche bekanntlich nur die Hauptbahnen betrifft, ist der Machtvollkommenheit der Kantone betreffs des Baues von Nebenbahnen ziemlich freie Hand gelassen. Verschiedene Kantone haben in ihrem Bereich den Ausbau des Netzes und die Gewährung von Beihilfen gesetzlich geregelt. Am weitesten ist in dieser Beziehung, wie schon kurz gemeldet, der Kanton Freiburg gegangen, insofern er scharf in die Selbstverwaltung der Gemeinden eingreift. Der Große Rat des Kantons hat nämlich nach dem neuen Ge-

setz zu bestimmen, welche Gemeinden an einem Bahnbau interessiert und deshalb beihilfspflichtig sind, und die Kantonsregierung entscheidet auch endgültig über die Höhe der von den betreffenden Gemeinden aufzubringenden Summen. Dem Gesetz soll sogar rückwirkende Kraft beigelegt werden; es wird zunächst auf einige Gemeinden im Greyerz angewendet werden, wegen deren vornehmlich es jetzt geschaffen sein soll. Wahrscheinlich aber wird Widerstand geleistet und gerichtliche Entscheidung angerufen; denn die Kantonsverfassung gewährleistet den Gemeinden die „unbeschränkte" Verwaltung ihres Vermögens.

— **Neue schweizerische Alpendurchstiche.** Dieser Tage liefen durch deutsche Blätter irreführende Angaben über das Bevorstehen eines Brünigtunnels und einer großen Durchgangslinie durch den Brünig. Tatsächlich denkt die dafür maßgebende schweizerische Bundesbahnverwaltung auf absehbare Zeit gar nicht an die Durchführung eines solchen sehr kostspieligen Planes. Mit der Frage der Brienzerseebahn ist vorerst allerdings ein Umbau der bestehenden Brünigbahn zur Erörterung gestellt. Aber selbst da verhalten sich die Bundesbahnen ablehnend. In dem betreffenden, erst vor wenigen Wochen erstatteten Bericht sagt die Generaldirektion der Bundesbahnen: Bekannt sei (anderseits bestreiten die näheren Interessenten diese Behauptung. D. B.), daß der Fremdenverkehr mit der schmalspurigen Brünigbahn ohne Anstand bewältigt werden könne; es werde dies um so besser gehen, wenn die leistungsfähigeren neuen Lokomotiven in Dienst gestellt seien. Sache späterer Untersuchung werde es sein, zu prüfen, ob nicht der Übergang zum elektrischen Betrieb allenfalls noch weitere Verbesserungen bringen könne. Es sei aber gar nicht daran zu denken, daß in absehbarer Zeit die Brünigbahn auf Vollspur umgebaut werde. Aus dieser Erklärung erhellt wohl, wie falsch es ist, wenn Zeitungsnachrichten jetzt schon von einer großen Bahn durch den Brünig reden. Die schweizerischen Bundesbahnen, denen in ihrem jungen Betriebe außerordentlich große Ausgaben erwachsen, wollen sich überhaupt vorerst nicht auf solche weitgehenden und kostspieligen Neubauten einlassen. Jedenfalls hätte wohl ein Tunnel durch den Lötschberg bezw. durch die Berner Alpen zu dem neuen Simplondurchgang mehr Aussichten als ein Brünigtunnel. Aber auch den Lötschbergplan, der namentlich vom Kanton Bern aus eifrig gepflegt wird, behandeln die Bundesbahnen aufschiebend als Zukunftsmusik. Indes versichert der Berner „Bund", es sei unrichtig, daß in der Bewegung für einen Berner Alpendurchstich ein bedenklicher Stillstand eingetreten sei. Das Gutachten der internationalen Sachverständigen habe im Gegenteil die Idee mächtig gefördert. Allerdings könnten nicht so rasch weitere Schritte zur Ausführung unternommen werden. Das Gutachten habe neue Fragen angeregt, die erst näherer Prüfung bedürften; die Gutachter müßten selbst weitere Punkte aufklären und ergänzende Berichte erstatten; wenn diese eingelangt seien, dürfte das Aktenmaterial vollständig sein, und dann würden das Lötschbergkomitee, die Berner Regierung und die sonstigen Interessenten in neue Tätigkeit eintreten.

— **Die Organisation der schweizerischen Eisenbahnangestellten.** In der demokratischen Schweiz hat der Zusammenschluß der „Eisenbahner" in besonderen Fachverbänden und in einer Zentralorganisation weiten Umfang angenommen. Jüngst beschloß eine von 50 Abgeordneten beschickte Versammlung der Fahrdienstarbeiter der Bundesbahnen die Gründung eines Zentralverbandes schweizerischer Fahrdienstarbeiter. Sobald die nach den Statuten erforderliche Mitgliederzahl erreicht ist, wird sich der neue Verband dem Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten (V. P. S. T.) anschließen. Der Verein schweizerischer Weichen- und Bahnwärter beschloß in seiner sechsten ordentlichen Abgeordnetenversammlung, daß wegen „unzulässiger" Handhabung des Arbeitsgesetzes durch vorgesetzte Instanzen bei sämtlichen Dienstzweigen von Angestellten eine Umfrage durch das Generalsekretariat des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten in die Wege geleitet werden soll. Die Frage des endgültigen Beitritts zum Föderativverband der Vereine eidgenössischer Beamten, Angestellten und Arbeiter wurde dem Vorstand zur weiteren Prüfung überwiesen. Eine von 150 Mann besuchte außerordentliche Generalversammlung der Lokomotivführer des Kreises II der Bundesbahnen behandelte verschiedene „Mißstände" beim Maschinenpersonal und beschloß einstimmig, an die Kreisdirektion eine Eingabe zu richten, in welcher energisch Abhilfe verlangt wird. In der Abgeordnetenversammlung des schweizerischen Zugpersonalvereins, in welcher 53 Sektionsanträge vorlagen, wurde indes auch einmal der Überschwang dieser mannigfaltigen Vereinstätigkeit und -wünsche gerügt. Der Hauptführer dieses Verbandes erklärte, daß man doch die Bundesverwaltung und auch die Verbandsversammlungen nicht immer mit allerlei Kleinigkeiten, die ganz gut auf dienstlichem Wege erledigt werden könnten, plagen solle. Es müßte der Verband sonst gewärtigen, künftig mit seinen Beschwerden und Gesuchen nicht mehr ernst genommen zu werden. So seien in den letzten paar Jahren nicht weniger als 64 Eingaben verschiedener Natur durch die Eisenbahnverbände an die Bundesbahnverwaltung gelangt! Doch beschloß auch diese Versammlung weitere Koalitionsschritte, besonders: Solidarisch-Erklärung des Gesamtvereins bei etwaigen Maßregelungen der Vorstandsmitglieder infolge der Vollführung von Vereinsbeschlüssen, ferner Verhandlung mit dem (sozialdemokratischen) schweizerischen Gewerkschaftsbund betreffs Eintritts in ihn, bei Aufstellung von Dienstteinteilungen Zuziehung eines Vertrauensausschusses des Verbandes usw.

— **Die Einnahmen der schweizerischen Bundesbahnen** im Monat April betrugen 8 860 800 Fr., d. i. fast genau so viel wie im April 1903 (172 Fr. weniger); die Ausgaben betrugen 5 666 700 Fr., d. i. etwa 225 000 Fr. mehr. Die ersten vier Monate zeigen einen Gesamtüberschuß von 10 065 700 Fr., gegen 11 384 101 Fr. im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Das bedeutende Minderergebnis stammt hauptsächlich aus der starken Steigerung der Ausgaben.

— **D-Züge auf der englischen Ostbahn.** Von beteiligter Seite werden wir darauf aufmerksam gemacht, daß der Schlußsatz unserer Nachricht über diese Züge in Nr 36 S. 589 d. Ztg. insofern der Berichtigung bedarf, als die betreffenden Festland-Expreßzüge Harwich-London schon von jeher die I. und II. Wagenklasse geführt haben. Nur wenn ein Reisender mit Fahrkarte für die II. Wagenklasse sich in Harwich aufhielt und mit einem anderen Zuge nach London weiterfuhr, konnte er in die geschilderte Lage kommen, entweder in III. Wagenklasse fahren oder für die Benutzung der I. Wagenklasse nachzahlen zu müssen. Ebenso müssen die von der Zwischenstation March nach dem Norden Englands weiterfahrenden Reisenden von dort entweder die III. oder I. Wagenklasse benutzen, da die betreffenden Züge keine II. Wagenklasse führen.

— **Der Sonderzug König Eduards.** Es dürften kaum noch bei einem englischen Hofzuge Maßnahmen in so umfassender Weise gegen jeden nur denkbaren Unfall getroffen worden sein, als bei jenem, der für die Reise des Königs am 25. April nach Irland bestimmt war.

Allgemeine und besondere Vorschriften betrafen die Kontrolle aller Züge auf der Strecke; die Durchfahrt des Königlichen Zuges war für 46 Punkte auf 1 Minute festgestellt, für jede Station die Zeit vorgeschrieben, innerhalb welcher ausschließlich der Hofzug zu verkehren habe. Alle anderen Züge mußten 30 Minuten vor seiner Ankunft halten und alle Schranken an Straßenübersetzungen eine Stunde vorher geschlossen werden; die Stationsmeister hatten persönlich Wächter und Signalhütten zu beaufsichtigen. Den Zug selbst begleiteten Telegraphenbeamte unter Aufsicht eines Ingenieurs, die mit allen Behelfen ausgestattet waren, um an jedem Punkte der Linie eine telegraphische Verbindung herstellen zu können, und ein Stab von Wagenuntersuchern beobachtete unausgesetzt das Laufwerk der Wagen. Der Zug wurde auch nicht auf das gewöhnliche Signal des Zugführers abgelassen, sondern dieser hatte vorerst die mündliche Verständigung des Stationsmeisters abzuwarten, der seinerseits wieder von einem Zuginspektor das „all right" erhielt.

10 Minuten nach 1 Uhr mittags dampfte der Zug aus der Station Euston der London & North Western-Bahn und erreichte ohne Aufenthalt um 6 Uhr Holyhead (397 km).

— **Eine kurze Fahrzeit** hatte, wie das „Zentralbl. der Bauverw." mitteilt, am 9. d. M. ein Zug der Großen Westbahn in England, der die amerikanische Post in 3 Stunden 47 Minuten von Millbay bei Plymouth nach dem Bahnhof Paddington in London brachte. Die Entfernung ist 396 km; es wurde einmal unterwegs (in Bristol) gehalten; die durchschnittliche Geschwindigkeit betrug einschließlich des Aufenthalts in Bristol 104,65 km/Stunde. Ein Folgezug, der in Exeter und Bristol hielt, beförderte kurz nachher die aus Amerika angekommenen Reisenden auf derselben Strecke in 4 Stunden 24 Minuten nach London, also mit einer Reisegeschwindigkeit von 90 km/Stunde. Die Streckenverhältnisse auf der Linie London-Plymouth sind für derartige Schnellfahrten nicht ungünstig. Die höchste Leistung war bislang 3 Stunden 53 Minuten oder 102 km/Stunde, also am 9. d. M. noch etwas übertroffen worden.

— **Großes Schadenfeuer in London.** Am 25. April d. J. nachts brach ein Feuer auf dem Aldgate-Güterbahnhofe der London & North Western Railway in Haydn-square, Minories, aus, das innerhalb einer Stunde solchen Umfang annahm, daß man für die ganze Anlage fürchtete. 65 Spritzen waren bald

in voller Tätigkeit und schleuderten große Wassermengen auf den Brandplatz; über 100 Pferde konnten noch gerettet werden. Man glaubte schon des verheerenden Feuers Herr geworden zu sein, als neuerdings an der ursprünglichen Stelle Flammen aufschlugen und sich rasch verbreiteten; um 2 Uhr morgens hatte sich die Feuersbrunst bereits den umliegenden Straßen genähert, und es war ernstlich zu besorgen, daß die benachbarte Patronenfabrik davon ergriffen würde, doch gelang es der angestrengten Arbeit von 300 Feuerwehrmännern und dank den hohen Mauern der massiven Güterschuppen, die Fabrik sowie die nahen Häuser und Geschäftsläden zu erhalten.

Um 6 Uhr morgens waren von den vier sechsstöckigen Magazingebäuden nur die Außenmauern vorhanden. In einer Ecke nahe der Mansellstreet lagerten große Mengen von Spirituosen (Brandy, Whiskey), die tief unter Wasser gesetzt wurden. Oberhalb der Kellerräume befanden sich Gleise und Drehscheiben auf Holzbohlen, von denen, als sie Feuer fingen, die Güterwagen in die Tiefe stürzten; als die Keller ausgepumpt worden, floß ein Strom heißen Wassers gemischt mit Spirituosen in den Gossen, und die Zuschauer hatten nicht übel Lust, sich daran gütlich zu tun.

Für Tausende von Pfunden Sterling verbrannten Zigarren, Ballen Wolle, Papier und andere Güter. Der verursachte Schaden wurde ursprünglich auf 120 000 £ geschätzt, dürfte jedoch weit höher sein, da die Gebäude allein einen größeren Wert besaßen. Die Gesellschaft verfügt über einen eigenen Versicherungsfonds im Betrage von etwa 500 000 £.

Kein einziger Mann wurde entlassen, und schon mittags kündigte die Verwaltung an, daß Güter nach wie vor in Aldgate angenommen würden; zu diesem Zwecke wurde ein eigener Wagendienst eingerichtet, der die aufgegebenen Güter zur Broadstreet-Station der Gesellschaft überführte.

In der darauf folgenden Nacht kam im Güterbahnhof derselben Gesellschaft von Gospal Oak ein Feuer zum Ausbruch, bei dem 19 beladene Wagen vernichtet wurden. Das Feuer, durch heftigen Wind angefacht, soll hier durch Funkenflug einer Lokomotive entstanden sein. K—a.

— **Über die russischen Eisenbahnen im Jahre 1903** kann an der Hand der allmonatlich erscheinenden, vorläufigen Berichte, die das Ministerium der Verkehrsanstalten veröffentlicht, das Nachfolgende kurz mitgeteilt werden: Die Gesamtlänge des dem öffentlichen Verkehr übergebenen Eisenbahnnetzes betrug am 1. Januar d. J. 58 246 Werst (= 62 148 km). Davon entfielen auf die Staatseisenbahnen im europäischen Rußland 29 044 Werst (= 30 990 km), auf die Privatbahnen, welche im direkten Verkehr stehen, 15 522 Werst (= 16 561 km), auf die Lokalbahnen 1979 Werst (= 2110 km), auf die Staatsbahnen im asiatischen Rußland 7813 Werst (= 8336 km) und auf die Bahnen im Großfürstentum Finnland 2932 Werst (= 3128 km). Dazu sind noch die von der Chinesischen Ostbahngesellschaft betriebenen 2346 Werst (= 2503 km) hinzuzurechnen.

Ferner sind im Berichtsjahre im ganzen Reiche 6311 Werst (= 6733 km) Eisenbahnen im Bau begriffen gewesen; auf 1210 Werst (= 1391 km) ist der Verkehr bereits am 1. Januar d. J. zeitweilig eröffnet worden. Hiervon entfallen 255 Werst (= 271 km) auf die Strecke Orenburg-Aktybinsk und 248 Werst (= 265 km) auf die Strecke Turkestan-Taschkent der Orenburg-Taschkent-Eisenbahn; 208 Werst (= 222 km) (Zarskoje Sselo-Dno) und 137 Werst (= 146 km) (Nowossokolniki-Witebsk) auf die Moskau-Windau-Rybinskbahn; 54 Werst (= 57 km) auf die Strecke Tanchoi-Myssowaja der Baikal-Ringbahn; 48 Werst (= 51 km) auf die Strecke Tula-Dubna der Moskauer Zufuhrbahngesellschaft. Außerdem war verschiedenen Unternehmern bis zum 1. Januar d. J. die Erlaubnis erteilt worden, weitere 4354 Werst (= 4645 km) Eisenbahnen zu bauen.

Die Einnahmen der Staatsbahnen im europäischen Rußland betrugen im Berichtsjahre 408 439 476 R. gegen 383 350 243 R. im Vorjahre, so daß eine Mehreinnahme von 25 089 233 R. zu verzeichnen ist. Da die Einnahmen im Jahre 1902 im Vergleich zum Vorjahre lediglich um 8 489 497 R. gewachsen waren, so kann die Zunahme im Berichtsjahre 1903 recht bedeutend genannt werden. Insgesamt sind auf den Staatsbahnen des europäischen Rußland im Jahre 1903: 76 867 663 Personen und 5 871 072 000 Pud (= 96 166 000 t) Güter befördert worden, während sich diese Transporte im Jahre 1902 auf 75 327 312 Personen und 5 320 336 000 Pud (= 87 141 000 t) Güter beliefen. Die Einnahme für 1 Werst dieser Bahnen ist im Jahre 1903 um 4,1 % gewachsen.

Die Einnahmen der Privatbahnen betrugen im vergangenen Jahre 190 420 701 R. gegen 173 723 351 R. im Jahre 1902, haben somit einen Mehrbetrag von 16 697 350 R. ergeben. Die Gütertransporte dieser Bahnen umfaßten 2 390 293 000 Pud (= 39 148 000 t) gegen 2 158 029 000 Pud (= 35 348 000 t) im Jahre 1902, während die Zahl der beförderten Personen 30 613 557 gegen 28 973 110 im Vorjahre betrug. Im Vergleich zu 1902 ist im Berichtsjahre die Einnahme für 1 Werst um 8,3 % gestiegen.

Auf den Eisenbahnen im asiatischen Rußland sind die Einnahmen von 38 459 147 R. auf 40 820 629 R. gestiegen, eine Mehreinnahme von 2 361 482 R. Die Zahl der auf diesen Bahnen beförderten Personen belief sich auf 3 438 766 gegen 3 318 821 im Jahre 1902 und die Menge der beförderten Güter auf 166 199 000 Pud (= 2 718 000 t) gegen 142 315 000 Pud (= 2 342 000 t). Der Ertrag für 1 Werst ist um 6,1 % gestiegen.

Auch auf den Zufuhrbahnen ist im Berichtsjahre eine Zunahme der Einnahmen festzustellen. Die Einnahme stieg von 3 936 273 R. auf 4 412 580 R. Auf den Zufuhrbahnen sind im Berichtsjahre insgesamt 5 004 822 Personen und 93 942 000 Pud (= 1 539 000 t) Güter gegen 4 523 766 Personen und 85 154 000 Pud (= 1 391 000 t) im Vorjahre befördert worden.

Die größte Zunahme der Einnahmen auf den normalspurigen Bahnen hat bei der von einer Privatgesellschaft verwalteten Belgorod-Ssumybahn stattgefunden, da auf ihr die Einnahmen für 1 Werst im Berichtsjahre um 24,5 % gewachsen sind. Es folgen alsdann die Katharinen-Staatsbahn mit 16,4 %, die private Wladikawkasbahn mit 16 %, die Kursk-Charkow-Ssewastopol-Staatsbahn mit 15,8 %, die privaten Südostbahnen mit 14,9 %, die Charkow-Nikolajew-Staatsbahn mit 14,7 % usw.

— **Bahnhofs-Feuerwehren.** Die „Torg. Prom. Gas." teilt mit, daß endgültig beschlossen worden ist, auf den russischen Eisenbahnen freiwillige Bahnhofs-Feuerwehren zu errichten. Sie sollen aus der Zahl der Beamten und Arbeiter gebildet werden und unter der Leitung von Brandmeistern stehen, welche ebenfalls aus der Zahl der Eisenbahnbeamten herangebildet werden sollen. Für alle Stationen sollen die nötigen Feuerlöschgerätschaften in einer Anzahl angeschafft werden, die der Größe und Bedeutung der Station entspricht. Eine besondere Kommission hat bereits die Statuten für die geplanten Bahnhofs-Feuerwehren sowie eine Instruktion für das Verhalten bei Ausbruch und Bekämpfung des Feuers sowie über die Maßnahmen zur Abwendung der Feuersgefahr ausgearbeitet.

Für die Eisenbahnen Rußlands ist ein solches Unternehmen von ganz besonders großer Bedeutung für den Schutz von Gebäuden und Gütern, weil ja bekanntlich die Stationen häufig ganz allein auf freiem Felde liegen, ohne daß in erreichbarer Nähe im Falle des Ausbruches eines Schadenfeuers eine Ortschaft, Dorf oder Stadt sich findet, von wo Hilfe gebracht werden kann. Ist in solchem Falle das Personal wenigstens mit dem Notwendigsten zum Löschen des Feuers ausgerüstet, so kann gehofft werden, in manchen Fällen noch Hilfe zu bringen, wodurch Eigentum und Leben der Bewohner gerettet werden kann. Jedenfalls bedeutet das Unternehmen einen Fortschritt.

— **Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes.** Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat Beamte nach den transkaukasischen Bahnen abgesandt behufs Vornahme der erforderlichen Vorarbeiten für die Anwendung der elektrischen Zugkraft auf der Strecke von Kalageran bis Karaklis der Eisenbahn nach Karsk.

Der Bau der Personenstation „Baikal" nähert sich seiner Vollendung und verspricht viel, so berichtet die Petersburger Zeitung. Es entsteht ein sehr geräumiges und höchst elegantes Gebäude. Mit den Bauunternehmern an der Baikalumgehungsbahn werden immer wieder neue Verträge geschlossen und Abmachungen getroffen, welche diesen Unternehmern allerdings bedeutende Vorteile bringen, anderseits aber auch eine beschleunigte Vollendung der Bahn in Aussicht stellen sollen. Bemerkenswert ist z. B. auch der Wasserbehälter der Station, ein Kunstbau, der mit großen Kosten hergestellt wird.

Die Kommission für neue Eisenbahnen hat nach der „Torgowo Prom. Gaseta" die Erörterung der Wahl der Richtung für die Verbindungslinie der Nordeisenbahn mit Moskau abgeschlossen. Die eingehende Prüfung des Kostenpunktes und der Bedeutung der Verbindungsbahn für das Gebiet hat die Kommission zu der Überzeugung gelangen lassen, daß keinerlei Grund zur Änderung des von der Kommission bereits 1901 gefaßten Beschlusses vorliegt. Damals wurde bereits die Linie Buj-Danilow mit dem Umbau der schmalspurigen Strecke Danilow-Urotsch und der Bau einer Brücke über die Wolga bei Jarosslaw geplant. Zugleich wurde auch der Umbau der Strecke Danilow-Wologda beschlossen.

Von der Verwaltung der Baltischen und Pskow-Rigaer Eisenbahn wird im laufenden Jahre zur Erbauung einer neuen großen Brücke über den Fluß Luga geschritten werden.

Die Hauptverwaltung der finnländischen Eisenbahnen hat beschlossen, zum Bau einer neuen Eisenbahnlinie von Jelisenwari nach Neuschlot am Saimensee zu schreiten.

Die Nordbahnkommission hat die Linienführung für die Nordbahn ausgearbeitet, die von Petersburg zur Murmanküste, über Kem zum Weißen Meere, nach Kola und Alexandrowsk in einer Ausdehnung von 550 bis 560 Werst geführt werden soll.

Fremde Weltteile.

— **Kraftwagen in Indochina.** Das „Journ. d. tr." erinnert daran, daß Cochinchina die erste Kolonie der Welt sei, in der ein regelmäßiger Post- und Personenverkehr mittels Kraftwagen eingerichtet wurde, und zwar war es ein junger Ingenieur Ippolito in Saïgon, der es im Jahre 1900 unternahm, ein Personal von Eingeborenen anzulernen und mehrere Post- und Personenbetriebe zwischen Saïgon und Tay-ninh (an der Grenze von Kambodscha) und zwischen Saïgon und Bien hoa einzurichten. Die Wege sind für diese Betriebsart durchaus nicht sehr geeignet. Der Weg zwischen Saïgon und Tay-ninh geht beispielsweise auf etwa 104 km durch Wald und wird von Tigern unsicher gemacht; während der Regenzeit sind die Schwierigkeiten für einen regelmäßigen Postbetrieb gleichfalls große. Trotz allem hat Ippolito mit seinen beiden Kraftwagen schon die ungeheuere Entfernung von 316 000 km zurückgelegt, was mit einer mehrmaligen Reise um die Erde gleichbedeutend ist. Augenblicklich richtet er einen neuen Kraftwagenbetrieb zwischen Saïgon und dem Vorgebirge Saint-Jacques über Baria ein, wodurch den Bewohnern von Saïgon die Möglichkeit gegeben ist, dem heißen Dunstkreis Saïgons zu entfliehen und ohne großen Zeitverlust reine Meeresluft einzuatmen. Sobald die Straße von Saïgon nach Pnom-Penh am Mekongfluß, an der jetzt gearbeitet wird, fertig ist, kann die Fahrt zwischen diesen beiden Orten, zu der man jetzt auf dem Wasser zwei Tage braucht, mit dem Kraftwagen in fünf Stunden zurückgelegt werden. Auch die Statthalter sämtlicher Provinzen sind für ihre Dienstfahrten von der Regierung mit Kraftwagen ausgerüstet worden.

— **Ostafrikanische Bahnbauten im englischen Gebiet.** Wie die Nat.-Ztg. schreibt, werden im Anschluß an die bereits veröffentlichten günstigen Erfolge der Ugandabahn schon jetzt eine Anzahl schmalspuriger Anschlußbahnen an die Ugandabahn geplant und unzweifelhaft auch bald zur Ausführung gebracht werden. Zunächst handelt es sich dabei um zwei Zweigbahnen, welche von Nairobi und von Naiwasha zum Kenia führen sollen. Es wird erwartet, daß durch diese Bahn weitere fruchtbare und gut bevölkerte Gebiete aufgeschlossen werden. Bemerkenswert ist, daß im Betriebe der Ugandabahn die deutschen Häfen am Viktoriasee eine nicht unwesentliche Rolle spielen, und daß man gerade von diesen Häfen eine weitere wesentliche Frachtzufuhr zur Ugandabahn mit Sicherheit glaubt erwarten zu können. Die Europäeransiedlungen an der Bahn sind ungemein schnell fortgeschritten, so daß an der Hauptlinie selbst, wenigstens in der Nähe der Hauptstationen, kaum noch Land zur Ansiedlung vorhanden ist. Rücksichtlich des fortschreitenden Handels mit den Eingeborenen ist besonders Ukamba erwähnenswert, weil die Wakamba, wie es scheint, nicht nur sehr aufnahmefähig für europäischen Handel sind, sondern sich auch selbst zu Handelsverträgen mit dem Innern des Protektorats eignen. Auffälligerweise wird dagegen der Station Voi — der Kilimandjarostation — eine sehr geringe Bedeutung zugesprochen und eine beabsichtigte Zweigbahn von Voi nach Taweta als aussichtslos bezeichnet. In jedem Falle ist die englische Eisenbahnpolitik in Ostafrika für deutsche Interessen überaus beachtenswert. Sie beweist auf der einen Seite, daß mit Zuhilfenahme eines Schienenweges die Höhengebiete des äquatorialen Afrika mit Erfolg durch Europäer in Kultur genommen werden können, und sie beweist anderseits schon jetzt, was zu erwarten war, daß aus dem Gebiete des Viktoriasees der deutsche Handel über die Ugandabahn nach Mombassa abfließt.

Bücherschau.

— **Gesetz und Recht.** Volkstümliche Zeitschrift für Rechtskunde. Herausgegeben vom Regierungsrat a. D. Dr jur. Freiherrn v. d. Goltz. Verlag von A. Langewort in Breslau. Jahrespreis für 24 Halbmonatshefte 4 ℳ. — Die jetzt im fünften Jahrgang erscheinende Zeitschrift bietet in gemeinverständlicher Behandlung Erörterungen über juristische Fragen des täglichen Lebens. Sie zieht dabei alle Rechtsgebiete — Privatrecht und öffentliches Recht — in den Bereich ihrer Betrachtungen und sucht namentlich in der Abteilung „Neue Entscheidungen" ihren Leserkreis über diejenigen Gegenstände auf dem laufenden zu halten, über die in der Rechtsprechung Erkenntnisse von grundsätzlicher Bedeutung ergangen sind. Wir dürfen daher dem Unternehmen, das, wie wir aus den uns vorliegenden Heften ersehen, auch dem Eisenbahnwesen sachgemäße Berücksichtigung zuteil werden läßt, ferneren günstigen Fortgang wünschen.

— **Meyers Reisebücher. Nordseebäder und Städte der Nordseeküste. 2. Auflage.** Preis geb. 4,50 ℳ. Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Ein Reisehandbuch, das man in seiner jetzigen Gestalt für seinen Zweck als durchaus vollkommen bezeichnen kann. Es fehlt nichts von alledem, was der Besucher eines Nordseebades zu wissen braucht. Über die Wahl des Badeortes gibt ein besonderer Abschnitt vortreffliche Winke. Dem Klimatischen und Hygienischen, sogar der Seekrankheit sind kurze Besprechungen mit schätzenswerten Ratschlägen gewidmet. Auch das Photographieren auf Reisen, bei dem Aufenthalt in den nicht immer kurzweiligen Badeorten ein vorzügliches Unterhaltungsmittel, ist besonders behandelt. In meisterhaften reichen und interessanten Wissensstoff beherbergenden Aufsätzen sind die Nordsee, die Nordseeküste und die deutsche Nordseeküste in allen ihren Beziehungen dargestellt. Natürlich sind nicht nur die großen, sondern auch die kleinen und kleinsten Seebäder behandelt; überall sind Lagepläne und Karten beigefügt, dem Verkehrswesen ist besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Für jeden der zahlreichen und zum Tei recht abgelegenen Badeorte sind die Reisewege so ausführlich dargestellt, daß jede Mühe zu ihrer Aufsuchung erspart wird, es bedarf eben nur noch des Kursbuchs zur Ergänzung. Der besondere Vorzug der Meyerschen Reisehandbücher, die anmutige lesbare Darstellungsweise, tritt in diesem Band ganz besonders hervor, da es den zu schildernden Landschaften an malerischer Schönheit an sich meist gebricht. Das Buch liest sich vortrefflich, es bildet einen selbständigen Unterhaltungsstoff. Dadurch, daß auch die Städte der Nordseeküste in weiterem Sinne — also auch Hamburg, Bremen, Oldenburg, Emden, die holländischen und belgischen Hauptorte — behandelt sind, gewinnt der sehr handliche Band weiteren erheblichen Wert; für die meisten, die aus Deutschland der Weg zu den kräftigenden Nordseebädern führt, ist jedes weitere Reisehilfsmittel entbehrlich.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 2. Mai d. J. eröffnete 3,609 km lange Strecke Midlum-Herbayum-Harlingen der Nordfriesischen Lokalbahn sowie die am 17. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 16,020 km lange Strecke Laupheim-Schwendi der Königlich württembergischen Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die voraussichtlich am 1. Juni d. J. zur Eröffnung gelangende 5,207 km lange Strecke Biebermühle-Waldfischbach der Pfälzischen Eisenbahnen vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Mai d. J. ist die in Kilometer 29 der Linie Hadikfalva-Brodina der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen zwischen den Stationen Ober Wików und Karlsberg neuerrichtete Personenhaltestelle Bivollerie für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr, am 15. Mai d. J. die in Kilometer $51^5/_7$ der Linie Zditz-Protivin zwischen den Stationen Březnitz und Mirowitz gelegene Personenhaltestelle Gutwasser für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr, gleichfalls am 15. Mai d. J. die an der Lokalbahn Laun-Libochowitz gelegene Haltestelle Slawětina/Eger für den Personen- und Gepäckverkehr und am 22. Mai d. J. die in Kilometer 19,382 der Linie Weseli-Mezimosti-Ober-Cerekve zwischen der Station Kardasch-Rečic und der Haltestelle Diebling gelegene Haltestelle St. Barbara für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Personenhaltestellen Gutwasser und St. Barbara dienen jeweilig für den öffentlichen Verkehr nur während der Sommerfahrplanperiode, d. i. vom 1. Mai bis 30. September.

Betriebseinrichtung in Stationen.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Auf dem Bahnhof Hude ist eine Kopframpe in Betrieb genommen worden. Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, werden daselbst fortan angenommen.

Die am 25. April d. J. wegen Umbaues außer Betrieb gesetzte Kopframpe auf dem Bahnhof Bramsche ist wieder in Betrieb genommen worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Vom Beginn der Winterfahrplanperiode 1904/05 ab wird dem „Oberschlesischen Bahnhofe“ für den Personenverkehr in Breslau die Stationsbezeichnung Breslau Hauptbahnhof beigelegt, die Benennung Breslau O/S. für den Güterbahnhof dagegen beibehalten werden.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die bisherige Bahnstation Weißenburg a. Sand der Linie Treuchtlingen-Nürnberg wird fortan die Bezeichnung Weißenburg in Bayern führen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der Station Radonitz-Slawětin der Lokalbahn Laun-Libochowitz ist in Radonitz a/Eger abgeändert worden.

K. k. priv. böhmische Commercialbahnen. Der bisherige Name der an der Linie Königgrätz-Wostroměř gelegenen Station Gutwasser ist in Unter Gutwasser-Baschnitz abgeändert worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Vom 1. Mai d. J. ab ist der an der Strecke Bátyu-Királyháza zwischen den Stationen Beregszász und Tisza Ujlak gelegenen Haltestelle Borzsova die Bezeichnung Borzsova-Nagymuzsaly beigelegt worden.

Verzeichnis der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung. Berichtigung. Unter Bezugnahme auf die in Nr 37 der Vereinszeitung an dieser Stelle gemachten Mitteilungen wird darauf aufmerksam gemacht, daß die auf Seite 606 — 1. Zeile — an 1. Stelle aufgeführte Station der Kleinbahn Cassel-Naumburg nicht Nordhausen, sondern Nordshausen zu lauten hat.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Infolge Eröffnung der Strecke Laupheim-Schwendi am 17. Mai d. J. ist die Ergänzung des oben genannten Verzeichnisses durch Aufnahme der an dieser Strecke gelegenen Haltestellen Bronnen bei Laupheim und Roth erforderlich geworden. Entsprechende Ergänzung wird anheimgestellt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 188 vom 13. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Änderung der Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften Abschnitt I (§§ 1—3 und 5) (abgesandt am 17. Mai d. J.).

Nr I 203 vom 16. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 24. Mai d. J.).

Nr I 211 vom 17. Mai d. J. an sämtliche — ordentlichen und außerordentlichen — Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 23. Mai d. J.).

Nr I 212 vom 16. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr 78 des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs (abgesandt am 21. Mai dieses Jahres). (Die nächste Sitzung des Ausschusses soll am 13. und 14. Juni in Goslar abgehalten werden.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Österreich - Lindau - Vorarlberger Eisenbahnverband.

In der in Nr 37 dieser Zeitung vom 11. Mai 1904 auf Seite 608 enthaltenen Kundmachung Nr (1257) sind die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr 21 b für den Verkehr von Kuttenberg Stadt nach Lindau und Buchs von 412 Heller auf 410 Heller und nach St. Margrethen von 418 auf 416 Heller abzuändern.

Wien, am 24. Mai 1904. (1347)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagstarif für Osterreich.

(Druckfehler-Berichtigung.)

Der im Elbeumschlagstarif für Österreich vom 1. Januar 1904 auf Seite 263 im Ausnahmetarif 26 für Bein- und Steinnüsse in der Relation Zwittau-Dresden-Elbkai für 10 000 kg enthaltene Frachtsatz von . . . . . 19 ℳ

hat richtig . . . . . 198 „

zu lauten.

Wien, am 20. Mai 1904. (1348)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

2. Änderung von Stationsnamen.

Elsaß - lothringisch - luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Die Station Herlisheim a. d. Zorn hat die Bezeichnung „Herlisheim Unterelsaß“ und die Station Herlisheim i. Oberelsaß die Bezeichnung „Herlisheim Oberelsaß“ erhalten.

München, den 21. Mai 1904. (1349)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

3. Güterverkehr.

Gütertarife Teil II der preußisch-hessischen Staatsbahnen (Tarifhefte II C, II F, II J, II K), Staatsbahn-Tiertarif und Privatbahn-Tiertarif.

Am 1. Juni d. J. wird die Neubaustrecke Forst-Guben dem öffentlichen Verkehr übergeben. An der neuen Bahnlinie liegen die Stationen Briesnigk, Grießen (Reg.-Bez. Frankfurt a/O.), Groß-Gastrose und Schlagsdorf.

Die Abfertigungsbefugnisse sind bis auf weiteres folgende:

Grießen: Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr,

Groß-Gastrose und Schlagsdorf: Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Eil- und Frachtstückgutverkehr,

(Groß-Gastrose auch für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke),

Briesnigk: Gesamtverkehr (also auch Wagenladungen, Leichen, Fahrzeuge und lebende Tiere).

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Privatdepeschen ist überall ausgeschlossen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen.

Für die neue Bahnstrecke wird die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands in Kraft gesetzt.

Halle a/S., den 20. Mai 1904. (1350)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarife Teil II der preußisch-hessischen Staatsbahnen und Änderung von Stationsnamen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Greppin auch für den Wagenladungsverkehr, Reußen und Schafstädt auch für die Abfertigung von Fahrzeugen und sonstigen Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, eröffnet.

Gleichzeitig werden die Stationsnamen „Kliecken“ in „Klieken“ und „Zschakau“ in „Zschackau“ abgeändert.

Halle a. Saale, den 22. Mai 1904. (1351)

Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - hessisch- und rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif.

Für den Verkehr deutscher Nord- und Ostseehäfen mit Stationen der badischen, elsaß - lothringischen, württembergischen und pfälzischen Bahnen und vorgelegenen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Mainz, Frankfurt a/M. und Cassel tritt am 1. Juni d. J. ein neuer Seehafen-Ausnahmetarif in Kraft. Gleichzeitig werden die bisherigen Seehafen-Ausnahmetarife für den norddeutsch - hessisch - südwestdeutschen Verkehr vom 1. September 1891 nebst Nachträgen, für den rheinisch - westfälisch - südwestdeutschen Verkehr vom 1. Oktober 1901 nebst Nachträgen, im preußisch- hessischen etc. Staatsbahn - Gütertarife Heft II D die Sätze für Leer (Old.) im Ausnahmetarif S 16 a, Heft II J die Sätze für Dingelstädt, Eschwege, Heiligenstadt, Küllstedt, Leinefelde im Ausnahmetarif S 16, Heft II L der Ausnahmetarif S 14 aufgehoben. Der neue Tarif enthält vielfache Ergänzungen und Ermäßigungen der bisherigen Tarife, daneben einige Erhöhungen, die aber erst am 1. August d. J. in Kraft treten. Erhöhungen treten vornehmlich ein durch Ausscheidung von Stationen, für deren Beibehaltung im Tarife ein Bedürfnis nicht mehr vorlag, ferner durch Umrechnung der Sätze für Frankfurt a. M. Hauptbhf. und einiger Frachtsätze für Petroleum. Der neue Tarif kann gegen Ende dieses Monats bei den Tarifstationen eingesehen oder käuflich bezogen werden.

Hannover, den 21. Mai 1904. (1352)

Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab tritt Nachtrag 3 zu den Tarifheften 1 und 2 in Kraft. Diese Nachträge enthalten

neue, zum Teil ermäßigte Entfernungen für den Verkehr mit Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-, Prignitzer, Wittenberge - Perleberger, Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn und Ruppiner Kreisbahn. Soweit durch den Nachtrag im übrigen Erhöhungen eintreten, werden sie erst vom 15. Juli ab gültig.

Druckstücke der Nachträge können zum Preise von 0,30 ℳ für Heft 1 und 0,10 ℳ für Heft 2 vom Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz, und von den beteiligten Abfertigungsstellen bezogen werden.

Berlin, den 20. Mai 1904. (1353)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Tarifheft 2 für den sächsisch-württembergischen Güterverkehr tritt am 1. Juni d. J. der Nachtrag VI in Kraft. Er enthält im wesentlichen Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers sowie der Ausnahmetarife. Insoweit Erhöhungen gegen die seitherigen Frachtsätze eintreten, erlangen diese erst am 15. Juli d. J. Geltung. Der Nachtrag ist durch die beteiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen.

Dresden, den 23. Mai 1904. (1354)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österr.-ungarischer Verband.

Am 1. Juni d. J. treten im Tarifheft 1 nachbezeichnete Frachtsätze des Klassentarifs (Spezialtarif II) in Kraft:

Nach und von	Hannover Nordbhf.	Hannover Südbhf.	Seelze
	K. E. D. H.		
	Spezialtarif II		
	Pfennige für 100 kg		
Settenz A. T. E. .	187	188	191

Breslau, den 19. Mai 1904. (1354a)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Im sächsisch-württembergischen Güterverkehre wird am 1. Juni 1904 der Nachtrag IV zum Tarifheft 1 eingeführt. Er enthält im wesentlichen Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers sowie der Ausnahmetarife. Insoweit durch die anderweite Ermittlung der Frachtsätze für die württembergischen Stationen Dettingen b. Urach und Urach Frachterhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 15. Juli d. J. ab. Der Nachtrag ist durch die beteiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen.

Dresden, den 20. Mai 1904. (1355)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1904 wird der Ausnahmetarif 34 für rohe Asphalterde des badischen Gütertarifs nur für Sendungen nach überseeischen Ländern gewährt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 19. Mai 1904. (1356)
Gr. Generaldirektion.

Deutsch-belgischer Gütertarif, Teil II, Heft 8 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1904 wird die Station Lauenförde des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel in die allgemeinen Tarifklassen und in die Ausnahmetarife 1–4 einbezogen.

Die Entfernungen und Frachtsätze bilden sich durch Anstoß nachstehender Beträge an die Entfernungen und Frachtsätze der Station Soest:

Anstoß Kilometer	Deutsche Verbandsstation	Stückgut			Wagenladungen									
		Eilgut für 100 kg in Francs	Allgemeine Stückgutklasse	Sp.-Tarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsklasse	Spezialtarife					Ausnahmetarife			
					A 1	B	A 2	I	II	III	1	2	3	4
		Anstoßbeträge für 1000 kg in Francs												
114	Lauenförde .	2,65	13,25	11,26	9,43	8,44	7,04	6,33	4,93	3,10	8,44	6,33	4,93	3,10

Cöln, den 21. Mai 1904. (1357)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-belgischer Gütertarif.
Teil II, Heft 8 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Marienborn (Provinz Sachsen) des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg in die allgemeinen Tarifklassen und in die Ausnahmetarife 1—4 einbezogen.

Die Entfernungen und Frachtsätze bilden sich durch Anstoß der nachstehenden Beträge an die Entfernungen und Frachtsätze des Schnittpunktes L oder der Station Soest:

Anstoß Kilometer	Anstoßstationen (Schnittpunkte)	Stückgut			Wagenladungen									
		Eilgut für 100 kg in Francs	Allg. Stückgutklasse	Sp.-T. für best. Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsklasse	Spezialtarife					Ausnahmetarife			
					A 1	B	A 2	I	II	III	1	2	3	4
186	Schnittpunkt L .	4,24	21,23	18,37	15,39	13,78	11,48	10,33	8,04	5,05	13,78	10,33	8,04	5,05
261	Soest	5,62	28,09	25,78	21,59	19,33	16,11	14,50	11,28	7,09	19,33	14,50	11,28	7,09

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.
Cöln, den 21. Mai 1904. (1358)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird ein direkter Frachtsatz für Pferde in Wagenladungen zwischen Berlin, Hamburg. und Lehrter Bahnhof und Warnemünde eingeführt. Der Satz beträgt 6,41 ℳ für das Quadratmeter Ladefläche. Daneben wird die übliche Abfertigungsgebühr erhoben.

Berlin, den 21. Mai 1904. (1359)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die in den Ausnahmetarifen für Steinkohlen usw. Südwestdeutschland - Ostschweiz vom 10. Oktober 1897 und Südwestdeutschland-Mittel- und Westschweiz vom 1. Februar 1898 enthaltenen Frachtsätze ab Lauterburg Hafen und Straßburg für zu Schiff eingegangene Steinkohlen gelten vom 25. d. M. auch für zu Schiff eingegangenen Gaskoks.

Karlsruhe, den 18. Mai 1904. (1360)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.
Teil II vom 1. Mai 1897.

Durch den vom 1. Juni 1904 ab gültigen Nachtrag IX werden teilweise auch die Entfernungen für Mannheim Bad. B. sowie für Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen nach Bodenbach, Halbstadt, Myslowitz, Oderberg und Oswiecim tr. geändert.

Insoweit durch diese Änderungen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Entfernungen noch bis einschl. 14. Juli 1904 in Geltung.

München, den 18. Mai 1904. (1361)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nassau-oberhessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.

Für den Verkehr zwischen den Stationen

a) der bayerischen Staatseisenbahnen und
b) des Direktionsbezirks Frankfurt am Main,
der Butzbach-Licher Eisenbahn,
der Cronberger Eisenbahn,
der Kerkerbach-Bahn,
der Hanauer Kleinbahn sowie
der Höchst a/Main-Königsteiner Kleinbahn

tritt ab 1. Juni 1904 der in der Vereinszeitung d. J. Nr 21 angekündigte neue nassauisch-oberhessisch-bayerische Gütertarif in Kraft.

Durch denselben werden aufgehoben und ersetzt:

1. der rheinisch-nassau-bayerische Gütertarif vom 1. Januar 1897 nebst Nachträgen sowie
2. der hessisch-bayerische Gütertarif vom 1. Januar 1902 nebst Nachträgen

hinsichtlich der Stationen Bieber b/Offenbach, Dietzenbach, Eppertshausen, Heusenstamm, Jügesheim, Münster b/Dieburg, Nieder-Roden, Ober-Roden, Obertshausen und Weiskirchen b/Offenbach.

Vom gleichen Tage an gehen die Stationen der Rheinstrecke Horchheim a/Rhein-Rüdesheim-Wiesbaden-Dotzheim in den hessisch-bayerischen Güterverkehr über. Vergl. Nachtrag IV zum hessisch-bayerischen Gütertarif, gültig ab 1. VI. 04.

Durch den neuen Tarif ist auch die bayerische Station Eßleben in den Ausnahmetarif 2b für Brennholz einbezogen worden.

Der Tarif kann vom Materialdepot der Generaldirektion der K. bayer. Staatseisenbahnen, sowie vom Rechnungsbureau (D. A.) der K. preuß. u. Großh. hess. Eisenbahndirektion in Mainz um den Preis von 60 ₰ bezogen werden.

München, den 20. Mai 1904. (1362)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Magerviehhof des Direktionsbezirks Berlin in den Tarif einbezogen, die Station Rückersdorf-Oppelhain sowie die Station Simmersdorf des Direktionsbezirks Halle als Braunkohlenversandstation in den Ausnahmetarif 6 und Station Sundwig des Direktionsbezirks Elberfeld als Versandstation in die Eisenausnahmetarife 9 und 9S aufgenommen. Gleichzeitig wird im Tarifheft 4b die Entfernung für Hungen-Thiede in 328 km berichtigt und auf Seite 23 des Nachtrags XV zum Tarifheft 5 für Rheindahlen-Lübben eine Schnittentfernung von 647 km nachgetragen. Ferner werden im Tarifheft 4a die Frachtsätze des Seehafen-Ausnahmetarifs E in Klasse I für

Blankenburg Harz-Hamburg H auf 0,96 ℳ,
Rothehütte-Königshof-Hamburg H auf 0,97 ℳ,
Rübeland-Hamburg H auf 0,96 ℳ

und die des Seehafen-Ausnahmetarifs E2 für Hamburg H mit

Braunschweig Nordbhf. in Klasse I auf 0,55 ℳ, in Klasse II auf 0,33 ℳ,
Braunschweig Westbhf. in Klasse I auf 0,54 ℳ, in Klasse II auf 0,33 ℳ

ermäßigt, sowie die Entfernungen und Frachtsätze der Station Wilhelmsburg mit denen für Station Hamburg, soweit für diese beiden Stationen solche bestehen, gleichgestellt.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 17. Mai 1904. (1363)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Tiertarif.

Die Stationen Flensburg A und Hadersleben werden mit sofortiger Gültigkeit in den direkten Verkehr aufgenommen. Die Tarifstationen geben Auskunft.

Hannover, den 19. Mai 1904. (1364)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Juni d. J. tritt der I. Nachtrag zu dem Tarif für die Beförderung von Expreßgut im Binnenverkehr der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn vom 1. Juli 1898 in Kraft. Derselbe enthält als besondere Zusatzbestimmungen zu den §§ 39 bis 41 der Eisenbahn-Verkehrsordnung diejenigen Bestimmungen, die bisher in dem zur Aufhebung gekommenen Tarif für die Beförderung von Expreßgut, Teil I, enthalten waren, soweit sie nicht als allgemeine Zusatzbestimmungen in den Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, vom 1. April 1904 aufgenommen worden sind. Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Straßburg, den 12. Mai 1904. (1365)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Im Binnenverkehr sowie im Staatsbahnwechselverkehr mit Stationen der Direktionsbezirke Altona, Cassel, Cöln, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt, Halle, Hannover, Mainz, Magdeburg, Münster und St. Johann-Saarbrücken (Gruppen II, III und IV) und im mitteldeutschen und westdeutschen Privatbahnverkehr treten für den Übergang nach und von Stationen der Kleinbahnen Piesberg-Rheine und Lingen-Berge-Quakenbrück vom 1. Juni d. J. bezw., soweit die Strecken noch nicht dem Verkehr übergeben sind, vom Tage der Betriebseröffnung an Ausnahmetarife in Gültigkeit, nach welchen bei Aufgabe von Düngemitteln, Erde, Kartoffeln, Rüben, Brennstoffen, Holz und Wegebaustoffen usw., im Verkehr mit Piesberg-Rheine auch von Steinen des Spezialtarifs III mit Ausnahme von gebrannten Steinen in Wagenladungen die Frachtsätze der Übergangsstationen um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzt werden.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 16. Mai 1904. (1366)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-niederländischer Eisenbahn-Verband.

Am 1. Juni d. J. werden die Stationen: Anclam, Bärwalde, Butterfelde-Mohrin, Falkenberg i. d. M., Greifswald, Schulzendorf, Trampke und Uchtdorf des Direktionsbezirks Stettin, Berlinchen des Direktionsbezirks Bromberg und Groß-Dammer des Direktionsbezirks Posen mit Entfernungen sowie mit Frachtsätzen des Spezialtarifs III und demzufolge auch mit Sätzen des Ausnahmetarifs 8 (Holz) und 9 (Düngemittel usw.) in die Hefte 1 und 2 des deutsch-niederländischen Verbandsgütertarifs einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 25. Mai 1904. (1367)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1902. Ausnahmetarif Nr 2B. Eisenerze zum Hochofenbetriebe usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird der unterm 30. Januar d. J. veröffentlichte Schnittsatz südlich vom Schnittpunkte von der Station Twimberg K. K. St. B. von 102 ₰ auf 87 ₰ ermäßigt.

Breslau, den 26. Mai 1904. (1368)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. tritt eine Erweiterung des Ausnahmetarifs für Schiffsbaueisen nach Seewerften dahin in Kraft, daß er auch für die zu Schiffsbauzwecken bestimmten Bezüge der an oder in der Nähe von Seehafen- und Seekanalstationen betriebenen Eisenwerke gilt.

Gleichzeitig wird der Ausnahmetarif 9S für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Werften dahin erweitert, daß er auch bei gemeinschaftlichem Bezuge einer Wagenladung Schiffsbaueisen durch mehrere Werften angewendet werden kann.

Das Nähere über die hierdurch eingetretenen Änderungen der Anwendungsbedingungen ist bei den beteiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Erfurt, den 21. Mai 1904. (1369)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif Teil II der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen – Tarifheft II J und II K — und Reichsbahn-Staatsbahn-Gütertarif.

Mit dem 1. Juni d. J. werden für die Beförderung von Gießereiroheisen von Duisburg, Brebach, Eschweiler, Rheinhausen-Friemersheim, Völklingen und den Versandstationen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn nach Saalfeld (Thür.) ermäßigte Ausnahmetarifsätze eingeführt. Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Erfurt, den 21. Mai 1904. (1370)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Anhang zum Heft 2.

Die im Nachtrage I zum Anhang enthaltenen Holzfrachtsätze nach Station Oerlinghausen des Direktionsbezirkes Hannover werden mit sofortiger Gültigkeit durchweg um 1 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Breslau, den 21. Mai 1904. (1371)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände trans.

Die unterm 13. April d. J. veröffentlichte Einführung des neuen Tarifs zum 1. Juni d. J., Heft 1 und Heft 2, wird bis 15. Juni d. J. verschoben. Bis dahin bleibt der bisherige Tarif vom 1. März 1897 nebst Nachträgen I bis V in Gültigkeit.

Breslau, den 25. Mai 1904. (1372)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Württemb. Lokalgüterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für den Verkehr zwischen Friedrichshafen und Crailsheim ein Ausnahmetarif für Calcium-Carbid in Ladungen von 5000 und 10 000 Kilogramm eingeführt.

Nähere Auskunft hierüber erteilen die Güterstellen.

Stuttgart, den 21. Mai 1904. (1373)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.

Ab 1. Juni 1904 tritt der in der Vereinszeitung d. J. Nr 22 angekündigte neue Tarif in Kraft.

Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom 1. Januar 1896 außer Kraft gesetzt.

Mit gleichem Tage gehen die Stationen der Strecken: Heddesheim-Morbach bezw. Castellaun und Niederhausen bei Bad Münster a/Stein-Kirn aus dem hessisch-bayerischen in den Saarbrücken-bayerischen Güterverkehr über.

Der neue Tarif kann vom Materialdepot der Generaldirektion der K. bayer. Staatseisenbahnen in München sowie vom Rechnungsbureau (D. A.) der K. preuß. und Grh. hess. Eisenbahndirektion in Mainz, ferner bei den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-

Saarbrücken um den Preis von 40 ₰ bezogen werden.

München, den 21. Mai 1904. (1374)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab kommen für den Verkehr zwischen der Station Beerfelden der Hetzbach-Beerfeldener Nebenbahn einerseits und den Berliner Bahnhöfen, Ringbahnstationen und Anschlußstellen des Direktionsbezirks Berlin sowie der Station Hamburg H. des Direktionsbezirks Altona anderseits direkte Tarifkilometer und Frachtsätze zur Einführung, die bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren sind.

Ferner treten von dem oben genannten Zeitpunkte ab an Stelle der im Nachtrag XI zum Tarifheft 1 enthaltenen Entfernungen für den Verkehr mit der Station Mannheim des Direktionsbezirks Mainz einerseits und den Stationen der Osthofen-Westhofener, Reinheim-Reichelsheimer, Sprendlingen-Fürfelder und Worms-Offsteiner Nebenbahnen anderseits die im Nachtrag XII zum Tarifheft 3, Abteilung B für den Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verband aufgeführten Entfernungen und Frachtsätze für die Station Mannheim Bad Bahn.

Insoweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 1. Juli d. J. in Kraft.

Mainz, den 20. Mai 1904. (1375)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Am 1. Juni 1904 wird zum Ausnahmetarif vom 1. Mai 1901 der Nachtrag II eingeführt, wodurch neue Versand- und Empfangsstationen in den Verkehr einbezogen und Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs vorgenommen werden. Der Nachtrag ist für 20 h = 18 ₰ bei den beteiligten Dienststellen erhältlich.

Kattowitz, den 20. Mai 1904. (1376)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

In den Tarifentfernungen für den Güterverkehr zwischen den sächsischen Stationen Görlitz i. Schlesien, Kamenz i. Sachsen, Leipzig I (Bayer. Bhf.), Plagwitz-Lindenau und Zeitz einerseits und mehreren Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel und Erfurt anderseits treten teils Ermäßigungen, teils aber auch geringe Erhöhungen ein. Die Ermäßigungen treten am 1. Juni d. J. in Kraft, die Erhöhungen erlangen indessen erst am 15. Juli d. J. Gültigkeit. Über den Umfang der eintretenden Änderungen und über die Höhe der anderweiten Entfernungen erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 17. Mai 1904 (1377)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr mit Österreich.

Für Kokosnußöl treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
nach Ringelsheim . .	52 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Ringelsheim . .	99 ₰

Die Frachtsätze für Laube u. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 21. Mai 1904. (1378)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, Teil I, Abteilung B, vom 1. Februar 1903.

Teilweise Abänderung der Ziffer XIV (Gebühren für die zoll- und steueramtliche Abfertigung) im Nebengebührentarife der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1904 erhält der erste Absatz der Ziffer XIV des Nebengebührentarifes der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen auf Seite 150 des im Rubrum näher bezeichneten Tarifes nachstehende neue Fassung:

„Wenn die Eisenbahn die zoll- oder steueramtliche Abfertigung vermittelt oder bei der vom Verfügungsberechtigten selbst besorgten zoll- oder steueramtlichen Abfertigung mitwirkt, werden — sofern durch die für die einzelnen Verkehre bestehenden besonderen Tarifbestimmungen nicht etwas anderes festgesetzt oder in den Lokaltarifen der einzelnen Eisenbahnen für bestimmte Stationen nicht ein spezielles Gebührenausmaß vorgesehen ist — die im nachstehenden verzeichneten Gebühren erhoben."

Wien, am 21. Mai 1904. (1379)
Privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr 24 B des Tarifheftes 1 für Kuttenberg Stadt.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1904 werden die auf Seite 31 des Nachtrages II zum Tarife Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr 24 B (Pilé- u. Raffinade-Rübenzucker) hinsichtlich des Verkehres von Kuttenberg Stadt ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 18. Mai 1904. (1380)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr.

Für Maschinenteile und zerlegte Maschinen, andere als landwirtschaftliche, von Eisen und Stahl sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen u. Stahl bestehen, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
nach Klein-Skal . . .	62 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Klein-Skal . . .	98 ₰

Die Transporte müssen zum Bau einer Baumwollspinnerei in Klein-Skal bestimmt sein und zu diesem Zwecke tatsächlich zugeführt werden, was von der Station Klein-Skal auf den bezüglichen Frachtbriefen zu bestätigen ist.

Die Frachtsätze für Laube u. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 20. Mai 1904. (1381)
Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Ozokerit, verpackt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Mähr.-Ostrau . . .	10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen 174 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Mähr.-Ostrau . . .	169 „
Nach Dresden-Elbkai von Mähr.-Ostrau . . .	221 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 21. Mai 1904. (1382)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Cöln-Bonner Kreisbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtsätze der Stationen an der Strecke Brühl-Wesseling-Sürth im Gütertarif für den Binnenverkehr teilweise ermäßigt. Näheres ist bei den vorbezeichneten Stationen zu erfahren.

Cöln, den 24. Mai 1904. (1383)
Die Direktion.

Filderbahn.

Mit dem 1. Juni d. J. tritt zum Lokal-Gütertarif der Filderbahn der Ausnahmetarif 5 für Getreide, welches über Vaihingen a. d. F. für Station Neuhausen a. d. F. ankommt, in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt die Station Möhringen a. d. F. (1384)
Betriebsabteilung Stuttgart
der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Juni e. J. wird auf der Strecke Fredersdorf-Rüdersdorf zum Zwecke der Personen- und Gepäckbeförderung bis auf weiteres an Werktagen ein Dampfwagen verkehren. Die Besetzung der Plattform dieses Dampfwagens mit Reisenden ist gestattet. Der veröffentlichte Fahrplan der Vorortzüge zwischen Fredersdorf und Rüdersdorf bleibt unverändert.

Berlin, den 21. Mai 1904. (1385)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juni d. J. tritt zu den besonderen Bestimmungen des Tarifs für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag II in Kraft, enthaltend neue Vorschriften über die Abfertigung unverpackter einsitziger Zweiräder im Verkehr zwischen Stationen der preußisch-hessischen und sächsischen Staatseisenbahnen.

Nähere Auskunft erteilen die Verbandsverwaltungen.

Erfurt, den 19. Mai 1904. (1386)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Die im Binnenverkehr der Kaiserstuhlbahn eingeführten Fahrpreise für Badekarten von Endingen, Königschaffhausen und Riegel nach Breisach kommen am 16. Juli d. J. zur Aufhebung.

Darmstadt, am 22. Mai 1904. (1387)

Die Direktion.

---

5. Effektenverkehr.

Die am 1. Juli 1904 fällig werdenden Zinsscheine der 4½ % Prioritätsobligationen der **Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft** vom Jahre 1874 (I. Em.) werden

vom 24. Juni 1904 bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und

vom 1. bis 31. Juli d. J. bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst

eingelöst.

Magdeburg, den 20. Mai 1904. (1388)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Generalversammlungen.

Die 34. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf

Sonnabend, den 25. Juni d. J., 12 Uhr mittags,

in das Dienstgebäude der Königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektion in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensbestand für das Rechnungsjahr 1903.
2. Bericht des Aufsichtsrats über die Prüfung der Bilanz und Beschlußfassung über dieselbe.
3. Wahl zweier Mitglieder des Aufsichtsrats.

Magdeburg, den 22. Mai 1904. (1389)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens des Aufsichtsrats der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

---

7. Verdingungen.

Die Eisenkonstruktionen zur Verstärkung der Neissebrücke bei Neisse sowie zum Ersatz von 4 alten eisernen Überbauten von 5,28 m Stützweite auf der Strecke Brieg-Neisse sollen in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Die Lieferung umfaßt rund 47 000 kg Flußeisen und rund 2500 kg Flußstahlguß. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 11. Juni 1904, vormittags 10 Uhr, an unser Zentralbureau, Claassenstraße Nr 11, einzureichen. Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen in dem genannten Bureau während der Dienststunden von 8—3 Uhr zur Einsicht aus, können aber auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ in bar von uns bezogen werden.

Breslau, den 16. Mai 1904. (1390)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die **Ausführung der Erdarbeiten (80 000 cbm), der Wegebefestigungsarbeiten, der Rohrdurchlässe sowie der Oberbaupacklage** für die im badischen Staatsgebiet liegende Teilstrecke **Lampertheim-Weinheim** soll einschl. Lieferung der Materialien, wie 14 700 cbm Schüttungsmasse zur Herstellung des Bahnkörpers usw., in einem Los vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können bei der unterzeichneten Stelle eingesehen oder von derselben gegen postgeldfreie Einsendung des Betrages von 1,20 ℳ (ohne Zeichnungen) bezogen werden.

Die Öffnung der Angebote erfolgt am Sonnabend, den 18. Juni d. J., vorm. 11 Uhr. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Weinheim in Baden, 20. Mai 1904. (1391)

Großherzoglich hessische Eisenbahn-Bauabteilung.

Verding von Arbeiten für die Neubaulinie Pronsfeld-Neuerburg nebst Abzweigung nach Waxweiler.

Die Ausführung des Bahnkörpers in Los I und II der Strecke von Stat. — 6 + 76,4 bis Stat. 91 + 30 und von 91 + 30 bis 183,5 = rund 18,5 km lang, umfassend rund

Los I	527 000	cbm	Bodenbewegungen,
	13 000	„	Mauerwerk,
	27 000	qm	Wegebefestigungen etc.;
Los II	475 000	cbm	Bodenbewegungen,
	4 800	„	Mauerwerk,
	20 000	qm	Wegebefestigungen etc.,

soll zusammen oder getrennt einschließlich Lieferung der Materialien außer Traß, Zement und Ziegelsteinen vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 27. Mai ab in unserem technischen Bureau (Neubaubureau Sophienstraße, Dienstgebäude 4) hierselbst zur Einsichtnahme aus.

Abdrücke der Bedingungen und Zeichnungen (ohne Querprofile) können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von

3,00 ℳ und 16,00 ℳ für Los I,
3,00 „ „ 23,00 „ „ „ II

in bar (nicht in Briefmarken) von dem vorbezeichneten Bureau bezogen werden.

Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung des Bahnkörpers in Los der Neubaulinie Pronsfeld-Neuerburg“ bis zum 23. Juni, vormittags 11¼ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königlich preußischen Staatsanzeiger Nr 47 vom 23. Februar 1901 abgedruckt (1392)

Ende der Zuschlagsfrist am 23. Juli.

St. Johann-Saarbrücken, 24. Mai 1904.

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge mit elektrischem Antrieb für Bahnhof Bromberg soll verdungen werden. Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem technischen Bureau, Zimmer 194, zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 5 ℳ in bar von uns bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens den 15. Juni d. J., mittags 12 Uhr, frei an uns einzusenden.

Bromberg, den 15. Mai 1904. (1393)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen.

Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 79 Losen.

Zur Besichtigung in Zwolle, Utrecht und Tilburg vom 24. Mai bis zum 6. Juni 1904 (ausgenommen Sonntags).

Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen von obengen. Ges. IV. Abt. Zentraldienst in Utrecht oder von Magazinverwaltern in Zwolle, Utrecht und Tilburg.

Offerten bis zum 6. Juni 1904 portofrei an die I. Abt. Zentraldienst Utrecht einzureichen.

Submittenten sind bis zum 20. Juni 1904 an ihre Offerten gebunden. (1394)

Der Generaldirektor.

Zum Verkaufe der im diesseitigen Bezirke aus dem Oberbau angesammelten Altmaterialien ist auf den 18. Juni d. J., vormittags 10 Uhr — im Geschäftszimmer Nr 51 des Direktionsgebäudes — Termin angesetzt. Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbureau hierselbst, Empfangsgebäude Zimmer Nr 24, zur Einsicht aus, können auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 9. Juli 1904.

Kattowitz, im Mai 1904 (1395)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

9. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf alter Lokomotiven.

In den Hauptwerkstätten Breslau Märkisch, Breslau Freiburg und Lauban stehen 11 Lokomotiven zum Verkaufe. Angebote darauf sind in versiegelten Hüllen mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“ versehen an unser Zentralbureau hierselbst, Gartenstraße Nr 106, bis 18. Juni d. J., vorm. 10½ Uhr, einzureichen. Formulare zu den Angeboten nebst Bedingungen können von dem vorbezeichneten Bureau in den Dienststunden von 8—3 gegen Einzahlung bezw. porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,40 ℳ für 1 Satz bezogen werden.

Breslau, im Mai 1904. (1396)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 20. Mai vorm. gemeldet.

Nr 15 — Berlin, am 28. Mai 1904. — Jahrgang 1904

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
Deutsche und niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	A	40	1	Bund	eis. Muffen —	9	1	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
2	A	3394	1	Faß	gefüllt —	239	2	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
3	A B	190/1	2	Kisten	leer —	71	3	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
	—	194	1	Verschlag						
4	A & D	116504	1	Kiste	Tee —	21	4	Hamburg D.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
5	A E Co	1502/3	2	Verschl.	Tapeten —	—	5	Coblenz Eil-A.	K. E.-D. Cöln	
6	A G	385	1	Kiste	Wasserstandskrane —	32	6	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
7	A G	747	1	„	Hartgummigriffe —	18	7	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
8	A J	226	1	Faß	leer —	8	8	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
9	A K	105	1	Ballen	Tabaksrippen —	33	9	Mannheim	Badische Stsb.	
10	A L	12187	1	Kiste	— —	32	10	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
11	A L W	285	1	Korb	Gummiarabikum —	150	11	Darmstadt	Direktion Mainz	
12	A O	7182	1	Kiste	Zuckerw. —	—	12	Neidenburg	K. E.-D. Königsberg	
13	A S	335	1	„	Herren- u. Damenkleid / Küchengeschirr —	91	13	Basel	Badische Stsb.	
14	A S C	I	1	Schließkorb	Effekten —	42	14	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
15	A S C	2741	1	Kiste	— —	13	15	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
16	A W	1/2	1	Sack	Kleider u. Handwerkz.	43	16	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
			1	Paket	3 Ölbilder —	5				
17	B	4	1	Bund	2 Pflugschare —	5	17	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
18	B	746	1	—	Kohlens.-Flasche, leer	46	18	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
19	B C	I	1	Bund	2 Deichseln —	?	19	Lathen	K. E.-D. Münster	
20	B H	768	1	Kiste	leer —	41	20	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
21	B K	1286	1	„	Nippsachen —	26	21	Duisburg	K. E.-D. Essen	
22	B K	2073	1	Faß	leer —	14	22	Bremerhaven Zoll.	K. E.-D. Hannover	
23	B M	5856	1	Kiste	Maschinenteile —	44	23	Mannheim Eil-A	Badische Stsb.	
24	B O	I	1	„	Gardinen, Wäsche —	29	24	Glatz	K. E.-D. Breslau	
25	B P	510	1	—	Petroleumfaß, leer —	39	25	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
26	B & R	1	1	eis. Faß	leer —	86	26	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
27	B R	100	1	Verschlag	Bettstellen, 1 Läufer	67	27	Bochum S.	K. E.-D Essen	
28	B R	1352	1	Kiste	? —	—	28	Bentheim	Niederländ. Stsb.	Reichenberg.
29	B S	100	4	(in Leinen)	Stahlwellen —	450	29	Cöln Bonntor	K. E.-D. Cöln	Endorf 3/5.
30	A St	920/1	2	Kisten	Küchengeschirr —	135	30	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
31	C B	—	1	Kiste	Rosinen —	12,5	31	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
32	C B	1/2	2	Kisten	Zollgut —	30	32	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	v. Herbesthal
33	C B	700	1	Bund	2 Schranktüren —	7	33	Bramsche	Oldenburgische Stsb.	
34	C B M	511	1	Faß	leer —	35	34	Schalke	K. E.-D. Essen	
35	C C	55	1	Kiste	Glasflaschen —	138	35	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
36	C D C	3289	1	„	leer —	16	36	Duisburg	K. E.-D. Essen	
37	C oder G	—	1	—	Kommode —	86	37	Jutroschin	Liegnitz-Rawitscher	Bezeichnung ist undeutlich.
38	C H	12	1	Kiste	Eier —	55	38	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
39	C H	3105	1	„	Packmaterial —	26	39	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
40	C H C	—	1	—	Blechbüchse, leer —	9	40	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
41	C K	7755	1	Verschlag	Schrank —	18	41	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
42	C L	—	1	Likörfaß	leer —	8	42	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
43	C O	—	3	Kisten	Käse —	12	43	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
44	C O M	10000	1	—	eis. Rohr —	24	44	Fürstenau	K. E.-D. Münster	
45	C W C	4508	1	Kiste	Tabak —	35	45	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	(Form).
46	D	6	10	—	Eisenformen —	25	46	„	„	
47	D	54 a	1	Bund	Flanschen —	17	47	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	1,50 m lg.
48	D B	—	1	Stück	□-Eisen (Stahl) —	15,5	48	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
49	D B F	431/2	2	Verschläge	Korkschalen —	174	49	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
50	D P	6536	1	Ballen	Steppdecken —	12	50	Kamen	K. E.-D. Essen	
51	D R N J G	1467	1	—	Petroleumfaß ?, leer	41	51	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
52	D S	22	1	—	Kinderstuhl —	?	52	Obercassel b/Df.	K. E.-D. Cöln	
53	E	—	1	Verschl.	Marmoraufsatz zu Waschtoilette	44	53	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
54	E 4, 53, 16	—	1	—	I-Eisen —	24	54	Schlebusch	K. E.-D. Elberfeld	1,60 m lg.
55	E B	1/2	2	—	Sofa u. Lehne —	?	55	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
56	E G	196	1	Faß	Butter —	15	56	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
57	E H	3051	1	Paket	Papier —	25	57	Neuruppin	Kremmen-Wittstock.	
58	E K	12	1	—	eis. Dreifuß —	9	58	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
59	E K	13702	1	Eimer	Preißelbeer —	15,5	59	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
60	E M C	6593	1	Ballen	Papier —	138	60	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
61	E O	1223	1	„	Betten u. Bettwäsche	11	61	Gera	K. E.-D. Erfurt	
62	E P	1	1	Beutel	Rübsen-Vogelfutter —	13	62	Posen	K. E.-D. Posen	
63	E S	6071	1	Sack	Kartoffeln —	41	63	Gochsheim	Bayerische Stsb.	
64	E S	1625	1	„	gebr. Kaffee —	30	64	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
65	E S F / G N	1696 / 4345	1	Kiste	Gipsfiguren —	125	65	Venlo	K. E.-D. Cöln	Zollgut.
66	E St	211	1	„	Schraubstock —	48	66	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	beklebt: Düsseldorf-Rotterdam.
67	E V S	513	1	Verschlag	Eisenwaren —	15	67	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	
68	F	—	1	—	eis. Pflugschale —	36	68	Wittmund	K. E.-D. Münster	J. V. 3615.
69	F	2056	1	Kiste	Pflaumen —	27	69	Hamm	K. E.-D. Essen	
70	F C	719	1	„	Apfelringe —	25	70	Düren	K. E.-D. Cöln	
71	F C	1397	1	—	hölz. Maschinenteil —	11	71	Guben	K. E.-D. Posen	
72	F C	2959	1	Korbkanne	leer —	8	72	München H. B.	Bayerische Stsb.	
73	F G & C	614/8285	1	Sack	Kaffee —	30	73	Darmstadt	Direktion Mainz	
74	F G & Co	8248	1	Faß	Kaffee —	37	74	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	Martinickenfelde. (5 bis 6 m lg.).
75	F K	7662	1	Bd.	5 Eisenstangen —	78,5	75	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
76	F M	I/II	2	Fässer	leer —	30, 20	76	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
77	F R	—	3	Fischkörbe	leer —	20	77	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
78	F T H	39	1	Ballen	baumw. Garn —	93	78	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
79	F W	2	1	Korb	Drahtnägel —	100	79	Kamen	K. E.-D. Essen	
80	G	—	1	—	Kommode —	86	80	Jutroschin	Liegnitz-Rawitscher	
81	G	4	1	Sack	Zucker —	100	81	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
82	G	29	1	Kiste	leer —	54	82	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
83	G	10411	1	Korb	gefüllt —	30	83	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
84	G A K	376	1	Kiste	leer —	32	84	Gräfenroda	K. E.-D. Erfurt	
85	Gebr. S & C	H 1770	2	Kisten	Handtuchhalter u. Spielw.	125	85	Wanne	K. E.-D. Essen	
86	G H	174	1	Korb	Eisenw. —	41	86	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
87	G H	323	1	Kiste	Porzellan —	27	87	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
88	G H	5029	1	„	ansch. Zigarren —	25	88	Carnap	K. E.-D. Essen	
89	G H	8049	1	„	Zinkrohr mit Spritzköpfen	14	89	Oppenheim	Direktion Mainz	
90	G H 6	2069	1	Korbflasche	ansch. Öl —	110	90	Rheine	K. E.-D. Münster	
91	G J	11	1	Faß	leer —	16	91	Memmingen	Bayerische Stsb.	
92	G K	421/2	2	Ballen	Tapeten —	51	92	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
93	G K	549	1	Faß	leer —	41	93	Röthenbach b/Li.	Bayerische Stsb.	
94	G K	1308	1	Kiste	8 vernickelte Bügeleisen	25	94	Wanne	K. E.-D. Essen	
95	G M	3881	1	„	Holz- u. Blechw. —	30	95	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
96	G S	1372	1	Faß	Spirituosen? —	41	96	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
97	G S	4868	1	„	leer —	34	97	Rüdesheim	Direktion Mainz	
98	G S	5083	1	Kiste	Herrenhosen u. Jacketts	87	98	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
99	G S	7394/6 / 7436/7	5	Ballen	Federn —	195	99	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
100	G S N	1069	1	Bund	2 Rohrstühle —	10	100	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
101	H	—	7	Säcke	70 Bleisäcke —	39	101	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	
102	H	—	1	—	Wasserschiff —	48	102	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
103	H	1	1	Kiste	alter Automat —	19	103	Berlin H. u. L.	K. K.-D. Berlin	
104	H	1770	2	Kisten	Spielwaren, Handtuchhalter	125	104	Wanne	K. E.-D. Essen	
105	H	2038	1	Ballen	Leinen —	80	105	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
106	H A A	—	1	Kiste	Datteln —	32	106	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
107	H C F	20014	1	„	4 Blechbüchsen —	11	107	Marienwerder	K. E.-D. Danzig	
108	H C H	2113	1	„	Messingwaren —	34	108	Kiel Eil-A.	K. E.-D. Altona	
109	HD	1	1	Korb	gefüllt —	32	109	Hamburg H.	„	
110	H D O	754	2	Teile	1 Büfett —	96	110	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
111	H F	3180/81	1 / 1	Bund / „	Eisenwaren — / Bolzen —	11 / 18	111	Esch	Reichsbahn	
112	H G	78	1	Faß	Petroleum —	181	112	Hecklingen	K. E.-D. Magdeburg	
113	H H St	199	1	„	Kreide? —	55,5	113	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
114	H L	5/11842	1	Weinfaß	leer —	8	114	Berlin Potsd. Bf.	K. E.-D. Berlin	
115	H M A J	—	1	Kiste	leer —	29	115	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
116	H P	11/12	2	—	Eisenrahmen —	70	116	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
117	HR	I	1	Schließkorb	gefüllt —	—	117	Homburg v. d. H.	K. E.-D. Cassel	
118	H S	—	3	eis. Fässer	leer —	396	118	Cöln-Ehrenf.	K. E.-D. Cöln	Nr 214, 15, 181.
119	H St	—	1	Kiste	Stärke —	17	119	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
120	H T	3140	8	Paar	Kinderholzschuhe —	3	120	Georgsmarienhütte	Georgsmarienh. E.	
121	H V N	3663/4	2	Kisten	l. Kisten —	38	121	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
122	H V N	17619/20	2	Kisten	l. Kisten —	46	122	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
123	J C T L C S	—	1	Sack	Bindfaden —	31	123	Berlin Anh. B.	"	
124	J E	2501	1	Kiste	Schreibpapier —	30	124	Duisburg	K. E.-D. Essen	
125	J H	14/15	2	Bund	Holzschuhe —	27	125	Osterfeld	"	
126	J L	2	1	Fuderfaß	leer —	154	126	Cochem	St. Johann-Saarbr.	
127	J L	752	1	Ballen	Tuch —	85	127	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
128	J M	2029	1	"	Webwaren —	15	128	Hof	Sächsische Stsb.	
129	J P	1662	1	Kiste	— —	46	129	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
130	J R	705	1	"	Besatzartikel —	21	130	Nennig	K. E.-D. Cöln	
131	J S	120	1	"	Maschinenteil —	14,5	131	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
132	J S	615	1	"	— —	19	132	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
133	J W	21—25	5	Kisten	Käse —	27	133	Lünen	K. E.-D. Essen	
134	K	853	1	Korbflasche	gefüllt —	62	134	Karlsruhe R.	Badische Stsb.	
135	K B	II/III	2	Bund	5 gebr. Körbe —	20	135	Altenessen	K. E.-D. Essen	
136	K B	2232	1	"	12 Besen —	10	136	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
137	K C C	2605/6	2	"	2 Bettstellen —	74	137	Remscheid	"	
138	K D	21622	1	Kiste	— —	182	138	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
139	K E D	155	1	Kasten	Knallsignalkapseln —	25	139	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
140	L B R	461	1	eis. Faß	leer —	81	140	Düren	K. E.-D. Cöln	
141	L D M V	4476	1	Bierfaß?	leer —	31	141	Aachen Eil-A.	"	
142	L F C	6796	1	Kiste	Schokolade —	27	142	Wismar	Grhzl. Meckl. Stsb.	
143	L K	205	1	—	Ambos —	82,5	143	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
144	M	1	1	Sack	Haut —	38	144	Kronach	Bayerische Stsb.	
145	M	4	1	Ballen	Zollgut —	9	145	Eil-A. Frankf. a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	[1]
146	M	5253/5	3	Verschläge	Felgen —	100	146	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	Begleitsch.: Opladen.
147	M G	246	1	Kiste	leer —	32	147	Cöln-B.	K. E.-D. Cöln	
148	M H	716	1	Ballen	Tischdecken —	30	148	Cöln-Ger.	"	
149	M K	669	1	Faß	Öl? —	205	149	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
150	M K	1088	1	Kiste	leer —	30	150	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
151	M S	89	1	—	Fußbank —	2,5	151	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
152	M S	104	1	Korbflasche	Politur —	42	152	Elberfeld	"	
153	N T	25054 a	1	—	Kohlenkasten —	5	153	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
154	N W Co	44516	1	Kiste	Spiegel —	35	154	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
155	O	110	1	Ballen	Betten —	42	155	Volmarstein	K. E.-D. Essen	
156	O F C	9286	1	Kiste	Fußbodenlack —	30	156	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	grau in Büchsen.
157	O G	144	1	Korb	leere Kanne —	7	157	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
158	O M	2	1	"	2 leere Flaschen —	12	158	Allendorf a. d. W.	K. E.-D. Cassel	
159	P	3/50	1	Sack	Feinzucker —	49	159	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
160	P A W	21040/2	3	Kisten	leer —	80	160	Duisburg	K. E.-D. Essen	
161	P C	2295	1	Ballen	Filz —	—	161	Maastricht	Niederländ. Stsb.	
162	P C V	13299	1	Kiste	leer —	22	162	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	v. Mainz C B.
163	P H	253	1	Rolle	Drahtgewebe —	4	163	Hoppegarten	K. E.-D. Berlin	
164	Pa L	3225	1	Verschlag	2 Büchsen Essiggurken	19	164	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
165	P J	70064	1	Kiste	gefüllt —	85	165	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
166	P P	59923	1	"	Kartoffelreibemaschine	104	166	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
167	P S	65207	1	Ballen	Leinen —	11	167	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
168	P St	7855	1	Faß	leer —	12	168	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
169	P T A	167	1	Ballen	weiße gewasch. Wolle	50	169	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
170	R	—	6	Bund	24 Spankörbe —	25	170	Hamburg	Lübeck-Büchener	
171	R	428	1	Sack	rohes Horn —	122	171	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
172	R	988	1	Faß	Salonöl —	188	172	Strausberg	K. E.-D. Berlin	
173	R A R	626	1	Bund	Kehlleisten —	?	173	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
174	R A W	4877	1	Korbflasche	Schwefelsäure —	65	174	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
175	R B	—	1	Bund	15 Bolzen —	29	175	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
176	R H	28461	1	Kiste	— —	—	176	Aachen	K. E.-D. Cöln	
177	R J C / S P C	3286 / 8	3	Kisten	Emaillew. —	108	177	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
178	R K	26667	1	Kiste	Marzipan —	14	178	Duisburg	K. E.-D. Essen	
179	R R	327	1	Faß	leer —	9	179	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	Likör- oder Weinfaß.
180	R S	23734/5	2	Kisten	leer —	59	180	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
181	R T V	—	8	Körbe	Salat —	70	181	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
182	S	I/II	2	Koffer	Kleider —	62	182	Glogau	K. E.-D. Posen	[2]
183	S	10	1	Sack	Bohnen —	24	183	Immensen-Arpke	K. E.-D. Hannover	
184	S A G	450	1	Kiste	leer —	20	184	Hamburg H	K. E.-D. Altona	
185	S B C	23521/2	2	Kisten	leer —	165	185	Berlin H. u. L	K. E.-D. Berlin	
186	S & C	2154, 2124	2	"	leer —	?	186	Mülhausen N.	Reichsbahn	
187	S & C	4172	1	Paket	Papier —	50	187	Cöln-Deutz	K. E.-D Cöln	
188	Sch & Co	2057	1	Kiste	Uhrgehäuse —	99	188	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
189	Sch & H	361	1	"	Holzwolle —	34	189	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
190	S E	20	1	Ölfaß	leer —	36	190	Fulda	K. E.-D. Frankf a/M.	
191	S F	—	2	Kisten	Papier —	380	191	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Nr 36243, 36761.
192	S K	I	1	Kiste	Werkzeug —	50	192	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
193	S K	1146	1	Ballen	Webwaren —	18	193	Ruhrort Rh	"	
194	S K	5975	1	Kiste	10 Fl. Wein —	19	194	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	Muscat Samos.
195	S S	2673	1	"	eis. Ringe —	44	195	B-Borbeck	K. E.-D. Essen	

[1] Ballen trägt Zollblei von Thorn.
[2] 1 brauner Lederkoffer in Leinwand u. 1 brauner Holzkoffer.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
196	S Z	—	1	Bund	4 Eisenteile —	10	196	Zeitz	Sächsische Stsb.	
197	S Z	860	1	Kiste	Margarine —	18	197	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
198	T	—	1	Bund	12 Bügelkörbe —	9	198	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
199	T	3202	1	Kiste	Kakao, Wein —	25	199	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
200	T	14379	1	—	eis. Bettstelle —	16	200	Bielstein	K. E.-D. Elberfeld	beklebt: München-Berlin.
201	T H	8973	1	Kiste	Töpferwaren —	68	201	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	
202	T J	—	1	—	Tonplatte —	7	202	Goch	K. E.-D. Cöln	
203	T / R A	122	1	eis. Faß	leer —	122	203	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	Zürich.
204	U W	10570	1	Ballot	Baumwollwaren —	30	204	Regensburg	Bayerische Stsb.	
205	V B	319	1	Bund	5 Körbe —	15	205	Bremerhaven*)	K. E.-D. Hannover	*) Zollinland.
206	V B	1524/5	2	Kisten	leer —	74	206	Leipzig B. A.	K. E.-D. Halle a/S.	
207	V B E	2413	1	Kiste	Glasw. —	46	207	Düren	K. E.-D. Cöln	
208	W B	7368	1	„	enth. 1 Kiste, leer —	12	208	Mainz	Direktion Mainz	
209	W C	123	1	„	Wein —	24	209	Welschenennest	K. E.-D. Elberfeld	
210	W C	408	1	—	Zylinder —	118	210	Stettin Hgb.	K. E.-D Stettin	beklebt: von Duisburg.
211	W D	1388	1	Kiste	gefüllt —	35	211	Weißenhöhe	K. E.-D. Bromberg	
212	W D	3549	1	—	Stahlwelle —	200	212	Cöln-Bonntor	K. E.-D. Cöln	Ensdorf 3./5.
213	W F	669	1	Kiste	leere Kistchen —	38	213	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
214	W F	820	1	„	Packstroh —	11	214	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	ohne Deckel.
215	W F	7574	1	„	1—2 cm starke Brettchen	76	215	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
216	W F S	—	1	Paket	Asbesttafel (1 m lang)	3	216	Essen H.	K. E.-D. Essen	
217	W H	—	1	Kiste	leere Bonbonblechkast.	13	217	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
218	W H F	2119	1	„	Packstroh —	40	218	Münster i/W.	„	
219	W H jr	8730	1	„	Apfelschnitzel —	25	219	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
220	W K	147	1	Reisekorb	Frauenkleidung —	16	220	Raubach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
221	W M	82	1	Kiste	leer —	15	221	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
222	W M	474	1	Bund	2 Rohrstühle —	11	222	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
223	W N C	531	1	Kiste	Zucker —	?	223	Schießplatz / Cummersdorf	Militär-E.	
224	W O & W & Co	653	1	Bierfaß	leer —	22	224	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
225	W P	—	1	Sack	Kartoffeln —	32	225	Berlin Anh. B.	„	
226	W P	8058	1	—	Kinderwagen —	20	226	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
227	W P	8832	1	Kiste	leer —	23	227	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
228	W P	99562	1	„	leere Kistchen —	37	228	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
229	W R	489/613	2	Kisten	leer —	32	229	Berlin Pog.	„	bekl. v. Mgd. H.
230	W S	4	1	Pack	Pflanzknollen —	8	230	Beckum	K. E.-D. Hannover	
231	W S	5	1	Kiste	leer —	2	231	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
232	W W	109	1	Bund	Holzleisten —	5	232	Mannheim	Badische Stsb.	
233	Z J	3130	1	Kiste	gefüllt —	45	233	Saargemünd	Reichsbahn	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

234	Casimir Czerwinsky	—	1	Kiste	gefüllt —	17	234	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	von Paris über Herbesthal.
235	Centrale für Spiritus-Verwert.	—	1	eis. Faß	leer —	54	235	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
236	Crefelder Stahlwerke ×	—	1	Stange	□-Stahl —	11	236	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
237	Curtiss / —	— / —	2 / 1	Ballen / Koffer	Kleider —	—	237	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	beklebt: Zydackow.
238	S. D. Dillingen	—	3	—	geflanschte, 6 m lange Eisen	75	238	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	Laufschienen.
239	Flügge & Bocking	—	1	Korbfl.	leer —	13	239	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
240	Fritzet & Co	7	1	—	Kette —	7	240	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	18,9 m lang.
241	W. N. J. (Gütersloh)	—	5	—	Zinkbleche —	53	241	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	seit 19./4. cr.
242	Huismann	198	1	Faß	leer —	10	242	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
243	Fr. Inlessen	3788	1	„	Wein? —	49	243	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
244	D. B. Kalk	89	1	Bund	Falzplatteneisen —	31	244	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
245	J. Kniesz	—	1	Kiste	Wein —	97	245	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
246	Lille St. Sauvour u. Welkenraedt	—	11	Bund	Jutegarn —	183	246	Magdeburg-B.	K. E.-D. Magdeburg	
247	Martin	—	1	Sack	Kartoffeln —	45	247	Wertheim	Badische Stsb.	
248	Pfeifer & Diller	12	1	Kiste	Kaffeewürze —	11	248	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
249	Conrad Silberhorn	—	1	„	Werkzeug —	ca. 50	249	Ulm	Württemberg. Stsb.	
250	W (Stainford)	2	1	Faß	gefüllt —	270	250	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	M. F. G. & Co. Logwood.
251	Werstey	843	1	„	leer —	35	251	Bochum S.	K. E.-D. Essen	

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

252	—	I	1	—	Kutschersitz —	7	252	Wittstock	Prignitzer E.	
253	—	7	1	—	Kuhhaut —	26	253	Duisburg	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
254	—	12	1	Rolle	Drahtgeflecht —	12	254	Hirschberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	bz. v. Dortmund Km. 23/4.
255	465	88	1	Kiste	Lampenschirme aus Glas	89	255	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
256	465	96	1	„	Lampenschirme aus Glas	98	256	„	„	
257	—	1588	1	—	Eisenflasche, leer? —	83	257	Mosbach	Badische Stsb.	
258	—	2333	1	Kiste	Kleider —	48	258	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	beklebt Podwoloczyska.
259	—	5490	1	„	Kaffee —	20	259	Roda S. A.	K. E.-D. Erfurt	
260	—	6788	1	Faß	Petroleum —	170	260	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
261	—	8874	1	Kiste	Seife —	35	261	Hersbruck l. d. P.	Bayerische Stsb.	
262	—	—	2	Kisten	leer —	?	262	Mülhausen N.	Reichsbahn	Nr 17033, 5384.
263	—	34720	1	—	Drahtmatratze —	21,5	263	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
264	—	—	2	Paket i. L.	Stahlrohre —	23	264	Deutz	K. E.-D. Cöln	Nr 35402, 35464.
265	—	116898	1	Bund	Maschinenmesser —	9	265	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
					D. Güter mit Zeichen versehen:					
266	grün /	—	2	—	Ofentüren —	10,5	266	Friedeberg	K. E.-D. Bromberg	
267	I²	2	1	Kiste	Hemden, Wäsche, Handtücher	52	267	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
268	N	—	1	„	Nägel —	13	268	Helmbrechts	Bayerische Stsb.	
269	△	10	1	Sack	Kleider und Wäsche	25	269	Gunzenhausen	„	
270	N	610	1	Kiste	Stroh —	37	270	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
271	M	45435	1	„	Talglichte —	16	271	Mainz	Direktion Mainz	
272	D C R	17	1	„	Schlösser —	84	272	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
273	G 383 C	35683	1	„	Bronze —	45	273	„	„	
274	„Adler“	92	1	—	Fahrrad —	—	274	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
275	Phönix	4923	1	Kiste	Margarine —	18	275	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
					E. Güter ohne Bezeichnung:					
276	—	—	2	—	eis. Achsen —	38	276	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	mit je 2 Rädern.
277	—	—	1	Kiste	elektr. Apparate —	65	277	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
278	—	—	1	Korb	Asphalt u. 1 Rolle Leinen	31	278	Düsseld.-Graf bg.	K. E.-D. Elberfeld	
279	—	—	1	—	Bettrahmen —	8	279	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
280	—	—	2	Kisten	Blechdosen — / Deckel —	158 / 121	280	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Kaiserputz Büchmann Mgd.
281	—	—	1	Sack	Blumenerde —	69	281	Hilbersdorf-U.	Sächsische Stsb.	
282	—	—	1	Kiste	Bonbons —	15	282	Bad Münster a/St	Direktion Mainz	
283	—	—	1	Verschl.	5 Dosen Bratschellfische	44	283	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
284	—	—	1	—	Brett —	40	284	Westönnen	K. E.-D. Elberfeld	
285	—	—	1	—	Brett mit Leisten —	27	285	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
286	—	—	7	—	Bretter —	?	286	Niederau	Sächsische Stsb.	
287	—	—	1	Bund	Bretter -	65	287	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
288	—	—	3	—	Bretter —	?	288	Goßlershausen	K. E.-D. Danzig	
289	—	—	1	Sack	Briefmarken —	4	289	Hamburg H. Eil A.	K. E.-D. Altona	
290	—	—	1	Wagen	Bruchsteine —	—	290	Dahlhausen Ruhr	K. E.-D. Essen	Elberf. 17 725.
291	—	—	1	Bund	1 Büchse u. 1 Blechkanne	4	291	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
292	—	—	1	Paket	Bügel, Schrauben —	8	292	Mühlhausen Th.	K. E.-D. Erfurt	
293	—	—	6	—	Budenteile	53	293	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
294	—	—	1	Ballen	ansch. Därme —	39	294	Brensbach	Süddeutsche E.	(*) braun gestrichen; Steuerplomb. Herbesthal.
295	—	—	1	Kiste*)	Damenhüte —	6	295	Gera	K. E.-D. Erfurt	
296	—	—	1	Rolle	verz. Drahtgeflecht —	41,5	296	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
297	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	12	297	Wittstock	Prignitzer E.	
298	—	—	1	Paket	Drahtgeflecht —	11	298	Pleschen	K. E.-D. Posen	
299	—	—	1	Rolle	Drahtgewebe —	57	299	Gronau	K. E.-D. Münster	
300	—	—	1	—	Drahtseil —	21	300	Aurich		
301	—	—	1	Kiste	Edamer Käse —	15	301	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
302	—	—	1	Bund	2 ⌊ Eisen —	10	302	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	10 m lang.
303	rot gestrichen	—	6	Stück	⌐ Eisen —	12	303	Diedenhofen	Reichsbahn	2,50 m lang.
304	—	—	1	—	Eisenrohr —	13	304	Konstanz	Badische Stsb.	3,35 m lang; Gepäck.
305	—	—	3	—	Eisenrohre —	40	305	Dissen-Rothenfelde	K. E.-D. Münster	
306	—	—	1	—	Rundeisen —	3	306			
307	—	—	1	Bund	4 Eisenrohre —	51	307	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
308	—	—	1	„	2 Eisenrohre —	6	308	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
309	—	—	1	„	24 Eisenstäbchen —	15	309	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
310	—	—	6	—	Eisenstangen —	5	310	Cleve	K. E.-D. Cöln	Fensterriegel.
311	—	—	1	Korb	Eisenwaren —	147	311	Aachen	„	
312	—	—	1	„	Eisenwaren —	112	312	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
313	—	—	1	—	Fahrrad —	14	313	Wanne	K. E.-D. Essen	[1]
314	—	—	1	—	Fahrradkorb, leer —	15	314	Ostrowo	K. E.-D. Posen	Gepäck.
315	—	—	5	—	Fahrradteile —	0,5	315	Ulm	Württemberg. Stsb.	
316	—	—	1	eis. Faß	leer —	81	316	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
317	—	—	3	Bund	hölz. Faßreifen —	12	317	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
318	—	—	1	Sack	Federn, unger. —	5,5	318	Beeskow	K. E.-D. Halle a/S.	
319	—	—	1	—	Feldbahnschiene —	14	319	Haltern	K. E.-D. Münster	2,5 m lg., v. Hagen Ost.
320	—	—	1	Sack	3 Flacheisen —	—	320	Hamburg Eil-A.	K. E.-D. Altona	
321	—	—	3	Stäbe	Flacheisen —	19,5	321	Oberpleis	Brölthaler E.	4,45 u. 5,08 m lg.
322	—	—	1	Bund	Flacheisen —	64	322	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	4,5 m lg., 3 cm br.
323	—	—	1	Stange	Flacheisen, 5–6 m lg.	24	323	Hecklingen	K. E.-D. Magdeburg	
324	—	—	1	Stab	Flacheisen —	5,5	324	Kettwig a. d. B.	K. E.-D. Essen	1,20 m mit 2 Löchern.
325	—	—	2	Ballen	Flachs (Streckenfund)	130	325	Fraustadt	K. E.-D. Posen	
326	—	—	1	Korb	leere Flaschen —	12	326	Baddeckenstedt	K. E.-D. Hannover	
327	—	—	1	Büchse	Flüssigkeit —	22	327	Rosenberg Wpr.	K. E.-D. Danzig	Vers. Berlin H. u. L
328	—	—	1	Korb	Früchte —	23	328	Schweinfurt H. B.	Bayerische Stsb.	
329	—	—	1	Bund	Gardinenstangen —	3	329	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
330	—	—	1	„	Gardinenstangen —	9	330	Hörde	K. E.-D. Essen	
331	—	—	1	—	Gasrohr —	12	331	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	5,96 m.
332	—	—	1	—	Gasrohr —	30	332	Duisburg	K. E.-D. Essen	
333	—	—	1	Bund	3 Gasrohre —	15	333	Oestrich-Winkel	Direktion Mainz	
334	—	—	1	„	12 Gasrohre —	14,5	334	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
335	—	—	1	Blechkanne	Gaswasser? —	48	335	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
336	—	—	1	Bund	6 eis. Gleitschuhe —	29	336	Duisburg	K. E.-D. Essen	Ausrücker.
337	—	—	2	Ballen	Gummiröhren —	29	337	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	[2]
338	—	—	2	—	eis. Gußlager —	21	338	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
339	—	—	4	—	Gußstücke —	9	339	Mainz	Direktion Mainz	mit Gewinde.
340	—	—	1	Ballen	2 Haarmatratzen —	24,5	340	Gera	K. E.-D. Erfurt	
341	—	—	1	—	Hängebank —	160	341	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
342	—	—	1	Bund	6 eis. Harken —	3	342	Cleve	K. E.-D. Cöln	
343	—	—	1	Ballen	Hasenfelle —	16	343	Deutz	„	
344	—	—	1	—	Hebel —	5	344	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
345	—	—	1	Bund	Herdringe —	18,5	345	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
346	—	—	1	Verschlag	Heu, in braunen Päckchen gew.	12	346	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
347	—	—	1	Bund	Holzgestell —	9	347	Duisburg	K. E.-D. Essen	
348	—	—	1	Paket	Holzgestell, Nägel —	9	348			
349	—	—	3	Bund	Holzrahmen —	27	349	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
350	—	—	1	Sack	Holzrollen, Treibriemen	29	350	Hamburg	Lübeck-Büchener	
351	—	—	1	Korb	Pakete kl. Holzschrauben	37	351	Osnabrück-Eversb.	Oldenburgische Stsb.	
352	—	—	12	Paar	Holzschuhe —	15	352	Grohn-Vegesack	K. E.-D. Hannover	
353	—	—	2	—	Holzstangen —	5	353	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	2 m l., Krone eingebr.
354	—	—	1	Bund	Holzstiele —	18	354	Wanne	K. E.-D. Essen	
355	—	—	12	—	leb. Hühner —	—	355	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
356	—	—	4	Stück	leb. Hühner —	1	356	München H. B.	Bayerische Stsb.	
357	—	—	1	Reisekorb	Jackett, Brot, kl. Boot etc.	29,5	357	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
358	—	—	1	Käfig	leer —	62	358	Gera	K. E.-D. Erfurt	
359	—	—	1	Kiste	Kaffee —	19	359	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	
360	—	—	1	„	Kaffee-Essenz —	20	360	Emden	K. E.-D. Münster	
361	—	—	1	Sack	Kaffee, plomb. —	8	361	Nordhausen	Nordh.-Wernig. E.	Plombe Nr 12.
362	—	—	1	Kiste	Kaisers Kakao u. Schokolade	60	362	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	in Paketen.
363	—	—	5	Säcke	Kalkdünger —	260	363	Blankenese	K. E.-D. Altona	
364	—	—	1	—	Kammrad —	20	364	Goch	K. E.-D. Cöln	
365	—	—	1	verz. Kanne	leer —	6,5	365	Eckernförde	K. E.-D. Altona	
366	—	—	1	Spankorb	Kartoffeln —	10	366	Duisburg	K. E.-D. Essen	
367	—	—	1	Korb	Kartoffeln, 1 Tüte Zucker	36	367	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
368	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	72,5	368	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
369	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	49	369	Reinickendorf (Dorf)	„	
370	—	—	1	„	Kartoffeln —	78	370	Geseke	K. E.-D. Cassel	
371	—	—	1	„	Kartoffeln —	80	371	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
372	—	—	1	—	kupf. Kessel —	6	372	Bünde i/W.	K. E.-D. Münster	
373	—	—	1	—	gußeis. Kessel —	15	373	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	weiß emailliert.
374	—	—	1	Bund	eis. Ketten —	79	374	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
375	—	—	1	Kinderwag.	Betten, Kld. —	50	375	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
376	—	—	1	Paket	Kinderwagenräder —	4	376	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
377	—	—	1	Kiste	leer —	22	377	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
378	—	—	1	Koffer	2 Kittel, Hut etc. —	8	378	Unna	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck.
379	—	—	1	Bund	6 Klappstühle —	27	379	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
380	—	—	1	Korb	Kleider —	40	380	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
381	—	—	1	—	Kleiderrechen —	?	381	Mannhein	Badische Stsb.	
382	—	—	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche —	32	382	Thorn Hp.	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
383	—	—	1	„	Kleidung —	25	383	Berlin H. u. L. Eil-A.	K. E.-D. Berlin	

[1] Werke Eckarts Meiderich Ideal.
[2] Frankfurter Gummiwarenfabriken, Mühlenstr. 70/71.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
384	—	—	1	Reisekorb	Kleidung —	28	384	Warstein	Westfäl. Landes-E.	
385	—	—	1	„	Kleidung —	14,5	385	Guben	K. E.-D. Posen	
386	—	—	1	Wagen	Kohlen —	12 500	386	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	Esn. 47 608.
387	—	—	1	„	Kohlen —	—	387	Barmen-Heubr.	K. E.-D. Elberfeld	Bresl. 75 864.
388	—	—	1	Bund	Kopfbretter —	22	388	Rudzinitz	K. E.-D. Kattowitz	
389	—	—	1	Korbflasche	leer —	7	389	Pforzheim	Badische Stsb.	
390	—	—	2	Pack	leere Körbe —	6	390	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
391	—	—	1	Kiste	Kreissäge —	11	391	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Königsberg	
392	—	—	1	Bund	Kreuzhacke —	12	392	Merklinde	K. E.-D. Essen	
393	—	—	1	Korb	eis. Kuhketten —	31,5	393	Ennigerloh	Westfäl. Landes-E.	
394	—	—	1	Ballen	Läuferstoffe —	156	394	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
395	—	—	1	—	gußeis. Lager —	2,5	395	Altona	K. E.-D. Altona	
396	—	—	1	—	Lager —	24	396	Gotha Eilgut	K. E.-D. Erfurt	
397	—	—	1	—	Lagerteil —	5	397	Weener	Oldenburgische Stsb.	defekt.
398	—	—	1	Sack	Lederschnitzel —	42	398	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
399	—	—	1	—	Leine —	—	399	Luxemburg	Reichsbahn	60 m l.
400	—	—	1	—	Leiter —	13	400	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
401	—	—	1	Sack	7 Lötkolben —	7	401	Saargemünd	St. Johann-Saarbr.	
402	—	—	1	—	Mähmaschine —	11,5	402	Mayen O.		
403	—	—	1	Verschlag	2 Mähmasch.-Messer Nr 3	8	403	Hennef Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
404	—	—	1	Eimer	Makronenmasse —	12	404	Hasloh	Altona-Kaltenk. E.	
405	—	—	1	„	Marmelade —	13	405	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
406	—	—	1	Beutel	weiße Masse —	25	406	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
407	—	—	1	Paket	Messinglager —	3	407	Werdau	Sächsische Stsb.	
408	—	—	1	Ballen	Messingrohre (6) —	12	408	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
409	—	—	1	Milchkanne	(20 Ltr.) leer —	5	409	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
410	—	—	1	Bund	3 Ofenknierohre —	11	410	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	
411	—	—	1	„	Ofenringe —	9	411	Brückenau	Bayerische Stsb.	
412	—	—	1	Korb	6 Pakete eis. Schrauben	35	412	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
413	—	—	1	Verschlag	Papier —	66	413	Venlo	K. E.-D. Cöln	
414	—	—	1	—	eis. Petroleumfaß mit Pumpe	38	414	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
415	—	—	1	Bund	2 Pflugschare —	5,5	415	Aplerbeck	K. E.-D. Essen	
416	—	—	1	—	Pumpenschwengel —	4	416	Schee	K. E.-D. Elberfeld	
417	—	—	1	—	Radkette —	193	417	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
418	—	—	2	Kartons	Rasierpinsel —	1	418	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
419	—	—	1	Partie	Reis —	8,5	419	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	Wagenfund.
420	—	—	1	Reisekorb	gefüllt —	40	420	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
421	—	—	1	„	neu, leer —	9	421	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
422	—	—	1	„	leer —	8	422	Duisburg	K. E.-D. Essen	
423	—	—	1	—	hölz. Riemscheibe —	15	423	Höchst a. M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
424	—	—	1	Bund	Rohrgewebe —	11	424	Eschede	K. E.-D. Hannover	
425	—	—	1	—	Roststab —	8	425	Mainz	Direktion Mainz	
426	—	—	1	—	Roststab —	13,5	426	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
427	—	—	1	Bund	3 Rundeisen —	40	427	Emden	K. E.-D. Münster	20 mm Φ.
428	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	49	428	Rogasen	K. E.-D. Bromberg	v. Posen.
429	—	—	1	Bund	10 Stg. Rundeisen —	60	429	Artern	K. E.-D. Erfurt	4—5 m lang.
430	—	—	3	Stück	Rundhölzer —	—	430	Regensburg	Bayerische Stsb.	6,45 m lang.
431	—	—	1	Pack	3 Sägen —	5	431	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
432	—	—	1	Korbflasche	Säure —	61	432	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
433	—	—	1	Bund	Schaufeln —	4,5	433	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
434	—	—	2	—	eis. Schienen —	100	434	Stolp	K. E.-D. Danzig	9 m l.
435	—	—	1	—	eis. Querstück —		435			1 m l.
436	—	—	1	—	Schifftau —	17	436	Mainz	Direktion Mainz	
437	—	—	1	Bund	Schilfrohr —	60	437	Deutz	K. E.-D. Cöln	
438	—	—	1	Sack	2 Schinken —	14	438	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
439	—	—	1	Korb	Schinken u. Wurst —	10	439	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	
440	—	—	1	Bund	Schippen —	20	440	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
441	—	—	1	Schließkorb	gefüllt —	20	441	Breslau Odt.	K. E.-D. Breslau	
442	—	—	1	—	eis. Schlingkette —	20	442	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	3,20 m l.
443	—	—	1	Paket	Schloßschrauben —	4	443	Mainz	Direktion Mainz	
444	—	—	1	Blechkanne	Schmieröl —	30	444	Barmen-Ritt.	K. E.-D. Elberfeld	
445	—	—	1	Sack	Schnürriemenspitzen	44	445	Deutz	K. E.-D. Cöln	
446	—	—	1	—	Schrank für elektr. Batterien	17	446	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
447	—	—	1	Paket	Schraubenschlüssel —	0,5	447	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
448	—	—	1	Bund	4 Schwarzbleche —	20	448	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	bz. v. Remscheid 7/5.
449	—	—	1	Faß	Schwärze? —	110	449	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
450	—	—	1	Korbflasche	Schwefelsäure —	38	450	Berlin H u. L.	K. E.-D. Berlin	
451	—	—	1	—	Schwungrad —	14	451	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
452	—	—	1	Bund	Seegras —	25	452	Wanne	K. E.-D. Essen	
453	—	—	1	Eimer	Seife —	7	453	Blankenhain Th.	Weimar-Berka-Bl. E.	
454	—	—	1	Ballen	Seilerwaren —	56	454	Bramsche	Oldenburgische Stsb.	
455	—	—	1	Bund	13 Sensen —	10	455	Leipzig B. B.	Sächsische Stsb.	
456	—	—	12	Stück	Sensen —	11	456	Hohenhameln	Hild.-Peiner Kreisb.	
457	—	—	1	Rolle	Siebgeflecht —	11,5	457	Basbeck-Osten	K. E.-D. Altona	
458	—	—	1	Paket	Siebkranz, 6 Siebe —	7,5	458	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
459	—	—	1	Ballen	Speck —	75	459	Hamm	K. E.-D. Essen	
460	—	—	1	—	Sportwagen —	?	460	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
461	—	—	1	—	Sportwagen —	12	461	B.-Rittershausen	„	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
462	—	—	1	Kiste	Spülstein —	52	462	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
463	—	—	1	Stange	Stabeisen —	40	463	Wittenberge	K. E.-D Altona	
464	—	—	1	Stück	Stahl —	18	464	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
465	—	—	1	—	eis. Stampfer —	12	465	Aplerbeck	K. E.-D. Essen	blau gestrichen; auf Brett.
466	—	—	1	—	eis. Stange —	30	466	Lütjenburg	K. E.-D. Altona	
467	—	—	1	Sack	Steinmärbel —	60	467	Rauxel	K. E.-D. Essen	
468	—	—	1	Bund	24 Stiele —	28	468	Kröpelin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
469	—	—	2	Pack	4 Stühle —	18	469	Würzburg	Bayerische Stsb.	
470	—	—	1	—	Tisch —	?	470	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
471	—	—	1	—	Tisch, unverpackt —	32	471	Jutroschin	Liegnitz-Rawitscher	[1]
472	—	—	1	—	eis. Tragfeder —	22	472	Drewitz	K. E.-D. Magdeburg	
473	—	—	1	—	Transmissionsbock —	17	473	Hamburg H. Eilgut	K. E.-D. Altona	
474	—	—	1	—	eis. Verladebrücke —	59	474	Meseritz	K. E.-D. Posen	
475	—	—	1	Bund	5 Verschlußplatten —	16	475	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
476	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	476	Flensburg	K. E.-D. Altona	
477	—	—	1	Wd.-Korb	ansch. Wäsche —	33	477	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	grün.
478	—	—	1	—	eis. Waschständer —	2,5	478	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
479	—	—	1	Weinfaß	leer —	6	479	Mainz	Direktion Mainz	
480	—	—	1	„	leer —	12	480	„	„	
481	—	—	2	—	eis. Wellen —	176	481	Diedenhofen	Reichsbahn	
482	—	—	2	Bund	Winkeleisen, 5,20 m lg.	90	482	Metz	„	
483	—	—	1	Rolle	Zeichnungen —	1	483	Mainz	Direktion Mainz	2 Blatt X 185, 2 Blatt Z 1066.
484	—	—	2	—	Zinkdeckel —	6	484	Barmen U.	K. E.-D. Elberfeld	
485	—	—	1	Paket	Zinnstangen —	10	485	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
486	—	—	1	Korb	Zwingen zu Fußtritten	35	486	Sonneberg	K. E.-D. Erfurt	

[1]) Auf der Tischplatte ist mit Bindfaden eine graubraune Glanzdecke festgebunden.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 42. 1. Juni 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Baugeschichte der Schantungbahn.

Die Brandenburgische Städtebahn.

Das Eisenbahn-Betriebsbudget in der badischen zweiten Kammer.

Nachrichten:

Deutschland: Beförderung frostempfindlicher Güter. — Bezirkseisenbahnrat für die Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr. — Zugunfall. — Brölthaler E. — Halberstadt-Blankenburger E. — Lübeck-Büchener E. — Anschlag auf einen Zug der Lausitzer E. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Rechnungsabschluß der sächs. Staats-E. — Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung in Bayern. — Zur Eisenbahnpaketadresse. — Beste Zugverbindung von Berlin nach dem Engadin. — Opfer seines Berufs. — Personalnachrichten.

Österreich: Ghega-Feier des Ingenieurvereins. — Durchschlag des Wocheiner Tunnels. — Dringlichkeitsantrag wegen Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Aussig-Teplitzer E. — Verlosung der nicht konvertierten Prioritäten der Österr. Nordwestbahn. — Statistik der elektr. Eisenbahnen und Trambahnen. — Wohltätigkeitsverein für Töchter von Bediensteten der österr. Staatsbahnen.

Luxemburg: Prinz Heinrichbahn.

Übrige europäische Länder: Pariser Stadtbahn. — Beförderung von Lebensmitteln in Kühlwagen in Frankreich. — Größere Güterwagen der schweizerischen Bundesbahnen. — Bauverzögerungen bei den schweizer. Bundesbahnen. — Solothurn-Münsterbahn. — Dritter Kongreß der italien. Bahningenieure. — Apulische Wasserleitung. — Die britischen Bahnen in 1903. — Beanspruchter hoher Schadenersatz. — Zugstreifung in der Waterloo-Station (London). — London & North Western Railway. — Selbsthilfe gegen die Überfüllung der Londoner Untergrundzüge. — Eisenbahn Piräus-Athen-Peloponnes. — Über zwei Sprengattentate auf fahrende Züge in Mazedonien.

Fremde Weltteile: Anatolische E. — Eisenbahn Damaskus-Mezerib. — Verschmelzung der südafrikan. Bahnen. — Panamakanal.

Allgemeines: Neue Stromzuführungsanlage für elektr. Vollbahnen. — Die deutsche Schnellbahn auf der Weltausstellung in St. Louis.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Baugeschichte der Schantungbahn.

Während die deutsche Bevölkerung mit verhältnismäßig geringem Interesse der Frage gegenübersteht, wie die wichtigen afrikanischen Kolonialländer wirtschaftlich zu behandeln und zu erschließen sind, hat die deutsche Unternehmung in Ostasien eine Mission zu erfüllen begonnen, die jeden Vaterlandsfreund mit Stolz erfüllen muß. Gegenüber dem eigentümlichen Mangel an Einsicht und Sachkenntnis in bezug auf das, was in den afrikanischen Kolonien not tut, ist in der chinesischen Provinz Schantung deutscherseits eine planmäßige und zielbewußte Eisenbahnpolitik betrieben, die in der auf weite Strecken dem Betrieb übergebenen Schantungbahn bereits die erfreulichsten Früchte gezeitigt hat. Der deutsche Name hat in Ostasien guten Klang gewonnen und die deutsche Tüchtigkeit hat man verstehen und achten gelernt. Das Studium und die Kenntnis der fremden Länder und Völker ist geeignet, den Blick des Deutschen für ausländische Aufgaben zu erweitern, das Verständnis für die großen praktischen Fragen zu steigern und das Interesse zu erwecken, es den Kolonialvölkern, deren Erfolge wir ständig bewundern, mehr und mehr gleichzutun. Die deutsche Gewerbtätigkeit ist durch den Bau des neuen Unternehmens mit großen Aufträgen bedacht worden, die die Wertschätzung deutscher Erzeugnisse auf dem chinesischen Markt überhaupt erheblich steigern muß. So ist nach allen Seiten aus der fernen Unternehmung für Deutschland bereits Segen erflossen.

Von berufener Seite, und zwar von der Schantung-Eisenbahngesellschaft selbst, ist jetzt eine zusammenhängende Darstellung der Baugeschichte des ostasiatischen Bahnunternehmens herausgegeben, die nach den ihr beigegebenen einleitenden Worten für die Aktienbesitzer bestimmt ist, um ihnen Gelegenheit zu geben, „sich besser, als es aus den jährlichen Geschäftsberichten möglich ist, über die Schwierigkeiten, die zur Erreichung des gesteckten Ziels zu überwinden waren, sowie über den Stand und die Aussichten des Unternehmens zu unterrichten“. Ferner wünschte die Gesellschaft die Erfahrungen, die bei der Errichtung der ersten deutsch-chinesischen Bahn gemacht wurden, zum Nutz und Frommen fernerer Unternehmungen festzulegen.

Mit den Aktienbesitzern aber ist die Zahl derjenigen, die für das Unternehmen Interesse haben, nicht erschöpft, da dessen Bedeutung über den Kreis derer, die an dem Betrage des Bahnkapitals von 54 Millionen Mark beteiligt sind — wenn schon dieses Kapital einen nicht zu übersehenden Teil des Nationalvermögens darstellt —, weit hinausreicht. In diesem Sinne halten auch wir es für unsere Aufgabe, auf die neue Veröffentlichung, die in die Vorbereitungen, Ausführung und die Stellungnahme der chinesischen Bevölkerung zu dieser deutschen Unternehmung einen trefflichen Einblick gewährt, die Aufmerksamkeit zu lenken. Die eingehende Berichterstattung der Gesellschaft ist in dankenswerter Weise unterstützt durch eine Karte der Provinz Schantung, einen Übersichtsplan und ein Längenprofil der Schantung-Eisenbahn, einen Lageplan des Verschiebe- und Werkstättenbahnhofs sowie Grundrißzeichnungen der Werkstättenanlage.

Die aus dem deutsch-chinesischen Staatsvertrage vom 6. März 1898 hervorgegangene Bahnkonzession vom 1. Juni 1899, die der Gesellschaft von Reichswegen erteilt ist — von demselben Tage datiert auch die Konzession zum Bergbau in der Provinz Schantung —, erstreckt sich auf den Bau und Betrieb der Eisenbahn von Tsingtau über Weihsien nach Tsinanfu, der Provinzialhauptstadt von Schantung, mit einer Zweigbahn, die von einem Punkte der Hauptlinie nach Poschan führt. Außerdem hat die Reichsregierung der Gesellschaft die Erteilung der Konzession für die Bahnlinien von Tsinanfu nach Itschoufu und von Tsingtau nach Itschoufu unter gleichen Bedingungen zugesagt, falls die Erteilung dieser Konzession von der Gesellschaft bis zum Ablauf des Jahres 1908 beantragt wird. Diese 3 Bahnlinien, die

zusammen 1100 bis 1200 km umfassen, bilden ein ziemlich gleichschenkliges Dreieck, welches das Gebirgsland im Innern der Provinz umschließt, während seine Seiten vorwiegend in dem an das Gebirge anschließenden, teils hügeligen, teils ebenen, dichtbevölkerten und fruchtbaren Teile der Provinz liegen.

Die nähere Festlegung der Bahnlinie ist auf Grund der Studienreisen erfolgt, welche im Sommer 1898 von dem Oberingenieur Gaedertz und Regierungsbaumeister Hildebrand unabhängig voneinander ausgeführt worden waren. In ihren Ergebnissen im wesentlichen übereinstimmend, hatten sich beide dahin ausgesprochen, daß die Bahn durch ein sehr fruchtbares Land mit einer dichten, fleißigen, Ackerbau treibenden Bevölkerung führt, daß sich voraussichtlich ein starker Personen- und Güterverkehr auf ihr entwickeln werde; insbesondere lasse der Umstand, daß mehrere der größten Steinkohlenfelder der Provinz von der Bahn durchschnitten werden, die Bahnlinie Tsingtau-Tsinanfu durchaus bauwürdig und als ein rentables Unternehmen erscheinen.

Die Bahn, die jetzt auf 402 km im Betriebe ist, ist eingleisig mit der normalen Spurweite von 1,435 m gebaut, aber der Grunderwerb ist für das zweite Gleis mitbesorgt. Die Hauptlinie von Tsingtau nach Tsinanfu entspringt in der Stadt Tsingtau selbst, folgt innerhalb des Pachtgebiets dem Meeresstrande und umgeht die Bucht von Kiautschou in einem nach Süden geöffneten Bogen, um unter Überschreitung der in diese Bucht mündenden Flüsse, insbesondere des Schikiaho und des Takuho, die alte Chinesenstadt Kiautschou (Km. 74) zu erreichen. Von hier geht sie durch die Ebene über den Mischuiho und den Kiauho nach der Stadt Kaumi (Km. 100) und erreicht nach Überschreitung anderer, gleich den beiden letztgenannten dem Golf von Petschili zuströmender Flüsse bei Tschangling (Km. 128) die Ausläufer des Gebirges. Die ihm entströmenden bedeutenden Gewässer des Weiho und des Yünho überbrückend, tritt die Bahn nunmehr in die Vorberge der östlichen Abdachung des Gebirges ein, durchschneidet das Kohlenrevier von Weihsien und erreicht bei Km. 183 Weihsien selbst, die erste große Stadt der Provinz mit etwa 100 000 Einwohnern, um sodann in westlicher Richtung am Nordrande des Gebirges entlang unter Berührung der bedeutenden Stadt Tsingtschoufu und nahebei von anderen volksreichen Orten, wie Tschoutsun und Lungschan, nach Tsinanfu zu gelangen. Die Zweigbahn geht bei Tschangtien von der Hauptbahn ab, um im Tale des Hsiaufuho über Tsetschuan unter Berührung des wichtigen Kohlenfeldes an den Abhängen, die dieses Tal umgeben, nach Poschan zu kommen.

Die Bahngesellschaft ist am 14. Juni 1899 errichtet. An ihre Spitze sind als Vorstand durch den Aufsichtsrat berufen die Herren Unterstaatssekretär a. D. Wirklicher Geheimer Rat Dr Paul Fischer, Königlicher Baurat Alfred Gaedertz und der Direktor der Diskonto-Gesellschaft Kurt Erich. Zur Vertretung der Gesellschaft in Schantung und zur Ausführung des Baues ist eine Betriebsdirektion in Tsingtau eingesetzt, in die die Herren Baurat Hildebrand als technisches und Karl Schmidt als kaufmännisches Mitglied berufen wurden. Den Genannten standen für die Durchführung ihrer Aufgaben eine große Zahl tüchtiger Mitarbeiter zur Seite, deren Anführung im einzelnen hier nicht möglich ist.

Ein wichtiges Kapitel in der Baugeschichte der Schantungbahn bilden die Schwierigkeiten, welche das Verhalten der Bevölkerung dem Bahnbau bereitet hat. Die Voreingenommenheit und die kleinlichen Bedenken, die in den älteren Eisenbahnländern anfänglich dem Bahnbau entgegenstanden, sind nur ein Kinderspiel gegenüber dem Widerstreben, das sich allerorten in China gegen den Bahnbau geltend gemacht hat. In Schantung war diese Abneigung vielleicht am größten, denn Schantung ist ein fast ausschließlich Ackerbau treibendes Land und seine Bevölkerung hängt infolge dieser Beschäftigung noch stärker am Hergebrachten, als dies in China im allgemeinen der Fall ist. Die Gegenströmungen entsprangen aus der Abneigung gegen den Fremden, der Furcht vor Beeinträchtigung des bisherigen Erwerbs, aus dem Gräber- und Ahnenkultus und zahlreichen, dem Fremden schwer zugänglichen und verständlichen Besonderheiten der Chinesen. Wurde doch dicht bei Schanghai, wo die Bevölkerung seit vielen Jahren mit Fremden im stärksten Verkehr steht, die Bahn nach Wusung wieder abgerissen, weil sie die Geister der Abgestorbenen, die auf den Feldern ruhen, gestört haben sollte.

Um diese Schwierigkeiten zu überwinden, waren sämtliche Beamte der Gesellschaft angewiesen, im Verkehr mit der Bevölkerung jede irgend tunliche Rücksicht zu nehmen. Jedem der von Europa ausreisenden Baubeamten ist auf das eindringlichste eingeschärft worden, daß China ein altes Kulturland ist, dessen Bevölkerung nicht mit Wilden auf eine Stufe gestellt werden darf; nicht durch herrisches oder gar gewalttätiges Wesen, sondern durch Ruhe, Festigkeit und überlegene Bildung könne der Fremde sich Ansehen verschaffen und seine Stellung behaupten; derjenige Beamte werde bei der Gesellschaft am besten empfohlen sein, der mit den Schantungleuten in Güte und ohne des Schutzes durch Waffengewalt zu bedürfen am weitesten komme. Anderseits möchten die Angestellten sich bewußt sein, daß den Bewohnern von Schantung durch den Bau der Bahn in dem bisher fast völlig weglosen Lande die denkbar größte Wohltat erwiesen werde, und daß es darauf ankomme, die Bevölkerung zu überzeugen, daß der Bahnbau in erster Linie ihnen selbst durch Vermehrung des Verdienstes und durch Vergrößerung des Absatzgebietes namhafte und dauernde Vorteile verschafft. Ganz besonders war den Angestellten zur Pflicht gemacht worden, in allen Fällen, wo Leistungen beansprucht wurden, völlig gerechte Entschädigungen zu gewähren, jeden Versuch von Übervorteilungen aber fest zurückzuweisen. „Man sollte nie vergessen“, sagt Ferdinand v. Richthofen in seinem Buch über Schantung, „daß strenges Gerechtigkeitsgefühl bei den Chinesen im allgemeinen sehr entwickelt ist und daß dessen Beobachtung am meisten geeignet ist, ein freundliches Einvernehmen aufrecht zu erhalten. Es gehört dazu ebenso die Wahrung berechtigter Ansprüche, wie die feste und harte Zurückweisung jedweden Aktes, durch welchen das Individuum die Grenzen von Recht oder Anstand überschreitet.“

Die Mahnung zu vorsichtiger und kluger Behandlung der Bevölkerung war um so notwendiger, als der Bahnbau in einem Zeitpunkt begann, wo sich unter den Chinesen eine fremdenfeindliche Strömung mit besonderer Stärke geltend machte. Schon im Frühling 1898 hatten Mißwuchs und Dürre in einigen Teilen von Schantung die Bevölkerung erregt; es hatten sich Räuberbanden gebildet, die stehlend und plündernd die Provinz durchzogen. Nach der Palastrevolution, die im September 1898 in Peking erfolgt war, verschärfte sich die Stimmung der regierenden Kreise wie der Bevölkerung gegen die Fremden. Überall entstanden geheime Gesellschaften, unter denen die „der Faust des Patriotismus und des Friedens“ — allgemein die Boxer genannt — bald in den Vordergrund trat. Dem gegen die Fremden gerichteten Treiben der Boxer-Gesellschaft wurde in Schantung durch den Gouverneur Yühsien, welcher die Verwaltung der Provinz im Mai 1899 übernommen hatte, sichtlich Vorschub geleistet; den Ausstreuungen, daß die Deutschen das für die Eisenbahn nötige Land sich ohne Bezahlung aneignen wollten und daß durch den Bahnbau Überschwemmungen herbeigeführt werden würden, traten die Ortsbeamten nicht mit Entschiedenheit entgegen.

Schon bei den Vorarbeiten der Bahn kamen die Folgen dieser Aufreizungen zutage. Im Juni 1899 wurden im Kreise Kaumi die zur Absteckung der Linie eingesetzten Pfähle ausgerissen; die Arbeiter wurden von den Bauern der umliegenden Dörfer angegriffen. Als der Gouverneur des deutschen Schutzgebiets auf Antrag der Bauleitung eine Abteilung deutscher Truppen zum Schutz der Bahnarbeiter nach Kaumi entsandte, leistete die aufgeregte Landbevölkerung offenen Widerstand; es kam zu Zusammenstößen, bei denen das befestigte Dorf Titung deutscherseits erstürmt wurde. Die chinesischen Soldaten, welche nach dem Abzug der deutschen Truppen vom Gouverneur Yühsien in den Kreis Kaumi zum Schutz der Bahnarbeiter entsandt wurden, taten nichts, um die Widersetzlichkeit der Bauern zu brechen; durch ihr offensichtlich passives Verhalten ermutigt,

brachen gegen Ende des Jahres 1899 von neuem und in größerem Umfange Unruhen aus. Verschiedene Baubureaus wurden geplündert, die Angestellten mußten flüchten; es trat eine längere Unterbrechung der Bauarbeiten ein.

Eine Wendung zum Bessern machte sich sofort fühlbar, als anfangs 1900 der Gouverneur Yühsien abberufen und durch den einsichtsvollen und energischen General Yuan Schi Kai ersetzt wurde. Einer Einladung des neuen Gouverneurs folgend, begab sich der Bauleiter Baurat Hildebrand im Februar 1900 nach Tsinanfu, um dort mit Vertretern der chinesischen Regierung über die ungehinderte Fortsetzung der deutschen Arbeiten im Innern der Provinz zu beraten. Es gelang ihm nach langen Verhandlungen, ein Einverständnis zu erzielen, das in deutsch und chinesisch abgefaßten Abmachungen zur Regelung der Beziehungen zwischen der Eisenbahn- und der Bergbau-Gesellschaft und den chinesischen Behörden seinen Ausdruck fand. Das Eisenbahnübereinkommen ist in Tsinanfu am 21. März 1900 chinesischerseits durch den Gouverneur Yuan Schi Kai und den Generalleutnant Yin Chang, den jetzigen chinesischen Gesandten in Berlin, der sich als Kaiserlicher Abgesandter an den Verhandlungen förderlich beteiligt hatte, deutscherseits durch den Betriebsdirektor Hildebrand unterzeichnet und demnächst von der Gesellschaft genehmigt worden. Auf den Grundsätzen der Billigkeit beruhend, haben sich die Übereinkommen von Tsinanfu seither sowohl für das Unternehmen als auch für die Bergbauarbeiten der Schantung-Bergbau-Gesellschaft durchaus bewährt; sie haben unter vollständiger Wahrung der berechtigten Interessen der chinesischen Bevölkerung den Deutschen den für den raschen Fortschritt ihrer Arbeiten unerläßlichen freien Spielraum gewährt und die eilige und sachgemäße Erledigung der dabei auftretenden Geschäfte in wirksamer Weise gefördert. Ihnen zufolge hatte der Gouverneur von Schantung sich verpflichtet, die Eisenbahn bei den Vorarbeiten, wie auch während des Baues und Betriebes wirksam zu schützen, um jedem Schaden durch Volksunruhen oder aufrührerisches Gesindel möglichst vorzubeugen.

Als jedoch im Juni 1900 der Boxer-Aufstand in Nord-China die Oberhand gewann und die bekannten Katastrophen in Tientsin und Peking eintraten, erklärte sich der Gouverneur Yuan Schi Kai außerstande, den versprochenen Schutz wirksam auszuüben; seinem Rate gemäß mußte sich das an den Bahnarbeiten über Kiautschou hinaus beschäftigte Personal zurückziehen, was nicht ohne ernstliche Gefährdung durch den auch in Schantung von neuem ausbrechenden Aufstand zur Vertreibung der Fremden vor sich ging. Bis der deutsche Machtbereich erreicht war, waren die Angestellten wiederholt feindlichen Angriffen ausgesetzt; sie hatten in Gehöften, die als Sitz von Baubureaus dienten oder während des Rückzuges zum Nachtlager benutzt wurden, sich mehrfach mit den Waffen gegen Überfälle durch Boxerscharen zu verteidigen; viele von den Angestellten mußten mit Hinterlassung ihrer Pivathabe und Dienstgeräte flüchten. Auch innerhalb der 50 Kilometer-Zone um Tsingtau, die nach dem Staatsvertrag mit China den deutschen Truppen offen steht, kamen Angriffe auf das Personal und die Arbeiter der Bahn bis in die unmittelbare Nachbarschaft des deutschen Pachtgebiets vor; gegen die chinesischen Unternehmer wurden Einschüchterungsversuche aller Art verübt. Außerhalb der 50 Kilometer-Zone wurden die bereits ausgeführten Vorarbeiten zerstört, ihre Wiederaufnahme war während mehrerer Monate ausgeschlossen; auch innerhalb dieser Zone bedurften die Bahnarbeiter des fortgesetzten Schutzes durch die vom Kaiserlichen Gouverneur entsandten deutschen Truppen, wobei es mehrfach zu förmlichen Gefechten gegen aufrührerische Dorfbewohnerschaften kam.

Als anfangs Juli die Telegramme über den Ausbruch des Boxer-Aufstands in Chili, die Ereignisse in Peking und die Unruhen in Schantung nach Europa gelangten, war die Gesellschaft vor die Frage gestellt, ob sie angesichts der eingetretenen ernsten Wirren bis zur Wiederherstellung der Ruhe die Bauarbeiten sowie die Abnahme und Verschiffung des Eisenbahnmaterials nach China einstellen oder unter Einhaltung der verabredeten Lieferungs- und Verschiffungszeiten die Arbeiten innerhalb des deutschen Machtbereichs mit verdoppeltem Nachdruck fortsetzen sollte. Man entschloß sich zum letzteren, im Vertrauen auf den Schutz des Kaiserlichen Gouverneurs und der deutschen Truppen. Gleichzeitig wurde angeordnet, daß die Strecke zwischen Tsingtau und Kiautschou sobald wie irgend möglich betriebsfähig hergestellt und das aus dem Innern zurückgezogene Personal zur Beschleunigung der Arbeiten auf dieser Strecke verwendet werden sollte. Der Erfolg hat bewiesen, daß das Richtige getroffen wurde. Durch die Weiterführung der Bauarbeiten und der Materialversendungen ist ermöglicht worden, die Bahn trotz der Zerstörung aller Vorarbeiten und trotz der sehr erheblichen Verluste an Arbeit und Zeit, die durch die Unruhen in Schantung erwachsen sind, innerhalb der vorgesehenen Frist betriebsfähig herzustellen. Die Umsicht und Tatkraft, welche in gefahrvoller Stunde von den Mitgliedern der Betriebsdirektion in Tsingtau bewiesen worden sind, und die Tapferkeit und Entschlossenheit, mit der das Personal, von dem glücklicherweise niemand verletzt worden ist, den drohenden Gefahren die Stirn geboten hat, haben bei der chinesischen Bevölkerung einen tiefen und heilsamen Eindruck hinterlassen, der von nachhaltiger Wirkung geblieben ist. Seit dem Herbst 1900, wo die Arbeiten auch außerhalb der 50 Kilometer-Zone wieder aufgenommen werden konnten, sind ernstere Störungen nicht wieder vorgekommen. Seitdem wird für den Schutz des Personals und der Bahnanlagen innerhalb und außerhalb des Schutzgebiets ausreichend gesorgt. Bis zur Grenze des deutschen Machtbereichs stehen die Ausführungen unter dem Schutz der deutschen Truppen, von denen kleinere Wachen in den Stationen verteilt sind, während eine stärkere Abteilung seit 1900 dauernd in Kaumi steht. Jenseits der 50 Kilometer-Zone kommt die chinesische Provinzialregierung der vom Gouverneur Yuan Schi Kai in den Übereinkommen von 1900 übernommenen Schutzpflicht nach, indem sie in den größeren Bahnstationen hinreichend starke Schutzwachen eingerichtet hat. In der Erfüllung dieser Verpflichtung ist auch bei dem mehrfachen Wechsel in der Person des Gouverneurs der Provinz Schantung eine Änderung nicht eingetreten. Die Zahlungen, zu denen sich die Provinzialregierung verpflichtet hatte, um die Gesellschaft und das Personal für den Verlust an Eigentum während der Unruhen in Schantung schadlos zu halten, sind pünktlich geleistet worden. — Nach der Überzeugung landeskundiger Männer entsprangen die Angriffe, denen das Werk in seinen Anfängen ausgesetzt gewesen ist, nicht der feindlichen Gesinnung der Bevölkerung von Schantung, sondern sind das Ergebnis einer von außen her in die Provinz hineingetragenen Aufhetzung gewesen, die in der Leichtgläubigkeit der Landbevölkerung und ihrer Abneigung gegen Neuerungen anfänglich reichen Nährboden fand. In dem Maße, wie der Bau fortschritt, hat sich die Stimmung der Bevölkerung gegen die Bahn verbessert. Religiöse Vorurteile, die Rücksicht auf die im Lande allgemein verbreitete Nekromantie, der Grabstättenkultus usw. haben trotz der vielfältig notwendigen Verlegung von Gräbern keine ernsten Schwierigkeiten bereitet. Es hat sich durchaus die Richtigkeit dessen ergeben, was Ferdinand v. Richthofen in seinem trefflichen Buch über Schantung (S. 281) vorhergesagt hat: „Es hat sich gezeigt, daß die Fengschui, d. i. die Geister von Wind und Wasser, nichts mehr einzuwenden haben, sobald ein materieller Vorteil klar erwiesen ist, und daß die Ehrung der Toten ein Hindernis nicht ist, sobald man den Angehörigen einen kleinen, für alle Fälle festzusetzenden Betrag für die Verlegung der Gräber nach anderen Orten zahlt."

Wie die geschilderten Schwierigkeiten der Unternehmung aus der Art der chinesischen Bevölkerung ihre Erklärung finden, so hat die abweichende Art der chinesischen Verhältnisse die Ausführungsweise der Bahn im einzelnen in manchen Punkten in eigenartiger Weise beeinflußt. Schon bei der Beschaffung des Grund und Bodens traten Weitläufigkeiten ein, die hierzulande nicht ohne weiteres verständlich sein würden.

Innerhalb des Schutzgebiets sind der Gesellschaft die erforderlichen Grundstücke, soweit sie im Eigentum des Reichs

standen, gegen Erstattung des ortsüblichen Preises abgetreten worden. Außerhalb des Schutzgebiets aber mußten die zu überwindenden Schwierigkeiten bei den ungemein verwickelten Eigentumsverhältnissen, der ganz unerhörten Zersplitterung des Grundbesitzes und der daraus entspringenden Art der Bodenbenutzung, die sich bis zur kräftigsten Gartenkultur steigert, recht hoch veranschlagt werden. Nach chinesischem Recht und Brauch ist es nicht leicht, denjenigen zu ermitteln, der zur Verfügung über ein Grundstück, zum Abschluß eines Kaufvertrags darüber und zur Empfangnahme der dafür zu leistenden Zahlung berechtigt ist. Grundbücher, wie sie bei uns alle diese Fragen leicht außer Zweifel stellen, sind ebenso wenig vorhanden wie ein Kataster. Den Befugnissen des einzelnen, der ein Grundstück bebaut, stehen Rechte anderer Personen als Ober- oder Untereigentümer oder als Inhaber von schwer zu ermittelnden Gerechtigkeiten, ferner die Ansprüche der Familie, des Geschlechts, der Gemeinde, der Gilde und anderer Gliederungen beschränkend oder die Verfügung ausschließend gegenüber. Beim Mangel eines Enteignungsrechts war die Gesellschaft lediglich auf den Weg gütlicher Verständigung mit den Verkaufsberechtigten angewiesen. Der Geschäftskunde und dem persönlichen Ansehen des mit den chinesischen Sitten und Rechtsanschauungen wohlvertrauten Betriebsleiters ist es zu verdanken, daß trotzdem das Grunderwerbsgeschäft sich durchaus glatt und ohne erheblichen Zeitverlust abgewickelt hat. Unter Leitung der chinesischen Bezirkschefs (Tschyhsien, Kreisvorsteher, etwa dem preuß. Landrat zu vergleichen) und unter Zuziehung möglichst zahlreicher Gemeindevertreter (Schensy) ist es gelungen, für das in den einzelnen Kreisen bahnseitig zu erwerbende Land jedesmal einen Einheitspreis für den Mau (die Größe des Mau wechselt zwischen dem sogenannten kleinen von 634 qm und dem im Westen gebräuchlichen großen von 1028 qm) zu vereinbaren. In den Kaufverträgen ist gleichzeitig der Betrag der Entschädigung für Flurschaden sowie für Früchte, Bäume und Häuser auf den zu verkaufenden Grundstücken festgesetzt, ebenso die Unkosten für die Entfernung der darauf befindlichen Gräber, ein Gegenstand, der bei der hohen Bedeutung des Ahnen- und Gräberkultus in China und der bei der dichten Bevölkerung des Landes sich ergebenden großen Menge von Gräbern nicht außer acht zu lassen war. Es hat sich dabei als förderlich erwiesen, daß die Betriebsdirektion die Vertreter der Kreise zum Abschluß der förmlichen Kaufverträge, nachdem die Verhandlungen genügend weit gediehen waren, in der Regel nach Tsingtau kommen ließ, wodurch die beteiligten Honoratioren Gelegenheit erhielten, auf der Eisenbahn zu fahren und Tsingtau kennen zu lernen.

Die Kaufverträge sind von den Kreisvorstehern und den zur Verhandlung zugezogenen Gemeindevertretern, nicht von den einzelnen Grundbesitzern vollzogen, und ebenso ist die Zahlung unter Vermittlung der Bezirkschefs geleistet worden. Hierbei ist von der Gesellschaft besonderer Wert darauf gelegt worden, daß der verabredete Kaufpreis möglichst unverkürzt und ohne unnötigen Zeitverlust in die Hände der beteiligten Grundbesitzer gelangte, was von diesen besonders angenehm empfunden wurde. Von den chinesischen Grundbesitzern ist bei wiederholten Anlässen die Gerechtigkeit des angewendeten Verfahrens öffentlich anerkannt worden. Beispielsweise ist am 27. Januar 1901 eine Abordnung von zehn Ältesten der Stadt Kiautschou unter Führung ihres Kreisvorstehers in Tsingtau erschienen, um der Betriebsdirektion im Namen der Stadt den Dank der gesamten Einwohnerschaft für die gerechte und freundliche Behandlung durch die Eisenbahnverwaltung in feierlicher Weise zu überbringen.

Die eigentlichen Bauarbeiten machten die Heranziehung einheimischer Kräfte in großem Umfang erforderlich. Sowohl bei den Erd- als Mauerarbeiten sind chinesische Unternehmer in großer Zahl herangezogen worden. Die Erdarbeiten wurden den Unternehmern streckenweise gegen Vergütung der zu bewegenden Erdmassen nach Kubikmaßen verdungen; für die von der Bauleitung in eigener Regie auszuführenden Arbeiten wurde die vertragsmäßige Gestellung von chinesischen Arbeitern ebenfalls regelmäßig chinesischen Unternehmern übertragen. Bei sorgfältiger Abfassung der Verträge und scharfer Prüfung bei Abnahme der ausgeführten Arbeiten erwiesen sich die chinesischen Unternehmer im allgemeinen als leistungsfähig und zuverlässig; sie zeigten sich vom Anbeginn der Bauarbeiten darauf bedacht, bei dem Unternehmen auf längere Zeit beschäftigt zu werden und größere Arbeiten zu erhalten, und waren demgemäß im eigenen Interesse bestrebt, durch ihre Leistungen zu befriedigen. Hierzu wurden sie auch noch besonders durch den regen Wettbewerb angespornt, der sich bei Vergebung der Arbeiten unter Umwohnern und Zuzüglern zeigte, und der durch die prompte Abwicklung der Geschäfte und die pünktliche Zahlung der Bauleitung und ihrer Organe stets rege gehalten wurde. Es ist vielfach vorgekommen, daß angesehene Kreisinsassen und auch chinesische Magistrate sich um Zuteilung eines trotz der mäßigen Preise offenbar für den Unternehmer lockenden Loses von Erdarbeiten beworben haben.

Chinesische Arbeiter wurden von Anfang an in großen, im Verlauf der Arbeiten noch erheblich wachsenden Zahlen bis zu 20 bis 25 000 Köpfen steigend in den Bahnbau eingestellt. Während der ganzen Bauzeit haben sie den Ruf der Arbeitsamkeit, Bedürfnislosigkeit und Abhärtung durchaus bewährt, der dem chinesischen Landarbeiter seit alter Zeit zur Seite steht. Freilich ist es trotz dieser Abhärtung häufig unmöglich gewesen, die Leute während des Regens zur Arbeit heranzubekommen. Dem Chinesen gilt Naßwerden als eins der schwersten Übel, namentlich den Handarbeitern, die außer den Kleidern, die sie am Leibe tragen, selten noch andere besitzen. Bei Regenwetter zogen es die Erdarbeiter deshalb meist vor, in den halb in die Erde eingegrabenen, mit Kauliangstroh gedeckten niedrigen Schutzhütten, die sie sich für je 12 bis 20 Mann als Schlaf- und Kochgelegenheiten zu beiden Seiten des aufzuwerfenden Bahndammes zu errichten pflegen, möglichst eng und warm zusammengekauert zu bleiben und das gute Wetter abzuwarten. Übrigens ist es im ganzen besser gelungen, als man anfangs geglaubt hatte, sie an den Gebrauch leistungsfähigerer Werkzeuge, Hacken, Spaten und dergleichen zu gewöhnen und sie auch zur Verrichtung von Arbeiten heranzuziehen, die ihnen anfänglich ungewohnt oder unbekannt waren.

Die Mauerungsarbeiten sind mit Ausnahme der ersten, in der Nähe von Tsingtau liegenden Lose durchweg an chinesische Unternehmer vergeben worden. Die Verträge wurden nach Einheitspreisen geschlossen. Die Arbeitslöhne der Kulis betrugen zuerst 40 bis 50 ₰ täglich, stiegen späterhin, namentlich während der Feldbestellung und Ernte, auf 45 bis 60 ₰. Für die Materialien wurden folgende Preise frei Baustelle gezahlt: für das Kubikmeter Sand 0,6 bis 4,0 ℳ, für 100 kg Fettkalk 1,5 bis 3,6 ℳ, das Kubikmeter Betonschotter 1,2 bis 3,0 ℳ, das Kubikmeter Bruchsteine 1,8 bis 4,2 ℳ, Verblendsteine 16 bis 36 ℳ, Auflagersteine 48 bis 75 ℳ und das Kubikmeter Bauholz 30 bis 58 ℳ. Der Zement wurde von Europa bezogen und kostete im Mittel in Tsingtau gelandet 10,47 ℳ für das Faß von 180 kg Bruttogewicht.

Die weitaus größte Schwierigkeit, mit welcher die Bauausführung zu kämpfen gehabt hat, ist durch die Zahl und Beschaffenheit der zu überbrückenden Wasserläufe verursacht worden. Sowohl die klimatischen wie die orographischen und hydrographischen Verhältnisse der Provinz Schantung haben der Herstellung der Brücken unerwartet große Hemmnisse bereitet. Schantung hat im allgemeinen das Klima der gemäßigten Zone, allein es gehen in der sommerlichen Regenzeit, die Mitte oder Ende Juni zu beginnen und bis Mitte oder Ende August anzudauern pflegt, Regengüsse von fast tropischem Charakter nieder, deren Wassermassen von den völlig entwaldeten, vielfach sogar des Erdreichs beraubten Bergzügen unaufhaltsam zu Tal stürzen. Unter deren Einfluß verändern sich die zahlreichen, durchweg gänzlich verwahrlosten Wasserläufe der Provinz in der nachteiligsten Weise. Schmale, in ihren weiten Kies- und Schotterbetten kaum wahrnehmbare Wasserrinnen werden in kürzester Frist zu breiten reißenden Strömen, die weite Täler ausfüllen, tiefe Risse hinterlassen und fast bei jedem Hochwasser

ihr Bett ändern. Die Feststellung des Hochwasserstandes und der Stromstärke sowie die Untersuchung der Bodenbeschaffenheit dieser zahlreichen Wasserläufe hat die Bauleitung vielfach vor sehr erhebliche und schwer zu lösende Aufgaben gestellt. In einer nicht geringen Zahl von Fällen hat, um die Fortsetzung des Baues nicht aufzuhalten und um namentlich die rasche Vorstreckung des Schienengleises zu ermöglichen, zur Herstellung von Notbrücken und Umfahrungen gegriffen werden müssen. Auf die Einzelheiten der technischen Ausführung der Brückenbauten kann hier nicht näher eingegangen werden. Man wolle darüber die in dieser Zeitung bereits erschienenen Berichte nachsehen. Ebenso würde es zu weit führen, die in der vorliegenden Schrift enthaltenen ausführlichen und interessanten Mitteilungen über den Oberbau, die Stationen, die Betriebsmittel, die Werkstättenanlage und den Verschiebebahnhof auch nur auszugsweise wiederzugeben. Aus dem Umstand, daß der Gesamtwert des von der Bahngesellschaft nach Schantung versandten Eisenbahnmaterials rund 25 000 000 ℳ betragen hat, mag ein Schluß darauf gezogen werden, welcher Gewinn der deutschen Gewerbtätigkeit bei weiterer Betätigung deutschen Unternehmungsgeistes im Auslande erwachsen könnte.

Die Eröffnung der Bahn ist schrittweise erfolgt. Hierüber gibt die nachstehende Zusammenstellung Aufschluß.

Bezeichnung der eröffneten Strecke	Länge der Teilstrecke km	Tag der Eröffnung
Tsingtau - Kiautschou	74	8. 4. 1901
Kiautschou - Kaumi	26	8. 9. 1901
Kaumi - Tschangling	28	1. 12. 1901
Tschangling - Tsoschan	13	26. 12. 1901
Tsoschan - Nanliu	10	20. 3. 1902
(Weiho- und Yünhobrücken)		
Nanliu - Weihsien	33	1. 6. 1902
Weihsien - Tschanglohsien	24	10. 12. 1902
Tschanglohsien - Tsingtschoufu	33	12. 4. 1903
(Schluchtbrücken und Mihobrücke)		
Tsingtschoufu - Tsehotien	15	1. 6. 1903
(Paiyangho- und Tsehobrücken)		
Tsehotien - Matschuang	34	15. 9. 1903
Matschuang - Tschoutsun	12	22. 9. 1903
(Hsiaufuhobrücke)		
Tschoutsun - Lungschan	58	1. 3. 1904
Lungschan - Tsinanfu-Ost	28	15. 3. 1904
Tsinanfu-Ost - Tsinanfu-West	7	1. 6. 1904
km	395	
Tschangtien - Tsetschuan	18	5. 4. 1904
Tsetschuan - Poschan	22	1. 6. 1904
km	435	

In bezug auf die Tarife ist zu bemerken, daß gemäß der am 1. Juni 1899 erteilten Bau- und Betriebskonzession der Schantung-Eisenbahngesellschaft deren Bestimmung während der ersten zehn Jahre nach der Betriebseröffnung der Gesamtstrecke überlassen worden ist. Die Kaiserliche Regierung ist berechtigt, bezüglich der Kohlentarife Höchstsätze auch während der genannten Frist festzusetzen, und kann nach Ablauf der ersten zehn Betriebsjahre von fünf zu fünf Jahren Höchstsätze für den Personen- wie für den Güterverkehr bestimmen.

Zur Klarstellung der Bedingungen, unter denen im übrigen der Verkehr auf der Schantung-Eisenbahn erfolgt, ist mit dem Eröffnungstage der ersten Teilstrecke, dem 8. April 1901, eine Verkehrsordnung erlassen worden, deren Bestimmungen betreffs der Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Gütern jeder Art im allgemeinen mit denen der deutschen Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 gleichlautend sind; örtliche Verhältnisse und die Betriebseinrichtungen der Bahn haben verschiedene Änderungen der genannten Verkehrsordnung erforderlich gemacht. Die während der ersten drei Betriebsjahre gemachten Erfahrungen, namentlich im Güterverkehr, haben Ergänzungen nahe gelegt, die in der vom 1. März 1904 ab gültigen Verkehrsordnung zum Ausdruck gekommen sind.

Auf Grund der Tarife und der Verkehrsordnung hat sich der Gesamtverkehr der Bahn bisher befriedigend entwickelt. Die Gesamteinnahme stellte sich

im Jahre 1901 bei durchschnittlicher Betriebslänge von 65 km auf 51 900 $,
im Jahre 1902 bei durchschnittlicher Betriebslänge von 170 km auf 211 500 $,
im Jahre 1903 bei durchschnittlicher Betriebslänge von 253 km auf 442 300 $.

Die Verkehrsziffern des Jahres 1904 zeigen eine weitere erfreuliche Steigerung. In den 5 ersten Monaten dieses Jahres ist fast die Jahreseinnahme von 1903 erreicht.

Die gesamten Betriebsausgaben bezifferten sich:
im Jahre 1901 auf 75000 $,
im Jahre 1902 auf 237000 $,
im Jahre 1903 auf 289300 $.

In den Ausgaben sind auch die Kosten für die beförderten Baugüter enthalten, während sie in den Einnahmen keine Berücksichtigung finden. Der Betriebskoeffizient stellte sich im Jahre 1903 auf 65,4 %.

Nach Maßgabe der auf den nordchinesischen Eisenbahnen gemachten Erfahrungen war von vornherein ein starker Personenverkehr zu erwarten. Diese Erwartung ist von Eröffnung der Eisenbahn an erfreulich in Erfüllung gegangen. Seit der Eröffnung des Betriebes über Weihsien hinaus hat sich die Steigerung des Personenverkehrs erheblich vergrößert. Daß die Bevölkerung sich zu Reisen auf der Bahn im allgemeinen rascher als zum Transport von Gütern unter Verlassen der bisher benutzten alten Handelsstraßen entschließt, liegt in der Natur der Sache.

Anfangs war die Einführung einer ersten aus Salonwagen bestehenden, einer zweiten mit bequemen Durchgangswagen und einer dritten ebenfalls mit Durchgangswagen, aber mit einer größeren Zahl von Sitzplätzen versehenen Wagenklasse in Aussicht genommen. Die dritte Klasse sollte zur Beförderung von Chinesen dienen. Im Laufe der ersten Betriebsmonate stellte sich aber heraus, daß die Personenwagen der dritten Klasse für die Beförderung der weitaus größten Zahl der chinesischen Reisenden zu kostspielig waren. Es sind deshalb für diese Reisenden Wagen eingestellt, die, ohne Sitz und mit wenigen Fenstern, mehr den Volksgewohnheiten entsprechen. Die Beförderung in offenen Wagen, wie sie auf den nordchinesischen Bahnen üblich ist, findet nicht statt. Nachdem die dergestalt eingerichtete Wagenklasse durch die stetige Steigerung der sie benutzenden Reisenden ihre Berechtigung erwiesen hatte, wurde die Klassenbezeichnung dahin abgeändert, daß nur noch eine erste, zweite und dritte Klasse gefahren werden, deren Bequemlichkeiten denjenigen der zweiten, dritten und vierten Wagenklasse der Durchgangszüge der preußischen Staatseisenbahn entsprechen.

Mit dem Augenblick der Einführung der vorgenannten niedrigsten Klasse stellte sich eine sprungweise Erhöhung der beförderten Reisenden ein. Während vor diesem Zeitpunkte die Monatsziffer der Reisenden 4000 nicht überstiegen hatte, erreichte sie nach Einstellung dieser Wagen die Monatszahl von 16000. Ende 1901, nach dreivierteljährlichem Betriebe, betrug die Zahl der Reisenden im ganzen 60000 und 923 auf das Kilometer der durchschnittlichen Jahresbetriebslänge von 65 km.

Im Jahre 1902 mit einer durchschnittlichen Jahresbetriebslänge von 170 km stieg die Personenbeförderung von 18745 im Januar auf 22860 im Dezember und betrug für das ganze Jahr

221000. Die Zahl der auf das Kilometer beförderten Personen betrug 1301, wovon 91 % auf die dritte Wagenklasse entfallen.

Während das Betriebsjahr 1903 noch mit annähernd gleichen Zahlen wie 1902 anhob, wurde durch die Betriebseröffnung bis zu den größeren Städten des Binnenlandes eine erhebliche Steigerung herbeigeführt, die sich durch Erhöhung der Monatszahl der Reisenden im Dezember auf 28700 kundgab und eine Jahresgesamtbeförderung von 363400 Reisenden darstellt, so daß auf das Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge von 253 km 1436 Personen zu rechnen sind. Von diesen benutzten 92 % die dritte Wagenklasse.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr stellten sich:

1901 bei durchschnittlicher Jahresbetriebslänge von 65 km auf 30900 $,

1902 bei durchschnittlicher Jahresbetriebslänge von 170 km auf 111000 $,

1903 bei durchschnittlicher Jahresbetriebslänge von 253 km auf 212200 $.

Wie schon erwähnt, ist es anfangs schwer geworden, die Gütertransporte auf die Bahn zu ziehen, wobei der Dschunkenhafen Taputur auf der Westseite der Bucht von Kiautschou das wesentlichste Hemmnis bildete, weil dort die Karrenwege zusammenlaufen und dem 74 km langen Schienenwege Kiautschou-Tsingtau der bei weitem kürzere und billigere Wasserweg gegenüber stand. Durch eine erhebliche Ermäßigung der Gütertarife auf dieser Teilstrecke wurde indessen der Güterverkehr belebt, so daß von 5500 t in 1901 im folgenden Jahre 14000 und im Jahre 1903 rund 44000 t zur Beförderung kamen. Die Steigerung des Güterverkehrs spricht sich noch deutlicher in den Einnahmen aus, welche betrugen:

im Jahre 1901 bei durchschnittlicher Jahresbetriebslänge von 65 km: 16200 $,

im Jahre 1902 bei durchschnittlicher Jahresbetriebslänge von 170 km: 91300 $,

im Jahre 1903 bei durchschnittlicher Jahresbetriebslänge von 253 km: 205500 $.

In den ersten Monaten des Jahres 1904 hat sich der Güterverkehr weiter gehoben, so daß er jetzt die Einnahmen aus dem Personenverkehr übersteigt.

Mit der am 15. März 1904 erfolgten Übergabe der Station Tsinanfu-Ost an den Betrieb ist die Provinzialhauptstadt in rasche Verbindung mit Tsingtau und dem dortigen Hafen gebracht. Wie die Provinzialregierung diese Gelegenheit benutzt hat, größere Reistransporte über Tsingtau und die Schantung-Eisenbahn nach Tsinanfu zu bringen, so wird auch gehofft, daß die bislang über Tschifu und Yangkiakou nach Tsinanfu verfrachteten Einfuhr- wie Ausfuhrgüter sich je länger, desto mehr der Bahn bedienen werden, nachdem in China der Zeitgewinn und die sichere Beförderung ohne Umschlagstationen in ihrem vollen Wert erkannt sein werden. Es sind zu diesem Zweck für Massengüter besondere Tarife eingeführt, welche der Bahn bedeutende Frachten zuführen dürften.

Bei der geringen Kenntnis und der Unbehilflichkeit, mit der die Bevölkerung dem Verfrachtungsgeschäft gegenwärtig noch gegenüber steht, hat es sich als nützlich erwiesen, durch Abmachungen mit südchinesischen Agenturgesellschaften Mittelspersonen zwischen der Eisenbahn und der Bevölkerung zu beschaffen, welche die für die Eisenbahnbeförderung bestimmten Güter aufsammeln. Diese Agenturen haben in den größeren Stationen Schuppen und Annahmestellen errichtet, welche großen Zuspruch finden. Sie erzielen die ihnen zustehende Vergütung aus der gleichzeitigen Abfertigung einer Anzahl von Wagen, womit ein Rabatt verbunden ist, sowie aus einem prozentualen Anteil an den zugeführten Frachten.

Für die Hebung des Bahnverkehrs kommt es weiter darauf an, der Bahn Personen und Güter aus den Nachbarorten zuzuführen.

Wenngleich die Bahn eine beträchtliche Zahl von bevölkerten und verkehrsreichen Orten unmittelbar berührt, so gibt es doch in dem zu ihrem Verkehrsgebiete gehörigen Teile der Provinz Schantung, der dichten Bevölkerung des Landes entsprechend, zu beiden Seiten der Bahn eine Anzahl von wichtigen Verkehrspunkten, deren Verkehr auf die Bahn hinzulenken als eine der nächstliegenden Aufgaben betrachtet wird. Nördlich der Bahn sind zu erwähnen die Kreisstädte Tsimo, Laiyang, Pingtu und Tschangyi, welche beiden letzteren mit dem nördlich davon gelegenen wichtigen Handelsplatz Schaho die drei Ecken des Bezirks bilden, in welchem die wichtigste Ausfuhrindustrie von Schantung, die Strohflechterei, ihren Hauptsitz hat. Tschangyi ist überdies bekannt durch seine Rohseide-Produktion. Ferner die Präfekturstadt Laitschoufu, die am Golf von Petschili, an der alten Handelsstraße nach Tschifu belegen, einen stark besuchten Dschunkenhafen hat, in dem auch die Dampfer zwischen Tschifu und der Mündung des vorhin erwähnten Hsiautschingho-Kanals anlegen. Weiter nach Westen folgen, zum Teil an dem alten Handelsweg der Provinz belegen, die Kreisstädte Lintse, Hsintschang, Tschangschan, Tsouping und Tschangkiu. Auf der Südseite der Bahn kommen als wichtigere Verkehrspunkte im Bahnbereich in Betracht die Kreisstädte Tschutschöng und Ankiu sowie weiterhin die Verbindung von Tsingtschoufu nach Linkü und von Mingschui nach Putsun.

Während es der Zukunft überlassen bleibt, ob und welche Anschlußbahnen nach den genannten Orten sich als ratsam erweisen werden, wobei in erster Linie der Anschluß des Strohgeflecht-Bezirks an die Bahn behufs Überführung seiner Erzeugnisse nach Tsingtau ins Auge zu fassen sein wird, kommt für jetzt die Einrichtung von regelmäßigen Verbindungen zwischen den genannten Verkehrsplätzen und der Bahn auf Landwegen durch das landesübliche Verkehrsmittel von Karrentransporten in Frage. Die stets zweirädrigen, von einem oder auch von mehreren Maultieren gezogenen Karren bilden neben der Bahn zur Zeit das wichtigste Personen- und Güterverkehrsmittel der Provinz; eine solche Karre kann 2 bis 3 Personen mit ihrem Reisegepäck oder eine Ladung bis zu 600 kg aufnehmen und selbst auf sehr mangelhaften Wegen Tagesstrecken von 40—60 km zurücklegen. Die Gesellschaft hat sich damit einverstanden erklärt, die Einrichtung regelmäßiger Karrenfahrten nach den wichtigsten und nächstgelegenen Orten täglich, nach weiter abliegenden einen Tag um den anderen durch Gewährung von Subventionen zu befördern. Zunächst sind Verbindungen von der Station Tschengyang nach Tsimo, ferner vom Bahnhof Tsingtschoufu nach Linkü, endlich vom Bahnhof Tschoutsun nach Tsouping ins Auge gefaßt. Ihnen sollen bei günstigen Ergebnissen weitere nach Pingtu, Tschangschan, Lintse und Tschangkiu folgen.

Von allergrößter Bedeutung für die künftige Verkehrsentwicklung ist der Anschluß der Bahn einerseits an den Seeverkehr durch den Eintritt der deutschen Niederlassung Tsingtau in die Reihe der ostasiatischen Hafenplätze und anderseits an die Bahnlinien im Innern von China. Der Anschluß an den bei der Gründung der deutschen Niederlassung geplanten Hafen von Tsingtau ist von vornherein beschlossen und unablässig betrieben worden. Im Einverständnis mit der Schantung-Bergbaugesellschaft haben zwischen der Bahngesellschaft und dem Reichsmarineamt schon seit dem Jahre 1900 Verhandlungen stattgefunden, bei denen eine Einigung über die von ersterer herzustellenden Gleisverbindungen im Hafengelände sowie über die gleichfalls von ihr zu errichtenden Kohle-Verladeeinrichtungen auf der Kohlenmole des Großen Hafens von Tsingtau erzielt wurde. Den Förderverhältnissen der Bergbaugesellschaft entsprechend hat die Inangriffnahme der Kohlenverladeeinrichtung vorerst verschoben werden können. Wohl aber haben es sich die Gesellschaften angelegen sein lassen, diejenigen Bahnanlagen und Gleisverbindungen, die dem Hafen den Anschluß an die Bahn sichern, unverweilt zur Ausführung zu bringen. Demgemäß ist in unmittelbarer Nähe der Südmole des Großen Hafens eine Haltestelle errichtet worden, welche ausschließlich für den Personenverkehr zwischen Tsingtau-Stadt und dem Hafen bestimmt ist. Ferner hat es die Gesellschaft übernommen, die in der Entstehung begriffenen Straßenzüge auf dem neuen Hafengelände

mit Gleisanlagen zu versehen, deren Anschluß an die Hauptbahn in Verbindung mit den Gleisen auf der Kohlenmole bereits erfolgt ist.

Schantung besitzt ein Areal, das etwa der Hälfte des Königreichs Preußen gleichkommt; seine Bevölkerung wird auf über 38 Millionen Menschen angegeben; die Bevölkerungsdichtigkeit wäre demnach doppelt so groß wie in Preußen. In diesem dicht bevölkerten und sorgfältig bebauten Lande bildet die neue Bahn die einzige Straße. Sie wird zweifellos im Verlauf der Zeit einen großen Teil der zur Ausfuhr geeigneten Landeserzeugnisse an sich ziehen und nach Tsingtau führen. Diese Anziehungskraft der Bahn wird sich in dem Maße verstärken, wie die Zuführung des Verkehrs aus dem benachbarten Gebiet durch Anlegung von Zufahrtstraßen, durch Einrichtung regelmäßiger Karrenfahrten und später durch Anschlußbahnen immer weitere Kreise in den Bereich der Bahn ziehen wird. Die Gesellschaft hofft, daß mit der Hebung der Ausfuhr auch die Einfuhr in die Provinz eine erhebliche Steigerung erfahren wird. Petroleum, Baumwolle, Eisengerät aller Art, Reis bilden jetzt schon unentbehrliche Einfuhrartikel; ihnen werden sich bei gesteigerter Kaufkraft und erhöhter Lebenshaltung der Bevölkerung zahlreiche andere Verbrauchsgegenstände anreihen, die den Güterverkehr nach dem Innern der Provinz vermehren werden.

Sowohl für die Ausfuhr als auch für die Einfuhr verspricht der Anschluß der Bahn an das Eisenbahnnetz im Innern von China von hoher Bedeutung zu werden. In Verbindung mit englischen Finanzgruppen hat das deutsche Konsortium für asiatische Geschäfte bereits im Jahre 1899 einen vorläufigen Vertrag mit der chinesischen Regierung wegen Erbauung einer Eisenbahn von Tientsin über Tsinanfun nach dem Yangtse abgeschlossen. Diese Bahn soll auf Grund einer von der chinesischen Regierung durch Vermittlung der deutschen und englischen Finanzgruppen aufzunehmenden Anleihe als chinesische Staatsbahn errichtet werden. Der Bau und der Betrieb der Strecke von Tientsin bis an die Südgrenze von Schantung wird von der deutschen Gruppe ausgeführt werden, die zu diesem Zwecke bereits im Jahre 1903 eine eigene Gesellschaft, die Deutsch-Chinesische Eisenbahn-Gesellschaft m. b. H., errichtet hat. Der Endbahnhof der Schantungbahn, Tsinanfu-West, ist als Durchgangsbahnhof für die Chinesische Staatsbahn von Tientsin nach dem Yangtse angelegt. Die Vorarbeiten für die Bahnstrecke von Tsinanfu nach Tientsin sind in vollem Gange; mit denen der Strecke von Tsinanfu über Taiganfu nach Yentschoufu wird gegenwärtig begonnen. Zur Vorbereitung der Überbrückung des Hwangho, die in der Nähe von Lokou, dem Stromhafen von Tsinanfu, geplant ist, ist in den Jahren 1902 bis 1903 eine sorgfältige Untersuchung des Stromlaufs und des Flußbettes an der betreffenden Stelle von deutschen Ingenieuren ausgeführt worden.

In Tientsin wird die neue Staatsbahn Anschluß an die Nordchinesische Eisenbahn erhalten. Damit wird ein ununterbrochener Schienenweg von Peking nach Tsingtau geschaffen, der namentlich für die Zeit, in der die Schiffahrt im inneren Golf von Petschili des Eises wegen ruht, von erheblicher Bedeutung zu werden verspricht. In Tientsin wird ferner durch die Bahn über Schanhaikwan nach Mukden der Anschluß an die Mandschurische und die Sibirische Bahn erreicht, so daß Reisende alsdann von Berlin bis Tsingtau mit der Eisenbahn gelangen können. Endlich wird in Tientsin auch die Bahn einmünden, welche von Pautingfu dorthin geplant wird, um eine direktere Verbindung zwischen der in raschem Fortschreiten begriffenen großen Inlandsbahn von Peking nach Hankau mit dem Gelben Meere herzustellen. Zwischen den beiden großen Bahnen, die in der Richtung von Norden nach Süden den Norden Chinas mit dem Yangtse verbinden, sind überdies zwei weitere Verbindungen durch Bahnlinien von Tetschou nach Tschöngtingfu und von Yentschoufu über Kaiföngfu nach Honanfu in Aussicht genommen.

Die deutsche Bahn in Schantung wird vermöge dieser Linien in Zukunft einen Teil des chinesischen Eisenbahnnetzes bilden und gleichzeitig durch die Verbindung mit der Sibirischen Bahn den Anschluß an den internationalen Eisenbahnverkehr zwischen Ostasien und Europa erlangen.

Die Brandenburgische Städtebahn.

Die von der beteiligten Bevölkerung langersehnte Schienenverbindung zwischen den märkischen Städten Treuenbrietzen, Belzig, Brandenburg a. H., Rathenow und Neustadt a. d. Dosse ist nunmehr zur Tatsache geworden, nachdem am 25. März d. J. die Brandenburgische Städtebahn in ihrer Gesamtlänge von rund 126 km dem öffentlichen Verkehr im vollen Umfange übergeben worden ist.

Über den Zweck und die Bedeutung der eröffneten Nebenbahn, die Finanzierung sowie über den Bau, den Betrieb und Verkehr der Bahn sollen die nachstehenden kurzen Mitteilungen Aufschluß geben. Dabei wird auf die Denkschrift der Königlichen Staatsregierung zu § 1 Nr II des „Gesetzentwurfes betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Beteiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Treuenbrietzen nach Neustadt a. d. Dosse sowie von Kleinbahnen vom 23. Januar 1900“ hingewiesen.

Die auf Grund der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 11. Februar 1901 genehmigte, vollspurig und eingleisig nach Maßgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 hergestellte Bahn verbindet die strahlenförmig von Berlin nach dem Westen und Südwesten ausgehenden Hauptbahnen und zwar die Berlin-Hamburger, die Berlin-Stendaler, die Berlin-Magdeburger und die Berlin-Wetzlarer Bahn in einem Abstand von 60—70 km von Berlin und schließt in Treuenbrietzen an die Staatsbahnstrecke Treuenbrietzen-Jüterbog und in Neustadt a. d. Dosse an die Staatsbahnstrecke Neustadt a. d. Dosse-Meyenburg sowie an die Privatbahnstrecke Neustadt a. d. Dosse-Herzberg (Ruppiner Kreisbahn) an. Abgesehen davon, daß sie den beiden industriereichen Städten Rathenow und Brandenburg a. H. die langangestrebte Schienenverbindung bringt, stellt sie für einen großen Teil des Kreises Zauch-Belzig, der in einer Länge von etwa 50 km von der Bahn in der Richtung von Norden nach Süden durchschnitten wird, die Verbindung mit seiner Kreisstadt Belzig her, verbindet ferner die Stadt Rathenow mit der Priegnitz und dem Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin, schließt die kleinen märkischen Städte Niemegk im Zauch-Belziger Kreis, Pritzerbe und Rhinow im Kreise Westhavelland an das Eisenbahnnetz an und erschließt in Verbindung mit der schiffbaren Havel ein etwa 1500 qkm großes Gebiet dem Eisenbahnverkehr. Das Unternehmen befriedigt das Bedürfnis nach Bahnanschlüssen für große Teile der Provinz Brandenburg; es wird nicht nur ein großes aufnahmefähiges Absatzgebiet, sondern auch gute Bezugsquellen erschließen und so allen Klassen der Bevölkerung des Verkehrsbereichs erhebliche Vorteile bringen.

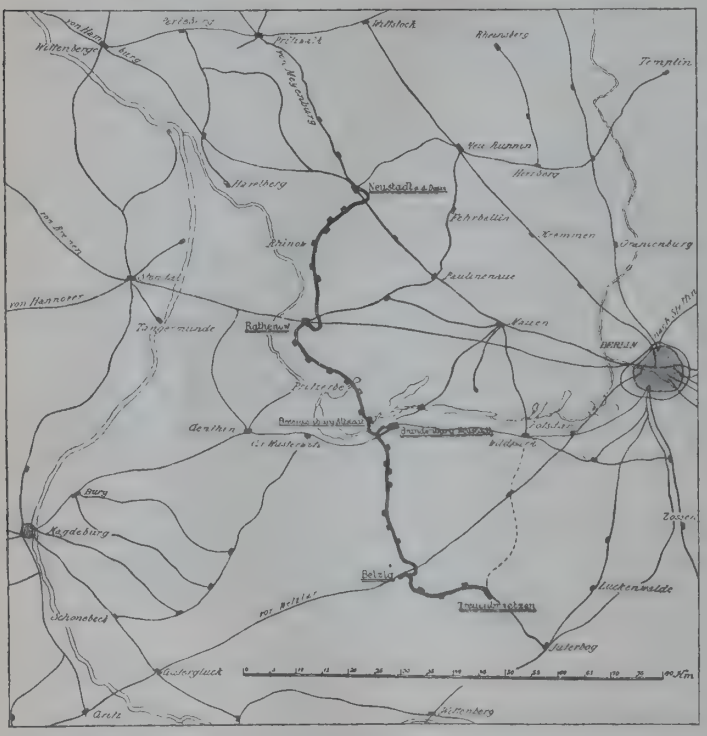
Die Einwohnerschaft des von der Bahn durchzogenen Gebiets treibt hauptsächlich Viehzucht, Land- und Forstwirtschaft, während in den Städten Rathenow und Brandenburg eine sehr lebhafte und mannigfaltige Industrie zu Hause ist. Die Bodenbeschaffenheit der Gegend ist sehr verschiedener Art; es sind große, teilweise sehr gute Wiesen, gutes mittleres aber auch geringwertiges Ackerland und ausgedehnte Waldungen vorhanden. Es sind Sägemühlen, Brennereien, Spinnereien, Eisengießereien, Maschinen-, Möbel-, Tuch- und chemische Fabriken sowie im Kreise Westhavelland zahlreiche Ziegeleien im Betriebe. Die Königliche Staatsregierung hat in Anbetracht der Wichtigkeit und Lebensfähigkeit des erbauten Schienenweges die von den Kreisen und Städten erbetene Beihilfe in dankenswerter Weise gewährt, indem sie sich finanziell an dem Unternehmen durch Übernahme von Stammaktien Lit. B sehr erheblich beteiligt hat.

Zum Zwecke des Baues und des Betriebes der Nebenbahn wurde eine Aktiengesellschaft unter der Firma „Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft“ mit dem Sitz in Berlin gebildet. Das Aktienkapital beträgt 12 954 000 ℳ. Dieses Grundkapital zerfällt in 12 954 Stück Aktien zu je 1000 ℳ, und zwar 4000 Stück vierprozentige Vorzugsaktien Lit. A und 8954 Stück Stammaktien Lit. B, die mit $3\frac{1}{2}$ % ausgestattet sind. Davon haben übernommen: a) die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft zu Berlin die sämtlichen Vorzugsaktien Lit. A, 4 000 000 ℳ, b) die Provinz Brandenburg Stammaktien Lit. B, 680 000 ℳ, c) die Kreise Zauch-Belzig, Westhavelland, Ruppin] und die Stadt Brandenburg Stammaktien Lit. B zu-

sammen 4 274 000 ℳ, d) der preußische Staat Stammaktien Lit. B 4 000 000 ℳ, insgesamt 12 954 000 ℳ.

Die betriebsfähige Herstellung und Ausrüstung der Bahn wurde von der Brandenburgischen Städtebahn-Aktiengesellschaft durch Vertrag vom 2. März 1901 an die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft zu Berlin übertragen und von letzterer innerhalb der verhältnismäßig kurzen Bauzeit von 3 Jahren vollendet, so daß die Betriebseröffnung auf der Gesamtstrecke und für den gesamten Verkehr am 25. März 1904 erfolgen konnte.

Der Bau ist teilweise unter schwierigen Verhältnissen, insbesondere in den Überschwemmungsgebieten der Havel, des Rhins und der Dosse durchgeführt, wo die recht ungünstige Baugrundbeschaffenheit schwierige und kostspielige künstliche Fundierungen bei den Bauwerken erforderlich machte. Erhebliche Baukosten und Schwierigkeiten verursachten auch die



schienenfreien Kreuzungen der Nebenbahn mit den Staatsbahnstrecken Berlin-Wetzlar bei Belzig, Berlin-Potsdam bei Brandenburg, Berlin-Stendal bei Rathenow und Berlin-Hamburg bei Neustadt a. d. Dosse. Bei Brandenburg wurde die Havel mittels einer Brücke von 90 m Stützweite überschritten, bei Pritzerbe hat eine Durchquerung des tiefen Pritzerber Sees stattfinden müssen. Der Bau dieser Seebrücke hat außerordentliche Schwierigkeiten verursacht, da der tragfähige Baugrund erst in etwa 15 m Tiefe erreichbar war.

Im übrigen ist hinsichtlich der Linienführung zu bemerken, daß die größten Steigungen 1:100, die kleinsten Krümmungshalbmesser 300 m betragen. Das Bahnplanum hat in den Auf- und Abträgen eine Kronenbreite von 4,20 m, die Böschungen der Dämme und Einschnitte eine Neigung von 1:1,5 erhalten. Das Mauerwerk der Brücken und Durchlässe ist durchweg aus Ziegelsteinen, welche aus den an der Bahn belegenen Ziegeleien in guter Beschaffenheit erhältlich waren, unter Verwendung von Zementmörtel zur Ausführung gekommen. Für den Oberbau ist das System 10 a H der preußischen Staatsbahnen gewählt worden. Die Schienen besitzen hiernach ein Gewicht von 31,16 kg für 1 m Länge und sind 12 m lang. Jeder Gleisstoß (12 m) ruht auf 14 Stück kiefernen imprägnierten Querschwellen. Schwierigkeiten verursachte die Beschaffung geeigneten Bettungsmaterials. Da solches im Zuge der Bahn nicht oder nur in unzureichenden Mengen anzutreffen war, mußte Bettungskies auf weite Entfernungen bis 7 km herbeigeschafft werden. Die Gebäude auf den 27 Stationen sind teils in Ziegelfachwerk, teils massiv zur Ausführung gekommen. Letztere Bauart ist für die Bahnhöfe und die größeren Haltestellen gewählt worden. Die Gleis- und Betriebsanlagen auf den einzelnen Stationen entsprechen dem zu erwartenden Verkehr. Die Bahn hat Telegraphen- und Telephonleitung erhalten: die Stationen sind mit Morse- und Telephonapparaten ausgerüstet.

Auf den fünf Übergangsstationen Treuenbrietzen, Belzig, Brandenburg, Rathenow und Neustadt a. d. Dosse sind neben den Gleisen für den Personen- und Güterverkehr noch Gleise von je 550 m nutzbarer Länge vorgesehen, um die unmittelbare Überführung von ganzen Militärzügen auf die Hauptbahnen und umgekehrt zu ermöglichen. Militärischerseits ist ferner eine zweistündige Aufeinanderfolge von ganzen Militärzügen gefordert worden; aus diesem Grunde haben auch die Zwischenstationen Niemegk, Golzow, Fohrde und Rhinow Kreuzungs- bezw. Überholungsgleise von je 550 m nutzbarer Länge erhalten müssen. Der Bahnhof Neustadt a. d. Dosse ist ferner Gemeinschaftsbahnhof für die Brandenburgische Städtebahn und die dort einmündende Ruppiner Kreisbahn. Die Gleis- und Betriebsanlagen daselbst haben demzufolge eine noch weitere Ausdehnung erfahren. Ebenso soll der Bahnhof Brandenburg-Altstadt demnächst in Gemeinschaft für die im Bau begriffene Kleinbahn Brandenburg-Brielow-Roskow dienen; diesem Umstande ist bei Ausführung der Bahnhofsanlagen Rechnung getragen worden.

Auf dem Bahnhof Brandenburg-Altstadt ist eine Reparaturwerkstatt mit allen zur Instandsetzung von Wagen und Maschinen erforderlichen maschinellen Einrichtungen hergestellt. Lokomotivschuppen befinden sich in Treuenbrietzen, Brandenburg-Altstadt, Rathenow und Neustadt a. d. Dosse. Der Lokomotivschuppen in Brandenburg enthält acht Stände, die übrigen je zwei Stände.

An Betriebsmitteln sind für die Bahn beschafft 12 Tenderlokomotiven von je rund 30 t Dienstgewicht, deren Ausführung in Bauart, Material und Arbeit mit derjenigen der dreiachsigen Tenderlokomotiven mit 5 t Raddruck der preußischen Staatsbahnen übereinstimmt und die Wurfhebelbremse und Heberlein-Haspel erhalten haben, ferner 9 zweiachsige Personenwagen II. und III. Klasse, jeder mit 16 Sitzplätzen II. Klasse und 20 Sitzplätzen III. Klasse, 9 zweiachsige Personenwagen III. Klasse, jeder mit 40 Sitzplätzen, 3 zweiachsige Marktwagen, in der Ausführung entsprechend den Wagen IV. Klasse der preußischen Staatsbahnen, weiterhin 7 zweiachsige vereinigte Post- und Gepäckwagen, jeder mit einem Postraum von rund 8 qm und einem Packraum von rund 12 qm Bodenfläche, 30 gedeckte Güterwagen für 12,5 t Ladegewicht mit rund 18 qm Bodenfläche, davon 15 Stück mit Handspindelbremsen, 80 offene Güterwagen für 12,5 t Ladegewicht, davon 20 Stück mit Handspindelbremse und rund 17 qm Bodenfläche, 60 Stück ohne Bremse mit rund 18 qm Bodenfläche, endlich 8 Bahnmeisterwagen für 2000 kg Tragfähigkeit mit Handspindelbremse und 4 Draisinen.

Die Personenwagen sind nach dem Durchgangssystem gebaut und haben Heberlein-Bremsen erhalten. Die Ausführung der Untergestelle, insbesondere der Achsen, Achsbüchsen, Tragfedern, Zug- und Stoßvorrichtungen erfolgte nach den Normalien der preußischen Staatsbahnen.

Der Betrieb der Bahn ist von der Brandenburgischen Städtebahn-Aktiengesellschaft für eigene Rechnung an die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft zu Berlin bis zum 31. März 1914 übertragen. Die oberste Leitung des Betriebes sowie der Verwaltung und Unterhaltung der Bahn mit allen Anlagen und allem Zubehör erfolgt von einem vom Minister der öffentlichen Arbeiten bestätigten obersten Betriebsleiter, z. Z. von dem Unterzeichneten. Dessen Sitz ist in Berlin. Nach dem mit dem Tage der Betriebseröffnung eingeführten Fahrplan verkehren auf den Teilstrecken Treuenbrietzen-Belzig, Belzig-Brandenburg und Rathenow-Neustadt je drei, auf der Strecke Brandenburg-Rathenow je vier gemischte Züge in jeder Richtung. Sollten diese zur Bewältigung des Verkehrs, insbesondere des zu erwartenden Durchgangsgüterverkehrs nicht genügen, so ist die Einführung von Sondergüterzügen in Aussicht genommen, die neben den gemischten Zügen auch die Privatanschlußgleise bedienen sollen.

Der Personen- und Gepäckverkehr ist derart geregelt, daß im Binnenverkehr zur Ausgabe gelangen: einfache Fahrkarten II. und III. Klasse, Rückfahrkarten II. und III. Klasse mit einer Gültigkeitsdauer von fünf Tagen — die zum Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfest verlängert wird —, Sonntagsfahrkarten von Brandenburg-Neustadt und Brandenburg-Altstadt nach Görden, die nur am Lösungstage Gültigkeit haben, ferner Marktfahrkarten nach Belzig, Brandenburg-Altstadt, Brandenburg-Neustadt, Rathenow und Treuenbrietzen, Militärfahrkarten gemäß den Bestimmungen der Militär-Eisenbahnordnung, Monatskarten (Stamm- und Nebenkarten), Zeitkarten für Schüler, Arbeiter-Wochen- und -Rückfahrkarten, schließlich noch Fahrkarten für Hunde. Die Beförderung von Gesellschaften für milde Zwecke und von wehrpflichtigen Angehörigen der österreichisch-ungarischen Monarchie erfolgt nach den Bestimmungen des Teil I des deutschen Personen- und Gepäcktarifs. Gepäck- und Expreßgut werden nach den Tarifbestimmungen abgefertigt. Die Tarifbildung erfolgte unter Annahme der preußischen Staatsbahntaxen mit 20 % Aufschlag unter Abrundung auf volle 5 bezw. 10 ₰ nach oben.

Im Verkehr mit den nächstgelegenen sowie einigen größeren wichtigeren Stationen der preußischen Staatsbahnverwaltung findet direkte Personen- und Gepäckabfertigung

statt. Die Rückfahrkarten in diesem Verkehr haben eine Gültigkeit von 45 Tagen. Die Tarifbildung ist durch Anstoß der beiderseitigen Anteile erfolgt.

Für den Güter- und Tierverkehr sind im Binnenverkehr die allgemeinen Tarifklassen sowie die Ausnahmetarife I (Holztarif), II (Rohstofftarif), III (Kalitarif), IV (Düngekalk), V (Wegebaustoffe), VI (Kohlen) und VII (gebrannte Steine) erstellt. Die Tarifbildung erfolgte auf Grund der abgerundeten wirklichen Entfernungen und der reinen preußischen Staatsbahntaxen für die regulären Tarifklassen sowie für die Ausnahmetarife I bis V. Für die Ausnahmetarife VI und VII ist ein Minimalsatz von 6 ₰ für 100 kg auf eine Entfernung bis zu 8 km angenommen und darüber der normale Satz des Spezialtarifs III unter Kürzung von 2 ₰ für 100 kg. Die Tierbeförderung erfolgt mit allen Zügen zu den Sätzen und den Bedingungen der preußischen Staatsbahnen.

Die Bahn ist einbezogen in den direkten Verkehr mit sämtlichen preußischen Staatsbahnstationen, den anschließenden Privatbahnen, der Königlich sächsischen Staatsbahn, der Königlich bayerischen Staatsbahn, der Großherzoglich mecklenburgischen, der Großherzoglich oldenburgischen Staatsbahn, mit Elsaß-Lothringen, Württemberg, Baden, der Pfälzischen Bahn und in den böhmischen Kohlenverkehr.

Die Bahn ist demzufolge in folgende Tarife aufgenommen worden:

in den hanseatisch-ostdeutschen Verband,
" " Nordostseeverband,
" " niederdeutschen Verband,
" " rheinisch-niederdeutschen Verband,
" " norddeutsch-sächsischen Verband,
" " Magdeburg-Halle-bayerischen Verband,
" " ost-mittel-südwestdeutschen Verband,
" " oberschlesischen Kohlenverkehr,
" " Waldenburg-Neuroder Kohlenverkehr,
" " rheinisch-niederdeutschen Kohlenverkehr,
" " böhmisch-norddeutschen Kohlenverkehr.

Güterdurchgangsverkehr ist für die neu zu bildende Staatsbahngruppe II sowie im Verkehr mit Sachsen und Mecklenburg in Aussicht gestellt worden.

Auf den fünf Übergangsstationen Treuenbrietzen, Belzig, Brandenburg-Neustadt, Rathenow und Neustadt a. d. Dosse findet direkter Wagenübergang statt.

Schließlich ist zu bemerken, daß die Bahn Mitglied des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen geworden ist.

Berlin, den 21. April 1904. Stefanski,
Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor.

Das Eisenbahnbetriebsbudget in der badischen zweiten Kammer.

Im weiteren Verlauf der Verhandlungen über das Betriebsbudget (vgl. über den Beginn Nr 38 S. 615 d. Ztg.) wurde wiederholt das Gebiet der Tarifpolitik gestreift und nunmehr am 25. Mai über zwei Anträge abgestimmt, die hierzu aus der Mitte des Hauses gestellt waren.

Der erste, von dem Eisenbahnreformer Rechtsanwalt Frühauf und Genossen eingebrachte Antrag geht dahin:

„Das Haus wolle die Großherzogliche Regierung ersuchen: alsbald mit Eintritt der Besserung der wirtschaftlichen Lage und insbesondere dann, wenn die Reineinnahmen aus den Staatseisenbahnen auch für 1904 den Betrag von 22 Millionen Mark ergeben sollten, die durchgreifende Vereinfachung und Verbilligung der Personentarife in die Wege zu leiten, die hierzu erforderlichen Vorarbeiten schon jetzt in Angriff zu nehmen und hierbei den 2-Pfennigtarif ohne jeden Schnellzugzuschlag für III. Wagenklasse unter Beibehaltung der bisherigen Taxen für gewerbliche Arbeiter, Schüler, Kinder und Militärpersonen sowie die Einstellung der III. Klasse in alle Schnellzüge wie in Württemberg durchzuführen."

Der zweite Antrag, eingebracht von dem Zentrumsabgeordneten, Amtsgerichtsdirektor Giessler und dem Führer der Nationalliberalen, Oberbürgermeister Dr Wilckens und Genossen, lautet:

„Das Haus wolle die Großherzogliche Regierung ersuchen: die Verallgemeinerung der bei uns für die drei Wagenklassen bestehenden Kilometerheftsätze — und zwar, wenn irgend möglich, unter Herabsetzung des Satzes für die III. Klasse auf 2 ₰ für das Kilometer sowie unter Beibehaltung der bisherigen Taxen für gewerbliche Arbeiter, Militärpersonen, Schüler und Kinder — in die Wege zu leiten, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse wieder eine nachhaltige Besserung zeigen und sich entschieden hat, daß auf dem Wege der Verständigung mit den anderen deutschen Bahnverwaltungen zu einer den besonderen Bedürfnissen und Verhältnissen Badens entsprechenden Personentarifreform nicht zu gelangen ist."

Die hieran anschließende Debatte gab dem Ministerialdirektor Geheimrat Zittel Anlaß zu der Erklärung, daß die Verhandlungen mit den anderen Staaten im vorigen Sommer in der Form von Vorbesprechungen begonnen wurden, indes durch die Erkrankung des Ministers v. Brauer und die Verhandlungen des Reichstags sowie des preußischen Landtags unterbrochen werden mußten.

Der Antrag Frühauf wurde gegen die Stimmen der Demokraten, Freisinnigen und Sozialdemokraten (12) abgelehnt, der Antrag Giessler-Wilckens aber einstimmig angenommen.

Hierauf wurde über 18 Petitionen von Eisenbahnbeamten, -bediensteten und -arbeitern wegen ihrer Anstellungs- und Einkommensverhältnisse beraten. Der Kommissionsbericht stellt fest, daß Regierung und Mehrheit der Volksvertretung darüber einig sind, daß die Mehrzahl der Wünsche nur im Zusammenhang mit der künftigen Revision des allgemeinen Gehaltstarifs erledigt werden könne, der mit Rücksicht auf die Finanzlage den gegenwärtigen Landtag bestimmt nicht mehr beschäftigen werde. Bezüglich der Arbeiter wird die Erlassung einer Dienst- und Lohnordnung nebst Lohntarif, ferner der Übergang zur Monats- und Jahreslöhnung und Stabilisierung des Personals gewünscht.

Generaldirektor, Geheimer Oberregierungsrat Roth bestimmte den Regierungsstandpunkt nochmals dahin, daß die Wünsche hinsichtlich der Lohn- und Anstellungsverhältnisse erst mit der Revision des Gehaltstarifs Berücksichtigung finden können. Bei besserer Finanzlage werde die Regierung selbst für die Besserstellung des Personals eintreten. Ein Dienst- und Lohntarif sei in Ausarbeitung begriffen.

Mit dieser Regierungserklärung findet auch die jüngst in Nr 33 S. 531 d. Ztg. enthaltene Bemerkung, als beabsichtige die Generaldirektion mit Rücksicht auf die höheren Betriebsergebnisse ein einseitiges Vorgehen in der Gehaltsfrage, ihre Richtigstellung.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Beförderung frostempfindlicher Güter.** Am 25. Mai fand in der Handelskammer zu Coblenz eine Besprechung über die Frage der Beförderung frostempfindlicher Güter statt. Von der Bahnverwaltung hatten sich Vertreter der Eisenbahndirektionen Cöln, Mainz und St. Johann-Saarbrücken eingefunden; aus Handelskreisen waren die Vorsitzenden der Weinhändlervereine an der Ahr, Mosel und Nahe erschienen sowie die an der Sache beteiligten Mitglieder der Handelskammer zu Coblenz. Zunächst wurde festgestellt, daß nach den vielfachen, sämtlich fehlgeschlagenen Versuchen die Verwendung geheizter Güterwagen sowie die Beförderung von Wein als Eilgut zu Frachtgutsätzen außer Betracht zu bleiben haben. Dagegen gelangten die Vertreter der Kaufmannschaft dazu, die Einstellung von Güterwagen mit doppelten Wandungen versuchsweise zu empfehlen. Die Versender würden bereit sein, bei der Benutzung solcher Wagen einen Frachtzuschlag von 10 % zu zahlen. Auch nach Einführung dieser Neuerung hätten die schon jetzt hinsichtlich der Beförderung frostempfindlicher Güter bestehenden Vorschriften in Geltung zu bleiben. Als zweckmäßig wurde empfohlen, diejenigen Güter, für welche diese besondere Behandlung beansprucht wird, durch eine von der Bahn noch zu bestimmende, in die Augen fallende Bezettelung, vielleicht auch durch einen Vermerk im Frachtbrief schnell erkennbar zu machen. Wie die Köln. Ztg. mitteilt, erklärten sich die Vertreter der Eisenbahndirektionen bereit, die Ergebnisse der Besprechung der zuständigen Stelle zur Erwägung zu unterbreiten, bemerkten jedoch, daß die Übernahme einer Verpflichtung, die gewünschte Beförderungsart in jedem Einzelfall eintreten zu lassen, für die Eisenbahn wahrscheinlich nicht angängig sein würde.

— **Bezirkseisenbahnrat für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr.** Die Tagesordnung der am 13. Juni d. J. in Danzig abzuhaltenden ordentlichen Sitzung umfaßt neben geschäftlichen Angelegenheiten u. a. folgende Beratungsgegenstände: a) Tarifangelegenheiten:

Beförderung kohlensäurehaltiger Getränke mit allen Zügen; Einführung direkter Tarife zwischen den Staatsbahnen einerseits und den Privatbahnen und Kleinbahnen anderseits; Beförderung von Wild als Eilgut zu dem gleichen Frachtsatze wie für Fische; Beförderung frischer Südfrüchte während der Wintermonate als Eilgut zum gewöhnlichen Frachtgutsatze; Beibehaltung der bestehenden Tarife für Zucker. b) Verschiedene Fahrplanangelegenheiten.

— **Zugunfall.** Wie bereits in den Tageszeitungen kurz mitgeteilt worden, ist am 25. Mai dem Schnellzuge, mit welchem Prinz Heinrich von Preußen von Kiel über Hamburg nach Berlin gefahren ist, in der Nähe von Ludwigslust ein Unfall zugestoßen. Bei der Vorspannmaschine brach nämlich ein Stück des horizontalen oberen gußeisernen Flansches am Rückschlagventil des Injektors auf der Heizerseite, und dadurch wurde ein so massenhaftes Herausströmen des Dampfes herbeigeführt, daß der Lokomotivführer Schürmann und der Lokomotivheizer Rutz, beide aus Wittenberge, schwere Verbrühungen erlitten. Nachdem den Verletzten von anwesenden Ärzten im Salonwagen des Prinzen Heinrich Notverbände angelegt waren, wurden sie von der Station Breddin aus in einem Eisenbahn-Krankenwagen nach Wittenberge überführt. Nach der Ankunft daselbst war der Heizer Rutz imstande, sich in Begleitung seiner herbeigerufenen Ehefrau nach seiner Wohnung zu begeben, während der schwer verletzte Führer Schürmann mittels Tragkorbes nach dem Krankenhause geschafft werden mußte. Nach der Begutachtung des Bahnarztes, der den Transport der Verletzten nach Wittenberge begleitet hat, besteht indessen die Aussicht, daß Schürmann in etwa 6 Wochen und Rutz schon in etwa 2 bis 3 Wochen wiederhergestellt und dienstfähig sein werden. Nach dem Untersuchungsbefund der Maschine ist die Ursache des Flanschenbruches anscheinend in kleinen Fehlern des Gusses des Ventilkopfes zu suchen, die äußerlich nicht wahrgenommen werden konnten.

— **Brölthaler Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht des Vorstandes wurden im Betriebsjahr 1903: 403 000 Personen (394 511 im Vorjahre) und 443 399 (436 741) t Güter befördert. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 175 556 (178 192) ℳ, aus dem Güterverkehr 461 766 (442 130) ℳ. Die gesamten Betriebseinnahmen stellten sich auf 700 176 (673 088) ℳ. Bei 479 846 (455 715) ℳ Betriebsausgaben ergibt sich ein Überschuß von 220 330 (217 373) ℳ. Hierzu tritt noch der Betriebsüberschuß der Heisterbacher Talbahn mit 28 697 (39 868) ℳ. Die Bilanz schließt mit einem Gewinn von 272 010 (242 918) ℳ. Hiervon geht die Staatseisenbahnsteuer mit 1357 ℳ ab, so daß ein verfügbarer Überschuß von 270 653 ℳ verbleibt.

Die am 17. Mai abgehaltene ordentliche Generalversammlung, in welcher ein Aktienkapital von 1 832 100 ℳ mit 6107 Stimmen vertreten war, genehmigte einstimmig den Abschluß für 1903, setzte die sofort zahlbare Dividende von 4 % für die Vorzugsaktien und 1,5 % für die Stammaktien fest und erteilte der Verwaltung Entlastung. Über das laufende Geschäftsjahr teilte der Vorstand mit, daß man auf der Brölthaler und der in deren Besitz übergegangenen Heisterbacher Talbahn in den vier Monaten Januar bis April ein Mehr von 8528 ℳ gegenüber derselben Zeit des Vorjahres erzielt habe. Die Verfrachtungen gingen in etwas erhöhter Weise vor sich. Es sei anzunehmen, daß das laufende Jahr gegen das Vorjahr einen annehmbaren Mehrüberschuß liefern werde.

— **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.** In der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung wurde der Rechnungsabschluß genehmigt, die Dividende auf 5 % festgesetzt und der Bau der vollspurigen Nebenbahnen von Blankenburg nach Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale und von Wechsel nach Drei Annen-Hohne nebst zwei Anschlußlinien beschlossen. Die Baukosten betragen 2 716 000 ℳ, davon decken die Interessenten 323 500 ℳ. In Aktien werden von Gemeinden und Privatinteressenten 351 000 ℳ übernommen. Diese Aktien sind die ersten 10 Jahre zinslos, nach 10—15 Jahren erhalten die alten Aktien 5 %, nach 16—20 Jahren 4 % vorweg; erst von da ab haben beide Aktienarten gleiche Rechte bezüglich der Dividenden. Der Vorsitzende führte aus, daß das Projekt einer sog. Harzgürtelbahn schon lange bestanden habe. Der Schwerpunkt liege in dem Bahnbau Wechsel-Drei Annen-Hohne, in dem Verkehr nach dem Brocken. „Wer den Verkehr im Harze kennt“ — so führte Redner aus — „wird uns Recht geben, wenn wir wegen der Rentabilitätsverhältnisse gerade auf diese Linie großen Wert legen, denn der Verkehr auf unseren ganzen Linien nach dem Brocken und umgekehrt wird ein ganz erheblicher werden, und ich bin überzeugt, daß die Einnahmen daraus das neue Aktienkapital angemessen verzinsen werden.“ Der Beschluß über die Beschaffung der weiter benötigten Mittel durch Ausgabe von Aktien und Obligationen bleibt einer späteren Generalversammlung vorbehalten.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Nach Mitteilung des Geschäftsberichts der Gesellschaft hat der im Jahre 1902 durch die außerordentlich ungünstigen Witterungsverhältnisse des Sommers schwer beeinträchtigte Personenverkehr im Jahre 1903, obwohl in der zweiten Hälfte des Sommers das Wetter ebenfalls sehr zu wünschen übrig ließ, eine erhebliche Zunahme erfahren. Die Zahl der beförderten Zivilpersonen ist auf 3 261 696 und die Einnahme an Fahrgeldern auf 2 457 726 ℳ, das ist um 337 348 Personen (11½ %) und 205 565 ℳ (9⅛ %) gegen das Vorjahr und um 458 442 Personen (16⅓ %) und 215 646 ℳ (9⅔ %) gegen 1901, gestiegen. Der Güterverkehr weist, wie schon im Vorjahre, wieder eine geringe Steigerung auf, hat aber trotz des Hinzutritts der Schlutuper Bahn die Höhe von 1900 noch nicht wieder erreicht. Die insgesamt beförderten Gütermengen haben 170 871 t betragen, das sind 24 583 t (2⅐ %) mehr als im Vorjahre und 77 743 t (7 1/10 %) mehr als 1901. Die Frachteinnahmen überstiegen mit 2 833 762 ℳ das Vorjahr um 95 312 ℳ (3⅓ %) und das Jahr 1901 um 193 124 ℳ (7⅛ %). Die Mehrbeförderung entfällt ausschließlich auf den Empfang von fremden Stationen (+ 31 503 t, hauptsächlich Steinkohlen, Eisen und Stahl) und auf den Durchgangsverkehr (+ 3727 t), während der Binnenverkehr um ein Geringes (102 t) und der Verkehr von eigenen nach fremden Stationen um 10 545 t (hauptsächlich Bau- und Nutzholz und gebrannte Steine) nachgelassen hat. Der Versand Lübecks nach Hamburg hat sich um 2126 t gesteigert, wohingegen der Empfang Lübecks von Hamburg sich um 11 602 t verringert hat. Die Station Schlutup hat einen Versand von 12 123 t, einen Empfang von 12 879 t gehabt gegen 5540 t und 6014 t in der 4⅓ Monate umfassenden Betriebszeit des Jahres 1902. Der Viehverkehr erbrachte mit 106 367 ℳ infolge des Rückganges des Transportes von Pferden namentlich von Mecklenburg und von und über Hamburg und von Schafen aus der Richtung Mecklenburg eine Mindereinnahme von 5530 ℳ gegen das Vorjahr. Die Gesamteinnahmen aus dem Güter- und Viehverkehr haben 3 173 732 ℳ gegen 3 084 050 ℳ in 1902 und 2 967 627 ℳ in 1901 betragen.

Auf der Lübeck-Travemünder Bahn sind an Personen 518 466 gegen 448 744, an Gütern 9677 t gegen 9870 t im Vorjahre befördert worden. Die Einnahmen dieser Bahn haben sich einschließlich der Erträgnisse aus den Anschlußverkehren auf 235 618 ℳ gegen 211 424 ℳ im Jahre 1902 gestellt. Die gesamten Betriebseinnahmen haben 6 361 379 (1902: 6 071 459) ℳ, die Betriebsausgaben 3 945 115 (3 796 125) ℳ betragen, beide unter Abrechnung der den Erneuerungs- und Reservefonds treffenden Einnahmen und Ausgaben. Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben berechnet sich auf 2 416 263 (2 275 334) ℳ. Hiervon sind zur Verzinsung und Tilgung der 3½ prozentigen Vorrechtsanleihe von 1902 erforderlich 668 598 ℳ. Von dem Restbetrage von 1 747 664 ℳ kommt noch in Abzug die nach Beschluß des Gesellschaftsausschusses auf 289 690 (314 078) ℳ bemessene Rücklage in den Erneuerungs- und Reservefonds. Der Rest von 1 457 974 ℳ soll wie folgt verwendet werden: Dividende von 6½ (6¼) % 1 351 350 (1 299 375) ℳ, Tantieme 27 355 (24 620) ℳ und Eisenbahnsteuer 79 269 (66 867) ℳ. Der Erneuerungs- und Reservefonds hat im Jahre 1903 Ausgaben in Höhe von 459 663 (406 189) ℳ geleistet, während die Einnahmen einschließlich der Rücklage sich auf 509 950 (548 979) Mark stellen. Hierdurch wird unter Berücksichtigung einer Abschreibung auf Wertpapiere im Betrage von 4328 ℳ der Bestand des Fonds von 3 023 783 ℳ auf 3 069 742 ℳ erhöht. Dieser Bestand beträgt 7,7 % der Bahnanlagekosten.

— **Anschlag auf einen Zug der Lausitzer Eisenbahn.** Durch einen Eisenbahnfrevel ist am zweiten Pfingstfeiertage auf der Lokalbahnstrecke Sommerfeld-Teuplitz-Muskau ein Zug mit Ausflüglern zur Entgleisung gebracht worden. Die Lokomotive wühlte sich in der Nähe der Station Braunsdorf (Oberlausitz), wo der Unfall sich ereignete, einen halben Meter tief mit den Vorderrädern in den Sand ein; der Post- und Packwagen fuhr mit dem vorderen Teil auf die Maschine und sämtliche Personenwagen sprangen aus dem Gleis; die Schienen wurden verbogen. In den Wagenabteilen entstand eine Panik; Männer, Frauen und Kinder wurden widerstandslos umhergeschüttelt und schließlich zu Boden geschleudert, einige sogar über die Abteilwände hinweg ins Nachbarabteil. Wunderbarerweise hat kein Reisender hierbei ernstlichen Schaden gelitten. Als Ursache der Entgleisung ist böswilliges Umstellen der Weiche festgestellt worden. Der Täter ist leider nicht ermittelt. Dies war auf der genannten Bahnstrecke innerhalb fünf Wochen der dritte Unfall.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. Mai d. J. in 6 Arbeitstagen 115 886 und auf

den Arbeitstag durchschnittlich 19314 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 95901 und auf den Arbeitstag 19180 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 5 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 22. Mai d. J. auf den Arbeitstag 134 und im ganzen 19985 Doppelwagen oder 20,8 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte entfiel auf den 19. Mai d. J. und betrug 19718 Wagen gegen 18734 am 16. Mai im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. Mai d. J. 22006 Doppelwagen zu 10 t (gegen 19531 Doppelwagen vom 16. bis 22. Mai 1903) und nach dem Dortmunder Hafen 30 sowie von anderen Gütern 3 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. Mai d. J. 25069 offene Wagen gegen 19419 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 5650 oder 29,1 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Rechnungsabschluß der sächsischen Staatseisenbahnen.** Der mit Spannung erwartete und jetzt vorliegende Rechnungsabschluß der sächsischen Staatseisenbahnen auf das Jahr 1903 hat das vom Finanzminister Dr Rüger in den letzten Sitzungen der Ständekammern angekündigte günstige Ergebnis in vollem Umfange bestätigt, ja in bezug auf die Höhe der Verzinsung des Anlagekapitals noch übertroffen. Die Einnahmen betrugen 135142165 ℳ und waren um 5678868 ℳ höher als im Jahre 1902; die Ausgaben dagegen, die 91482258 ℳ betrugen, waren um 2281108 ℳ geringer als im Jahre 1902. Hierdurch erhöhte sich der Überschuß, der im Vorjahre 35699931 ℳ betrug, auf 43659908 ℳ, also um 7959976 ℳ. Dieser Überschuß verzinste das durchschnittliche (mittlere) Anlagekapital von 988600000 ℳ mit 4,416 gegen 3,706 % im Jahre 1902. Der Betriebskoeffizient, d. h. das prozentuale Verhältnis der Ausgabe zur Einnahme, ist von 72,425 % im Jahre 1902 auf 67,693 % im Jahre 1903 gefallen, ein Ergebnis, das mit besonderer Freude zu begrüßen ist, zumal wenn man bedenkt, daß dieser Koeffizient im Jahre 1901: 78,642 %, im Jahre 1900 75,841 %, im Jahre 1899: 75,420 % betrug. Er ist also vom höchsten Stande 1901 um beinahe 11 % gefallen. Zu den Mehreinnahmen trugen der Personenverkehr 2550000 ℳ, der Güterverkehr 3770000 ℳ bei, dagegen ergaben sich Mindereinnahmen von 352247 ℳ aus den Leistungen zu gunsten Dritter und 404164 ℳ an Erträgen aus Veräußerungen. An den Minderausgaben waren hauptsächlich beteiligt: Bezüge der diätarisch Besoldeten und Löhne der Arbeiter mit 387990 ℳ, Tagegelder, Reise- und Umzugskosten mit 66660 ℳ, Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände und Betriebsmaterialien mit 865653 ℳ, Unterhaltung, Ergänzung und Erneuerung der baulichen Anlagen mit 1571999 ℳ, Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen mit 365441 ℳ. Dagegen wurden für Wohlfahrtszwecke 430798 ℳ mehr verausgabt. Der Aufwand für Beamtengehälter blieb sich gleich; der Aufwand also, der durch die planmäßige Aufrückung der Beamten in höhere Gehaltsstufen entstanden ist, wurde durch die Abminderung von Beamtenstellen wieder ausgeglichen. Auch der Minderaufwand an Löhnen ist in der Hauptsache auf die Abminderung der Zahl der Arbeitskräfte zurückzuführen. Seit dem Jahre 1900, in dem die Ausgaben mit 103891000 ℳ den höchsten Stand erreichten, sind diese um beinahe 12500000 ℳ, also um mehr als 11 % gefallen.

Gegenüber dem in den Staatshaushaltsetat für 1902/03 eingestellten Jahresbetrage betrug die Mehreinnahme 2016165 Mark, die Minderausgabe 10299672 ℳ und der Mehrüberschuß 12315838 ℳ. In den beiden Jahren der Etatperiode waren die Einnahmen um 1646533 ℳ, die Ausgaben aber um 18318236 ℳ niedriger, der Überschuß hiernach um 16671699 ℳ höher, als veranschlagt.

— **Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung in Bayern.** Am 26. Mai d. J. gelangten die Beratungen über den von der bayerischen Staatsregierung dieserhalb vorgelegten Gesetzentwurf in dem hierzu bestellten Ausschuß der Abgeordnetenkammer zum Abschluß. Der Bau sämtlicher vorgeschlagenen 30 Lokalbahnen, welche sich auch in Nr 24 S. 377 f. d. Ztg. aufgeführt finden, wurde beschlossen. Eine längere Debatte veranlaßte in dieser letzten Sitzung die von der Regierung für die Lokalbahnen an Stelle des bisherigen Lokalbahnzuschlages in Vorschlag gebrachte allgemeine Erhöhung der Tarifentfernungen um 20 %, gegen welche sich die verschiedenen Redner sämtlicher Parteien aussprachen. Es wurde u. a. bemerkt, diese Entfernungszuschläge würden insbesondere die Industrie belasten und besonders solche Anlagen, die an Lokalbahnen lägen, gegenüber jenen an Hauptbahnen; anderseits wurde hervorgehoben, die hierdurch erwartete Mehreinnahme werde verhältnismäßig gering ausfallen und zudem Unzufriedenheiten und Unzuträglichkeiten hervorrufen; es wurde auch des Umstandes Erwähnung getan, daß es noch andere Mittel zur Hebung der Eisenbahnrente gebe, beispielsweise eine Erhöhung des Tarifs für Mehl, was nachdem große Mengen fremden Mehls eingeführt werden, zugleich auch im Interesse der Landwirtschaft läge und dergl. Hierauf verbreitete sich der Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten des längeren über die Äußerungen der einzelnen Vorredner und betonte hierbei zunächst, daß es sich nicht um einen prozentualen Frachtzuschlag, sondern um einen allgemeinen Entfernungszuschlag handle; dieser würde sicher nicht als drückend empfunden werden; auf kurze Entfernungen trete er fast gar nicht in die Erscheinung und es werde diese Maßnahme der Regierung vielfach nicht richtig aufgefaßt. Redner bemerkte weiter, die Staatseisenbahn sei von allen staatlichen Verwaltungen durch den wirtschaftlichen Niedergang am schwersten betroffen und könne daher auf die erhofften Mehreinnahmen nicht wohl verzichten; er erachte es, nachdem die Eisenbahn ein so gewichtiger Faktor im Staatsleben geworden, für seine Pflicht, gegenüber den Auslassungen der Herren Vorredner nahezulegen, Maßnahmen zuzustimmen, die auf eine Erhöhung der Einnahmen abzielen, und der Landtag habe nach seiner Anschauung die gleiche Pflicht; eine 2,5prozentige Dividende müsse unter allen Umständen aus den Lokalbahnen erzielt werden u. dergl. Bei der nun folgenden Abstimmung über den hier einschlägigen Artikel des Gesetzentwurfes wurde er mit allen gegen drei Stimmen abgelehnt. Nachdem alsdann noch der letzte Artikel, nach welchem der Staatsminister der Finanzen ermächtigt werden soll, zur Deckung des Bedarfes für die Herstellung der beantragten Lokalbahnen ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Anlehen von 39000000 ℳ aufzunehmen, genehmigt worden war, fand das ganze Gesetz in namentlicher Abstimmung einstimmige Annahme des Lokalbahnausschusses.

— **Zur Eisenbahnpaketadresse.** Die Nr 21 der Deutschen Eisenbahnbeamten-Zeitung enthält eine Einsendung „Gegen die Eisenbahnpaketadresse". Diese wird als ein bedauerlicher Rückschritt bezeichnet und es ist u. a. gesagt: die württembergische Postverwaltung kenne für den Binnenverkehr keine Paketadressen. In dieser Allgemeinheit ist letztere Angabe nicht zutreffend. Nach dem uns vorliegenden § 13 der württembergischen Postordnung müssen auch im Binnenverkehr Postpaketadressen beigegeben werden den unfrankierten Paketen, den Paketen mit Wertangabe, mit Einschreibung und mit Nachnahme, ferner den über 12,5 kg schweren Paketen und solchen Paketen, welche einen außergewöhnlichen Umfang haben. Zuzugeben ist übrigens, daß die Mehrzahl der Pakete frankiert und leichter als 12,5 kg ist. Für die Absender besteht also eine gewisse Erleichterung. Die Empfänger der Pakete entbehren aber auch des Vorteils, daß ihnen in dem Abschnitt der Paketadresse ein vom Aufgeber ausgefertigter, von diesem unter Umständen mit Bemerkungen versehener und ein mit dem Poststempel bedruckter Originalbeleg verbleibt. So viel uns bekannt, sieht man auch in weiteren Kreisen der Postbetriebsbeamten Württembergs das Fehlen der Paketadressen nicht durchweg als einen Vorteil für den Betrieb an. Jedenfalls ist sicher, daß dieses Fehlen mit Weiterungen bei der Annahme und bei der Bestellung der Pakete verbunden ist. Ist eine Begleitadresse vorhanden, so kann die Annahme der Sendung selbst durch einen Unterbeamten erfolgen und der Beamte kann Portoberechnung und Abfertigung bequem auf Grund der Adresse besorgen, ohne bei all den bezüglichen Verrichtungen die Sendung selbst durch die Hände gehen lassen zu müssen. Am Bestimmungsort kann die Bestellung kurzerhand auf Grund der Begleitadresse sei es mit oder ohne Bescheinigung des Empfängers, erfolgen, so daß nicht erst der Eintrag in eine besondere Bestelliste nötig ist, wie dies bei der württembergischen Post mit Paketen ohne Adresse geschieht. Durch das Fehlen der Begleitadresse ist auch die Kontrolle der richtigen Portoberechnung nicht so sichergestellt, wie wenn eine Adresse vorliegt, weil nach Hinausgabe des frankierten Pakets an den Adressaten jeder Beleg für die Verwaltung fehlt. Auch die richtige Beförderung der Sendungen ist durch die Begleitadressen eher gewährleistet. Dem Postpaket läuft bekanntlich die Adresse voraus, sie meldet es gewissermaßen am Bestimmungsort an. Geht eine Sendung unterwegs verloren, so wird der Verlust sofort bemerkt, während bei der im Postbetrieb üblichen summarischen Übergabe der Sendungen ohne jede Kartierung der Abgang

eines Pakets in der Regel erst nach Einreichung einer Reklamation bemerkt wird. Es sind also auch namhafte Gründe vorhanden, welche für die Begleitadressen sprechen, und diese haben wohl die deutschen Eisenbahnverwaltungen geleitet, als sie die jetzige Bestimmung trafen.

— **Beste Zugverbindung von Berlin nach dem Engadin.** Eine von uns in Nr 38 S. 620 d. Ztg. unter dem Stichwort Celerina-St. Moritz gebrachte Nachricht über die bevorstehende Fertigstellung der Albulabahn enthält die Angabe, daß die beste Verbindung von Berlin nach dem Oberengadin um 1.50 nachmittags abgehe und am folgenden Nachmittag um 6.10 in St. Moritz eintreffe. Die Angabe ist, wie uns von zuständiger Seite mitgeteilt wird, insofern nicht zutreffend, als diese Verbindung, die übrigens, bei Abgang von Basel um 6,50, schon um 4.16 in St. Moritz eintrifft, mit ungefähr 26½ Stunden Fahrzeit hinsichtlich der Reisedauer keineswegs die beste ist. Die kürzeste Verbindung von Berlin nach St. Moritz mit nur etwa 22¼ Stunden Fahrzeit geht über Probstzella-Nürnberg-Lindau: Berlin ab 8.45 abends, St. Moritz an am folgenden Abend um 7.05. Die Verbindung besteht sowohl über München als über Augsburg-Buchloe; die direkten Fahrkarten berechtigen zur Wahl des einen wie des anderen Weges. Mit Ausnahme des Zwischenstücks München- bezw. Buchloe-Lindau führt die Verbindung durchweg alle 3 Wagenklassen. Von München bis Lindau läuft im Zuge ein Speisewagen. Außerdem besteht Gelegenheit zur Einnahme des Mittagmahls während der Fahrt über den Bodensee.

Reisende mit Fahrkarten dritter Klasse finden übrigens in München oder Buchloe direkten Anschluß an einen auch mit 3 Wagenklassen ausgestatteten Schnellzug, der eine Ankunft um 9.15 abends in St. Moritz ermöglicht. Auch diese Verbindung mit 24½ Stunden Fahrzeit ist der Verbindung über Basel noch um 2 Stunden überlegen. Die Wegentfernung über Nürnberg-Lindau ist erheblich kürzer als über Basel, was sich auch in den Fahrpreisen ausdrückt.

So beläuft sich der Fahrpreis Berlin-Chur im Rundreiseverkehr auf dem Weg über München auf 67,90 ℳ in der I., 50,40 ℳ in der II. und 33,20 ℳ in der III. Klasse, auf dem Wege über Augsburg-Buchloe nur auf 65 ℳ in der I., 48,20 ℳ in der II. und 31,80 ℳ in der III. Klasse gegen 73,30 ℳ, 53,90 ℳ und 36,70 ℳ des Weges über Basel.

— **Als ein Opfer seines Berufs** ist am zweiten Pfingstfeiertage in Berlin der Stationsassistent Bernhard Kühn infolge der Mißhandlungen gestorben, die ihm freche Burschen beigebracht hatten, als er auf Bahnhof Alexanderplatz gegen ihre Roheiten einschritt. Wir entnehmen den Berl. N. Nachr. folgende Darstellung: „Drei Maurer belästigten im Zuge auf der Fahrt vom Schlesischen Bahnhof in die Stadt mehrere Damen durch Zudringlichkeiten. Zwei Damen stiegen daher auf Bahnhof Jannowitzbrücke aus. Als die zurückgebliebene Dame dann auch noch weiterhin unter den Roheiten der Maurer zu leiden hatte, beantragte ihr Mann auf dem Bahnhof Alexanderplatz die Feststellung der Personalien der Störenfriede. Der diensttuende Stationsassistent Kühn forderte die Maurer auf, den Zug zu verlassen, erhielt aber als Antwort nur höhnische Zurufe. Zwei Türschließer, die mit der Herausbeförderung der Ruhestörer beauftragt wurden, erhielten Rippenstöße; einer von ihnen büßte in dem Handgemenge sogar ein halbes Ohr ein. Die Maurer mußten mit Gewalt aus den Abteilen gezogen werden. Ihre Wut richtete sich dann besonders gegen den Stationsassistenten, den sie gegen die eiserne Schranke stießen und auch sonst mißhandelten. Während ihre Feststellung durch die Bahnpolizei erfolgte, hatte sich der Assistent Kühn erschöpft auf eine Bank niedergelassen. Als ein Kollege an ihn herantrat, hauchte er ihm nur noch zu: ‚Ich sterbe!‘ Bevor dann der schleunigst herbeigerufene Bahnarzt erschien, war Kühn schon tot. Der Arzt stellte Herzschlag fest. Kühn war 49 Jahre alt und hinterläßt eine Frau mit drei Kindern. Die Täter sind verhaftet worden.“

Die Beisetzung des Verstorbenen ist am 28. Mai in besonders feierlicher Weise auf dem Friedhof in Lichtenberg erfolgt. Als Vertreter des Ministers der öffentlichen Arbeiten war der Unterstaatssekretär Fleck, ferner waren Ministerialdirektor Wehrmann sowie Präsident Kranold und eine größere Anzahl von Mitgliedern und Oberbeamten der Eisenbahndirektion Berlin erschienen und sprachen der Witwe und dem 88 jährigen Vater des Verstorbenen Trost zu. An der Spitze des Trauerzuges marschierte der Verein der Eisenbahnassistenten mit einem Musikkorps; es folgten der Verein der Bahnsteigschaffner und Portiers, der seine Fahne mitgebracht hatte, zahlreiche Bureaubeamte, Bahnhofsvorsteher und Weichensteller, die Vertreter des Eisenbahnbeamtenvereins in Hannover, der den Stationsvorsteher Krause mit einer Deputation entsandt hatte, und der Verein des Eisenbahn-Fahrpersonals. Vor dem Leichenwagen wurde von zwei Beamten der große Kranz der Eisenbahndirektion getragen, während die anderen Kränze, die von allen Stationen des Bezirks und aus Hannover eingetroffen waren, im Zuge mitgeführt wurden. Der Sarg wurde von Eisenbahnassistenten mit gezogenem Degen begleitet. Pastor Kuntze hielt eine ergreifende Trauerrede.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahn-Betriebsdirektor Franz Kriesche in Straßburg i/E. ist zum Regierungsrat und Mitglied der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen ernannt.

Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind ernannt: der Regierungs- und Baurat Wittfeld, ständiger technischer Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, zum Geheimen Baurat und vortragenden Rat in diesem Ministerium; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Ruppenthal in Kattowitz, Rhotert in Danzig, Brosche in Erfurt, Galmert in Altona, Schaeffer in Königsberg i/Pr., Cloos in Cöln, Karl Schwarz in Bromberg, Matthaei in Mainz, Breuer in Elberfeld, Broustin in Essen a/R., Degner in Lissa i/P., Franz Bußmann in Bielefeld, Waldemar Schilling in Neustettin, Estkowski in Sorau, Rudolf Schulze in Krotoschin, Wilhelm Bußmann in Euskirchen und Eberlein in Bremen sowie die Eisenbahn-Bauinspektoren Holzbecher in Frankfurt a/O., Lang in Bromberg, Liesegang in Cöln, Haubitz in Harburg, de Haas in Duisburg, Schittke in Posen, Glimm und Patte in Hannover und Dütting in Neumünster zu Regierungs- und Bauräten.

Finanzrat Weber bei dem württembergischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, wurde zu der Generaldirektion der Staatseisenbahnen versetzt. Geheimeratssekretär Gammerdinger wurde zum Ministerialsekretär bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, mit der Dienststellung eines Finanzassessors befördert.

Österreich.

— **Ghega-Feier des Ingenieurvereins.** Die Veranstaltungen zur Feier des 50 jährigen Bestandes der Semmeringbahn wurden in würdiger Weise durch die vom Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein am 26. Mai abgehaltene Ghega-Feier eingeleitet. Die zu diesem Zwecke veranstaltete Festversammlung nahm einen äußerst würdigen Verlauf.

Der Vereinsvorsteher eröffnete die Versammlung mit einer kurzen Ansprache, worin er hervorhob, daß es heute gelte, einen der bedeutendsten Fachgenossen zu feiern. Vor 50 Jahren sei ein großes technisches Werk vollbracht, die erste rationell angelegte Alpenbahn dem Betriebe übergeben worden. Es sei auf österreichischem Boden gelungen, ein solches Werk zu schaffen, und dessen Schöpfer sei Karl Ritter v. Ghega, dem die Huldigung dargebracht werde.

Von lebhaftem Beifall begrüßt, ergriff sodann der Eisenbahnminister v. Wittek das Wort zu folgender Rede:

„Hochansehnliche Festversammlung! Hochgeehrte Herren! Die Feier, zu der wir, der freundlichen Einladung des geehrten Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins folgend, heute versammelt sind, gilt dem 50 jährigen Bestande eines der bedeutsamsten Werke der heimischen Ingenieurkunst, unserer Semmeringbahn. Ich brauche wohl nicht zu versichern, welchen lebhaften Anteil das mir anvertraute Ressort dieser Feier entgegenbringt, und erlaube mir, für ihre Veranstaltung dem geehrten Ingenieurverein den wärmsten Dank auszusprechen. Die Ehrung, die er den Erbauern der Semmeringbahn erweist, deren anwesende Vertreter ich herzlich begrüße, gibt davon Zeugnis, daß die jüngere Generation österreichischer Techniker mit dem Gefühle huldigender Hochschätzung zu dem geistigen Schöpfer der Semmeringbahn, Ministerialrat v. Ghega, und zu den verdienstvollen Männern emporblickt, die ihm bei der Ausführung seines Lebenswerkes als treue Helfer zur Seite gestanden haben. Untrennbar ist mit der Semmeringbahn der Name Ghegas verbunden; in seinem Werke verkörpert sich einer der größten und wichtigsten Fortschritte, mit dem Österreich durch die erfolgreiche Anwendung des Adhäsionssystems auf steile Gebirgsbahnen sich an die Spitze der Entwicklung des Eisenbahnwesens gestellt hat; eine verkehrstechnische und kulturpolitische Errungenschaft ersten Ranges, auf die der österreichische Ingenieur mit patriotischem Stolz hinweisen darf. Mit Recht hat der geehrte Verein daher den Erinnerungen an Ghega eine Sonderausstellung gewidmet, zu der das Eisenbahnministerium bereitwilligst mitgewirkt hat. Denn Ghegas Persönlichkeit steht bei der heutigen Feier groß und ehrwürdig im Vordergrunde. Wir feiern ihn als den genialen Ingenieur, der der Eisenbahntechnik neue Pfade gewiesen, wir verehren in ihm den pflichttreuen Staatsbeamten, der alle seine reichen Kräfte dem Dienste des Vaterlandes gewidmet, wir bewundern in ihm den überzeugungstreuen Fachmann, der seine als wahr und richtig erkannten

Ideen mit eiserner Zähigkeit zum Siege geführt hat. An ihn als ein leuchtendes Vorbild knüpft sich eine edle Tradition, die die österreichische Technikerschaft treu bewahrt und immer hochhalten wird: nicht zurückscheuen vor der Größe der Aufgabe, die darin besteht, die hervorragende Stellung zu behaupten, die Ghega und seine Mitarbeiter der österreichischen Eisenbahntechnik errungen haben, sich selbst zur hohen Ehre und zugleich zum unvergänglichen Ruhme des großen österreichischen Vaterlandes!“ — Rauschender Beifall folgte der Rede des Ministers.

Hierauf wurden über den Stand der vom Verein im Jahre 1874 errichteten Ghega-Stiftung Mitteilungen gemacht, aus der alljährlich an Hörer der technischen Hochschule vier Studien- und ein Reisestipendium zur Verleihung gelangen. Das Stiftungskapital beträgt 230 000 Kr. Eine weitere Mitteilung betrifft zwei Gedenktafeln, die der Verein an den seinerzeit gleichfalls von ihm errichteten Ghega-Denkmal auf der Höhe des Semmerings anbringen läßt und deren Enthüllung im Rahmen der allgemeinen Jubiläumsfestlichkeiten stattfindet. Die Gedenktafeln tragen die folgenden Inschriften: „Durch die Eisenbahnen verschwinden die Distanzen, die materiellen Interessen werden gefördert, die Kultur gehoben und verbreitet. Ghega 1851“ und „Segensreich hat sich erfüllt, was dein heller Geist erkannte, zum Ruhme unseres Vaterlandes, unserem Stande zur Ehre. Österreichischer Ingenieur- und Architektenverein, Mai 1904“.

Die Festrede hielt Vereinsvorsteher-Stellvertreter Baurat Pfeuffer. „Unbezwingbar“, so begann er, „ist die Kraft des Geistes, und der mächtigste der Götter ist jener der Ideen. Dies trifft nicht nur bei den großen Dichtern, Philosophen und Staatsmännern zu, welchen jener Gott die hinreißende Macht des Wortes verlieh, sondern auch bei den Männern der Tat, den begnadeten Künstlern, den scharfsinnigen Forschern und nicht zum wenigsten bei den genialen Ingenieuren, die ja der ganzen Art ihres Schaffens nach vielleicht am richtigsten zwischen den phantasiebegabten Künstlern und den strenge wägenden Gelehrten eingereiht werden dürfen. Kaum an einem anderen Beispiel kann dies augenfälliger und überzeugender dargetan werden wie an demjenigen Ghegas, des ausgezeichneten Ingenieurs, dessen Andenken wir heute festlich begehen. Ein flüchtiger Rückblick auf sein Leben und Wirken, sein Ringen und Streben wird genügen, dies klar zu erweisen.“

Der Redner schilderte nun in eingehender Weise die Jugend und die ersten Arbeiten Ghegas und fuhr dann fort: „Im Jahre 1840 begann die hervorragendste Epoche seines Wirkens. In England und Amerika machte er eingehende Studien zur geplanten Überschienung der nordischen Alpen.“ Eingehend schildert der Festredner all die zahllosen Schwierigkeiten, die Ghega zu überwinden hatte, ehe seine Vorschläge genehmigt, der Bau in Angriff genommen und schließlich glücklich beendet wurde. „Herrlich hatten sich Ghegas geniale Ideen bewahrheitet und glänzend hatten sie der Zeiten Vorurteil besiegt. Ghegas Stern aber, der am Semmering hell strahlend im Zenit gestanden, begann nunmehr langsam zu erbleichen. Alle großen Aufgaben des Eisenbahnbaues gingen nunmehr auf die Privatgesellschaften über, und den Staatstechnikern war die Betätigung verwehrt. Um Ghega überhaupt zu beschäftigen, vielleicht auch, um ihn zu entfernen, entsendete man ihn zunächst nach Mailand, um den Bau der italienischen Bahnen zu beschleunigen, und nach Siebenbürgen, um dort die Anlage einer Bahn zu studieren. Am 14. März 1860 erlag er einem inneren Leiden, das er sich durch die Rücksichtslosigkeit gegen seine Person in der fast leidenschaftlichen Erfüllung seiner Pflichten zugezogen. So erlosch das Leben eines Mannes, der den Besten seiner Zeit wahrhaft genug getan.“

Nachdem Baurat Pfeuffer unter großem Beifall geendet hatte, begab sich die Versammlung in die Räume, in welchen die Ghega-Ausstellung untergebracht ist. Mit großem Fleiß wurden hier alle Erinnerungszeichen an Ghega und sein Werk vereinigt. Vieles hat das Eisenbahnministerium aus seinem historischen Museum beigestellt, eine Reihe von Gegenständen stammt aus dem Besitze der Südbahn, mehrerer Privaten und der Firmen Coquerill in Seraing und J. A. Maffei in München, die sich vor einem halben Jahrhundert an dem Wettbewerb um die Semmering-Lokomotiven beteiligt hatten. Man sieht in der Ausstellung zahlreiche Pläne, Grundrisse, Trassenführungen der Semmeringbahn, auch findet man dort das Modell der ersten Lokomotive, System Engerth. Alte, seltsam anmutende Kundmachungen sind zu sehen, so eine vom 13. August 1848, den Transport von Arbeitern zum Eisenbahnbau nach Gloggnitz betreffend; sie trägt die Unterfertigung: „Von der Abteilung für öffentliche Arbeiten des Ausschusses der Bürger, Nationalgarden und Studenten.“ An einer Wand sind persönliche Gedenkzeichen an Ghega zu einer Gruppe vereinigt, deren Mittelpunkt ein von grünem Lorbeer umrahmtes Bildnis des Gefeierten bildet. Da finden sich Aquarelle und Stiche aus seinem Besitz, zumeist das Semmeringgebiet darstellend, der Entwurf zu einem Gedenkblatte, das ihm seine Mitarbeiter widmeten, mit deren Unterschriften, das Wappen Ghegas und schließlich eine Photographie des Grabmals, das ihm der Ingenieur- und Architektenverein vor 17 Jahren auf dem Zentralfriedhof errichten ließ.

Mit der eingehenden Besichtigung der interessanten Ausstellung hatte die Feier im Vereinshause ihr Ende erreicht.

(Über den Verlauf des eigentlichen Semmering-Jubiläums werden wir in der nächsten Nummer berichten.)

— **Durchschlag des Wocheiner Tunnels.** Am 31. Mai wurde der Durchschlag des Wocheiner Tunnels (6334 m) festlich begangen. Die ungünstigen geologischen Verhältnisse, welche an der Wochein vorhergesagt worden waren, veranlaßten die Eisenbahndirektion schon im Oktober 1900, also noch vor der parlamentarischen Behandlung der Gesetzesvorlage, einen Sondierungsstollen in der Richtung der Achse des Wocheiner Tunnels vorzutreiben, um auf diese Weise Aufschlüsse über die Beschaffenheit und Standfestigkeit des Gebirges zu erlangen. Diese Aufschlüsse waren geeignet, das ursprünglich in Aussicht genommene Betriebsprogramm für den Wocheiner Tunnel, nach welchem, ähnlich dem Vorgange am Simplontunnel, zwei eingleisige Paralleltunnel hergestellt werden sollten, dahin abzuändern, daß an die Herstellung einer zweigleisigen Tunnelröhre geschritten wurde. Nach Vollzug des Investitionsgesetzes wurden alle Einleitungen getroffen, um möglichst rasch jene Hilfsanlagen zu schaffen, welche der Bau eines so großen Alpentunnels erfordert. Der Bau wurde zunächst in eigener Regie, später in Akkord betrieben und im Jahre 1902 einem Unternehmer gegen Einheitspreise und Nachmaß übertragen. Er wurde in der Wochein bei Feistritz und im Küstenlande bei Podbrdo in Angriff genommen.

Ursprünglich war beabsichtigt, den ganzen Berg ohne Anwendung von Maschinenbohrung zu durchörtern. Waren doch Tunnelarbeiter vorhanden, welche Leistungen vollbrachten, wie sie wohl in der Geschichte des Berg- und Tunnelbaues einzig dastehen. Tägliche Leistungen von zweieinhalb, drei Metern und auch darüber waren die Regel. Erst Anfang 1903 wurde auf der Nordseite des Tunnels die Handarbeit aufgegeben, da es sich darum handelte, den Stollen möglichst rasch zu vollenden, um der Südseite die dort mangelnden Bausteine aus den ergiebigen Steinbrüchen der Nordseite zuzuführen. Mit Rücksicht auf die günstigen Erfolge, welche mit den auf der Nordseite des Karawankentunnels in Verwendung gestandenen elektrischen Bohrmaschinen (System Siemens & Halske) gemacht worden waren, entschied man sich auch hier an der Nordseite, diese Art der Tunnelbohrung einzuführen. Dieses System hat sich glänzend bewährt. Als Beweis hierfür diene, daß nunmehr trotz erheblicher Schwierigkeiten und Hindernisse, namentlich auf der Nordseite, volle dreiviertel Jahre vor dem ursprünglich in Aussicht genommenen Zeitpunkte der Durchschlag erfolgen kann. Nach dem Bauprogramm hätte dieses Ereignis sich erst Anfang Februar 1905 vollziehen sollen.

Die nach Durchstoßung der letzten Scheidewand vorgenommene Überprüfung der Achsenlage in den beiden Seitenstollen ergab die genaue Übereinstimmung von Richtung und Höhe sowie die Richtigkeit der rechnungsmäßig festgestellten Tunnellänge, was die sorgfältige Durchführung der geodätischen Arbeiten in das beste Licht stellt. Nach dem nun stattfindenden Durchschlage werden der Vollausbruch und die Ausmauerung des Tunnels eifrig fortschreiten und die Inangriffnahme des Unter- und Oberbaues sich der Fertigstellung des Tunnelgewölbes ohne Verzug anschließen. So ist denn mit dem Durchschlage des südlichsten der großen Tunnel im Zuge der neuen Alpenbahnen auch die rechtzeitige Fertigstellung der südlichen Fortsetzungsstrecke der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest gesichert. Dies verleiht dem Durchschlage des Wocheiner Tunnels seine besondere Bedeutung. Es erscheint begreiflich, daß dieses Ereignis auch in besonders festlicher Weise begangen wird. (Über den Verlauf der Feier berichten wir in der nächsten Nummer.)

— **Dringlichkeitsantrag wegen Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Staatseisenbahnrat.** Auf der Tagesordnung der bevorstehenden Sitzung des Staatseisenbahnrates steht u. a. ein Antrag, der die unverweilte Inangriffnahme der Verstaatlichung der genannten Bahn fordert. Dieser Antrag wird ebenso wie ein weiterer auf Herabsetzung der Gütertarife der Nordbahn, insbesondere jener für Petroleum und Holz, mit dem Hinweise auf die glänzenden Betriebsergebnisse der Nordbahn im Jahre 1903 begründet.

— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Die Verwaltung dieser Bahn hat in einer im vorigen Frühjahre der Regierung überreichten Eingabe den Standpunkt vertreten, daß jene Voraussetzungen, unter denen seinerzeit der der Staatsverwaltung zugestandene feste Anteil von 200 000 Kr. an dem Reinerträgnis der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vereinbart worden ist, nicht mehr vorhanden seien und daß daher die Gesellschaft zur Bezahlung dieses Anteils nicht verpflichtet sei. Sie erhob gleichzeitig das Begehren auf Rückerstattung der von ihr für die

Jahre 1902 und 1901 aus dem gleichen Titel geleisteten Zahlungen von je 200 000 Kr. Das Eisenbahnministerium hat, wie wohl zu erwarten war, die Anerkennung dieses Standpunktes bezw. die begehrte Rückerstattung abgelehnt. Die Verwaltung der Gesellschaft hat nunmehr, unter Wahrung ihrer Rechtsanschauung in Ansehung der Zukunft, die in Gemäßheit des Übereinkommens am 31. Dezember 1903 fällig gewesene Zahlung im Betrage von 200 000 Kr. aus dem Reinerträgnis des Jahres 1903 geleistet.

— **Die Verlosung der nichtkonvertierten Prioritäten der Österreichischen Nordwestbahn.** In dieser Frage dürfte es demnächst zu einem Vergleich zwischen dem Kurator der Prioritätenbesitzer und der Vertrauensmänner einerseits sowie der Nordwestbahn anderseits kommen. Die Nordwestbahn gewährt den Prioritätenbesitzern, welche nicht konvertiert haben, die nachträgliche Konvertierung zu den früheren Bedingungen und die Aufstellung eines neuen Verlosungsplans, bei welchem die Gefahr der Verlosung für die nichtkonvertierten Prioritäten eine geringere wird, als bisher.

Dem Vernehmen nach schlägt der Kurator Tilgungspläne vor, nach denen die Tilgung der Prioritäten Emission A im Jahre 1939, der Emission B im Jahre 1940 und der Emission C im Jahre 1944 beendet werden würde. Nach den ursprünglichen Tilgungsplänen war die Laufzeit von A bis 1951, B 1955 und C 1957, während nach der beschleunigten Verlosung durch Entfernung der konvertierten Nummern aus den Urnen die Tilgung der Obligationen A im Jahre 1925, B 1936 und C 1929 beendigt sein würde. Gegenüber den vom Kurator vorgeschlagenen will die Nordwestbahn Tilgungspläne zugestehen, nach denen die Laufzeit der drei Serien bis 1932, 1934 und 1937 dauern würde.

— **Statistik der elektrischen Eisenbahnen und Trambahnen.** Das Eisenbahnministerium versendet soeben die „Statistik der in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern im Betriebe gestandenen elektrischen Eisenbahnen, Drahtseilbahnen und Tramways mit Pferdebetrieb für das Jahr 1902". Der Verlautbarung, die sich in der Anlage und Einteilung den gleichen Veröffentlichungen der Vorjahre anschließt, sind folgende erwähnenswerte Mitteilungen zu entnehmen: Die Länge der elektrischen Eisenbahnen erhöhte sich von 364 km mit Ende 1901 auf 433 km im Jahre 1902, das ist um 69 km oder 18,87 %, indem 46 km neu gebaut und 23 km früher mit Pferdekraft betriebener Linien in solche mit elektrischem Betriebe umgewandelt wurden. Hiervon waren 296 km vollspurig, 137 km schmalspurig. Die Gesamtzahl der auf den elektrischen Eisenbahnen beförderten Personen betrug im Jahre 1902: 203 490 000 (gegen 1901 + 54,73 %), das ist für 1 km Betriebslänge 533 595 (+ 19,26 %) oder für 1 Tag 20 871 (+ 38,82 %), und die Länge der von einer beförderten Person durchschnittlich zurückgelegten Strecke 3,62 km gegen 3,17 km im Jahre 1901. Die Einnahmen aus dem Bahnbetriebe betrugen 27 120 000 Kr. (+ 57,40 %), somit für 1 km Betriebslänge 71 117 Kr. (+ 21,32 %), die eigentlichen Betriebsausgaben 17 070 000 Kr. (+ 57,33 %), das ist für 1 km Betriebslänge 44 754 Kr.

Die Anzahl (4) und die Länge (0,917 km) der Drahtseilbahnen erfuhren im Jahre 1902 keine Änderung. Auf ihnen wurden im ganzen 612 052 Personen (gegen 1901 — 1,19 %) befördert. Die gesamten Einnahmen betrugen 97 894 Kr., welchen Ausgaben von 85 305 Kr. gegenüberstanden.

Trambahnen mit Pferdebetrieb bestanden im Gegenstandsjahre, abgesehen von den noch mit Pferden betriebenen ehemaligen Linien der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft und kleineren Teilstrecken im Bereiche von Salzburg, Triest und Prag, nur noch in Klagenfurt und Lemberg. Es ist dies zunächst auf die fortschreitende Einführung des elektrischen Betriebes sowie darauf zurückzuführen, daß neue Pferdebahnlinien nicht zur Eröffnung gelangten, so daß die Gesamtlänge der Pferdebahnen von 57,87 km mit Ende 1901 auf 34,76 km im Jahre 1902, das ist um 39,93 %, zurückging. Dieser rückläufigen Bewegung entsprechend gestalteten sich auch die Ergebnisse des Pferdebahnbetriebes. Es wurden insgesamt 14 200 000 Personen (gegen 1901 — 77,10 %), das ist für 1 km Betriebslänge 398 129 (— 45,06 %) und für einen Tag 7235 (— 72,47 %) Personen befördert. Die Betriebseinnahmen bezifferten sich auf 1 830 000 Kr. (— 78,06 %), somit für 1 km Betriebslänge auf 51 225 (— 47,42 %), und die eigentlichen Betriebsausgaben auf 1 690 000 Kr. (— 78,22 %), das ist für 1 km Betriebslänge auf 47 302 Kr.

— **Wohltätigkeitsverein für Töchter von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen.** Am 5. Mai wurde die fünfte ordentliche Generalversammlung des Kaiser-Jubiläums-Wohltätigkeitsvereins für Töchter von Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung abgehalten. Nach dem erstatteten Geschäftsbericht zählt der Verein 17 613 Mitglieder. Ende 1903 hat das Vereinsvermögen 247 026 Kr. betragen. Dieser günstige finanzielle Stand ist wohl um so höher anzuschlagen, als der Verein seit dem fünfjährigen Bestande 273 000 Kr. für seine satzungsmäßigen Aufgaben verwendete. Seit der am 2. Dezember 1898 erfolgten Gründung wurden allein 94 Heiratsausstattungen an Töchter von unbemittelten Bediensteten der Staatsbahnen verliehen.

Luxemburg.

— **Luxemburgische Prinz Heinrich-Eisenbahn.** Der Bericht des Verwaltungsrats bezeichnet die Ergebnisse des Jahres 1903 als so zufriedenstellend, wie man es nur hoffen konnte. Die Hebung im Verkehr hat sich im Laufe des Jahres 1903 noch merklich verstärkt. Die Einnahmen (ohne die Erzgruben) betrugen 4 986 982 (+ 464 659) Fr. Die Ausgaben (ohne die Erzgruben) sind um 176 725 Fr. gewachsen. Der Gewinn beträgt 2 189 949 (+ 237 934) Fr. Für die Erzgruben betrugen die Einnahmen 425 158 (325 157) Fr., die Ausgaben 6933 (6769) Fr. Der Gesamtgewinn aus den Eisenbahnen und Erzgruben beziffert sich auf 2 608 174 Fr. Diese Ergebnisse gestatten, die Ausschüttung einer Dividende von 20 Fr. für die Aktie vorzuschlagen. Die Bilanz ergibt einen Gewinn von 1 546 693 (1 395 000) Fr. der folgendermaßen zu verteilen ist: Tantiemen 40 000 (35 000) Fr., 20 Fr. Dividende gleich 1 500 000 Fr. (18 Fr. gleich 1 350 000 Fr.). Als Vortrag auf neue Rechnung bleiben 6693 (5000) Fr.

Der Bau der Schmalspurbahn zu Grundhof wurde im Laufe des Jahres 1903 in Angriff genommen. Die Arbeiten sind bereits sehr weit gefördert und soll die neue Linie im laufenden Jahre dem Betriebe übergeben werden. Die für diese Bahn bewilligte Bausumme beträgt 464 000 Fr. Davon waren bis 31. Dezember 1903 für ausgeführte Arbeiten 169 185 Franken verausgabt.

Übrige europäische Länder.

— **Pariser Stadtbahn.** Über den Stand der Arbeiten ist ein Bericht erstattet worden, dem wir folgendes entnehmen: Für das erste Netz bleibt noch 1 km der Linie Courcelles-Ménilmontant herzustellen, den die Stadt Ende Juli abzuliefern denkt. Von der Ringlinie ist der ganze auf dem linken Seineufer gelegene Teil beendigt, aber die Brücken über die Seine scheinen nicht vor Frühjahr 1905 geliefert werden zu können. Vom zweiten Netz sind die Vorarbeiten der Linie Ostbahnhof-Austerlitzbrücke so weit fertig, daß man zu dem Bau der eigentlichen Eisenbahn schreiten kann. Die Arbeiten wurden am 23. April d. J. in vier Losen zugeschlagen; die Fristen zur Ausführung betragen 14—17 Monate. Die Arbeiten an der Strecke Clignancourt-Ostbahnhof (Linie 4) sind weniger fortgeschritten, verhältnismäßig mehr wieder diejenigen der letzten Abteilung des zweiten Netzes, Linie 6 Porte de Vincennes-Porte d'Italie; auch hier sind vier Lose mit Fristen von 18—20 Monaten am 23. April d. J. vergeben worden. Für das dritte Netz, Linien 7 und 8, Palais Royal-Donauplatz und Auteuil-Oper, steht man noch in der Vorperiode der Bestimmung der Strecken und Stationen.

— **Beförderung von Lebensmitteln in Kühlwagen in Frankreich.** Die Orléansbahn, welche bei der Versorgung von Paris mit Fleisch, Geflügel usw. die Hauptrolle spielt, hat neuerdings die Beförderung in Kühlwagen in größerem Umfange begonnen. Ein seit 1. Mai zwischen Bordeaux und Angoulême eingerichteter Dienst soll recht ermutigende Ergebnisse aufweisen.

— **Größere Güterwagen der schweizerischen Bundesbahnen.** Die Bundesbahnverwaltung prüft die Frage der Anschaffung größerer Arten von Güterwagen. Zunächst ist der Bau von 20 gedeckten Wagen von 15 t Ladegewicht und etwa 65 cbm Laderaum in Aussicht genommen für den Sammeldienst zwischen gewissen Hauptstationen des Bundesbahnnetzes und den nördlichen Seehäfen.

— **Bauverzögerungen bei den schweizerischen Bundesbahnen.** Der Bundesrat hat zu dem Jahresbericht der Generaldirektion und des Verwaltungsrats verschiedene wesentliche Bemerkungen gemacht. Namentlich macht er darauf aufmerksam, daß im Jahre 1903 die Ausgaben für Bauten und Anschaffungen ganz bedeutend hinter den Budgetbeträgen zurückgeblieben sind; es wurden nur 40 % wirklich ausgegeben (statt 37 300 000 Fr. nur 14 900 000 Fr.). Dazu sagt die Botschaft der eidgenössischen Regierung: „Dieses Ergebnis ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, daß im Rechnungsjahr mehrere größere Bauten gar nicht oder nur in beschränktem Umfange in Angriff genommen und auch einige Rollmaterialanschaffungen nicht gemacht worden sind. Wir halten ein solches Verhältnis für ungehörig." Ein Budget, das so viel

Instanzen zu durchlaufen habe, solle nicht lediglich als „Ermächtigung“ dienen, sondern tatsächlich mehr durchgeführt werden.

— **Solothurn - Münsterbahn.** Vom Weißensteintunnel waren bis Ende Mai 160 m durch Handbohrung geleistet; die Bohrmaschinen werden jetzt aufgestellt. Auf der Nordseite des Tunnels sind die Arbeiten noch nicht in Angriff genommen. Nach schweizerischen Blättern wird für die Zufahrt zum Tunnel von Solothurn aus ein neuer Plan studiert.

— **Dritter Kongreß der italienischen Bahningenieure.** Mitte Mai fand in Neapel der dritte Kongreß der italienischen Bahningenieure statt, an welchem 160 Mitglieder von 38 Bahngesellschaften teilnahmen. Einen Hauptgegenstand der Beratungen bildete natürlich die Angelegenheit der künftigen Neubeordnung des Betriebes der italienischen Bahnen. Es wurde der Meinung Ausdruck gegeben, daß, abgesehen davon, ob Staatsbetrieb kommen werde oder nicht, vor allem nötig sei, daß die neue Organisation entschieden technische und kühn-fortschrittliche Wege einschlage, unter Vermeidung von Maßregeln von nicht bleibender Natur, und daß den Bahnen die nötigen Mittel zugewendet werden mögen zur Beseitigung der jetzigen Mängel.

— **Apulische Wasserleitung.** Nachdem, wie bereits berichtet, die Ausschreibung für den Bau und den Betrieb der großen apulischen Wasserleitung ergebnislos verlaufen ist, gedenkt der Minister der öffentlichen Arbeiten den Bau unmittelbar vom Staate ausführen zu lassen. Über den Betrieb wird man später schlüssig werden.

— **Die britischen Bahnen im Jahre 1903.** Das genehmigte Kapital betrug 1 371 905 000 £, das verwendete 1 244 833 000 £. Personen wurden befördert I. Klasse 35 042 000, II. Klasse 74 466 000 und III. Klasse 1 085 325 000, wobei die 618 000 Zeitkartenbesitzer nicht eingerechnet sind. Alle Züge leisteten 393 703 000 Zugmeilen, hierunter die Personenzüge 213 972 000 Zugmeilen. Die Roheinnahmen betrugen 110 925 000 £ (davon entfielen 47 952 000 £ auf den Personen- und 55 110 000 £ auf den Güterverkehr), die Reineinnahmen 42 346 000 £.

Im Jahre 1902 verausgabten an Arbeiterfahrkarten die Great Western 15 305 558, die South Eastern & Chatham 7 401 875, die Metropolitan 7 106 172 Stück.

— **Beanspruchter hoher Schadenersatz.** Ein Besitzer von Häusern in Thurlow square, South Kensington, verlangte von der Brompton-Piccadilly-Röhrenliniengesellschaft wegen Eigentumstörung durch die während des Baues verursachten Erschütterungen einen Schadenersatz in der Höhe von 13 000 £. Da der Vertreter der Gesellschaft erklärte, daß weder Lärm noch Erschütterungen wahrzunehmen sein werden, sobald die Arbeiten vollendet sind und der Betrieb eingerichtet ist, erfolgte kein Rechtsspruch.

— **Zugstreifung in der Waterloostation (London).** Am 5. Mai ereignete sich auf dieser Station wieder der erste Unfall seit 12 Jahren. Der um 1 Uhr 45 Min. nachmittags fällige Personenzug von Reading streifte beim Südende den Platform 9 und merkwürdigerweise gerade unter der großen Signalbrücke den auf ein Seitengleis gezogenen Milchzug; trotzdem beide Züge nur langsam (mit etwa 10 km Geschwindigkeit) fuhren, waren die Folgen doch unerwartet schwere. Puffer und Brust beider Lokomotiven wurden gebrochen und die Führerbrücken wie Kartenpapier zusammengebogen; der Vorderteil des zweiten Personenzugwagens stieg auf den vorausgehenden Wagen auf, durchstieß die Stirnwand, drückte die Seiten auseinander, wobei seine eigene Stirnwand und die Sitzbänke abgebrochen und die Türen aus den Angeln gerissen wurden. Nahezu sämtliche Wagen des Milchzuges, in deren Seitenwände Löcher gerissen wurden, entgleisten. Ein Reisender im ersten Wagen war mit den Füßen zwischen den Bänken eingeklemmt, während der Puffer des nachfolgenden Wagens seinen Kopf hinabdrückte. Um ihn aus dieser Lage zu befreien, mußte das Holzwerk durchhauen werden, jedoch starb der Verunglückte bald an den schweren Verletzungen; außerdem wurden noch neun Personen verwundet, drei davon schwer.

— **Die London & North Western Railway** folgte dem Beispiele, das die Lancashire & Yorkshire-Eisenbahn mit ihrer Strecke Liverpool - Southport gegeben hat, und richtete ihre etwa 6,5 km lange Seitenlinie Newport-Bagnell für den elektrischen Betrieb ein, um dessen Vorteile gegenüber dem Dampfbetriebe zu untersuchen. Sie erwartet damit eine Betriebsersparnis von 50 % zu erzielen.

— **Selbsthilfe gegen die Überfüllung der Londoner Untergrundzüge.** An die Leitung der Distriktbahn richtete ein Londoner nachstehendes Schreiben: „Als ich in der St. James Parkstation einstieg, waren wir fünf Reisende in dem Abteil, bevor wir jedoch Earls Court erreichten, schon siebzehn. Ich sah kein anderes Mittel, dagegen zu protestieren, als die Abgabe meiner Fahrkarte zu verweigern.“ Ein Leidensgenosse, der täglich einen bestimmten Zug benutzt, empfahl in einem Schreiben an die „Daily Mail“ den Reisenden, welche Opfer der Überfüllung in den Zügen sind, dadurch Verwahrung einzulegen, daß sie dem Türhüter beim Ausgange einen schriftlichen Protest einhändigen, ohne jedoch die Fahrkarte abzugeben oder ihren Namen zu verraten. In einem zweiten Schreiben erklärte er jedoch, daß er den von ihm selbst erteilten Rat nicht befolgen konnte, da er von der Gesellschaft „überlistet“ worden sei; die Beamten hätten offenbar seine Bewegungen ausgeforscht und eine Überfüllung des von ihm gewählten Abteils zu verhindern gewußt. „Gestern früh aber“, teilt er weiter mit, „wählte ich einen anderen Zug, der, wie erwartet, überfüllt war. Ich überreichte beim Ausgang meinen geschriebenen Protest und verweigerte die Abgabe der Fahrkarte sowie die Nennung meines Namens. Die Frage, ob ich zurückgehalten werde, verneinte der Beamte, offenbar auf Grund eines Auftrages handelnd, trat zur Seite und gab den Weg frei. Die Gesellschaft wäre vollkommen berechtigt gewesen, mich zurückzuhalten und vor dem Richter zu belangen. Daß sie davon abstand, erkläre ich mir aus drei Gründen. Sie fürchtete entweder 1. diesen Unfug im Gerichtshofe zur allgemeinen Kenntnis gebracht zu sehen, oder 2. die Gefahr einer etwaigen Verurteilung, wenn nicht 3. einen Sieg vielleicht noch mehr als ihre Niederlage. Die Öffentlichkeit kennt jetzt die heikle Lage, in der sich die Eisenbahngesellschaften befinden, und wenn die Reisenden zögern, meinem Beispiele zu folgen und hiermit die nötigen Reformen durchzuführen, haben sie es sich selbst zuzuschreiben.“

K—a.

— **Eisenbahn Piräus - Athen - Peloponnes.** Das von der gleichnamigen Eisenbahngesellschaft betriebene Netz umfaßt die 23 km lange Bahn Diakofto - Kalavryta, die 183 km lange Linie Myli-Kalamata, die 92 km lange Linie Pyrgos-Kyparissia-Meligala und die 452 km lange Bahn Piräus - Athen - Olympia-Kyllene. Der Verkehr auf diesen Bahnen entwickelt sich in normaler Weise. Die Einnahmen, die im Jahre 1902: 3 460 000 Drachmen (rund 2 837 200 ℳ) betrugen, stiegen im Jahre 1903 auf 3 766 000 Drachmen (rund 3 088 120 ℳ), also um 8,83 %. Die Lage der Gesellschaft, welche zeitweise recht bedrohlich war, hat sich dank der staatlichen Fürsorge gehoben. Der Geschäftsgang ist zufriedenstellend und bessert sich trotz der finanziellen Krisis, die den Peloponnes infolge des Sinkens der Korinthenpreise betroffen hat. Der Betrag der letzten Zuwendung in Höhe von 3 000 000 Drachmen aus einer Staatsanleihe hat dazu gedient, alle schwebenden Rechnungen der Gesellschaft zu bezahlen. Die Überschüsse der Einnahmen im allgemeinen und besonders die der letzten zwei Jahre haben nicht allein eine vollständige Begleichung aller Verpflichtungen, sondern auch wichtige Verbesserungen im Eisenbahnbetriebe und eine Erhöhung des Tilgungsfonds ermöglicht.

— **Über zwei Sprengattentate auf fahrende Züge in Mazedonien** gehen uns von der Direktion der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen die folgenden Mitteilungen zu. Anläßlich der im Sommer 1903 in Mazedonien eingetretenen Unruhen wurden zwei Dynamitattentate gegen die auf der Eisenbahnlinie Salonik-Usküb verkehrenden Züge ausgeführt, bei welchen die Dynamitpatronen an den äußeren Strang des dort in der Krümmung liegenden Gleises gelegt wurden. Obwohl die Explosionen unter den fahrenden Zügen erfolgten und in beiden Fällen beträchtliche Stücke Schienen herausgesprengt wurden, fuhren die nachfolgenden Wagen des Zuges doch ohne zu entgleisen über die Schienenlücke hinweg. Wenn nun auch bei den geringen Geschwindigkeiten die Fahrbetriebsmittel sich gegen den inneren Schienenstrang drängten, bleibt das anstandslose Überfahren der Lücke im äußeren Strang doch sehr bemerkenswert. Im ersten Fall erfolgte die Explosion bei Kilometer 200,1 unter dem 20. Wagen eines aus 2 Maschinen und 58 Wagen bestehenden Militärzuges. Ein Schienensprengstück durchschlug den Boden des Wagens und blieb in ihm liegen. Die folgenden 38 Wagen gingen glatt über die 0,95 m lange Schienenlücke hinweg. Die Zuggeschwindigkeit betrug 30 km in der Stunde. Im zweiten Falle erfolgte bei Kilometer 91,7 die Explosion unter dem 2. Wagen eines gemischten Zuges, der aus der Maschine und 17 Wagen bestand. Hier durchschlugen zwei Schienensprengstücke den Boden des Wagens, um dann darin liegen zu bleiben. Außerdem wurde der liegen gebliebene Teil der beschädigten Schiene an der der Zugrichtung entgegenstehenden Bruchstelle wagerecht nach innen zu um rund 4 cm verbogen. Nach den auf diesem Schienenteile vorgefundenen Spuren liefen die Räder der nachfolgenden Wagen nach dem Übersetzen der 0,39 m langen Lücke auf den Schienenkopf des verbogenen Teiles auf und fielen allmählich wieder in die normale Spur. Der Zug fuhr mit einer Geschwindigkeit von 45 km in der Stunde.

Fremde Weltteile.

— **Anatolische Bahn.** Der Geschäftsbericht für 1903 weist auf die ungünstigen Ernteergebnisse hin, die das Betriebsergebnis beeinflußten, so daß die kilometrische Einnahme auf der Stammlinie, welche im Vorjahr die Grenze der Regierungsgarantie fast erreichte, diesmal auf 10 521 Fr. (im Vorjahre 14 028 Fr.) und auf der Ergänzungslinie Eskischehir-Konia auf 4945 (6744) Fr. zurückgegangen ist. Das Gesamtergebnis hat allerdings dadurch nicht gelitten; teils wurde der Ausfall an Einnahmen durch Ersparung von Betriebskosten, teils durch die Regierungsgarantie und höhere Einnahmen aus dem Zinsenkonto gedeckt, so daß nach Abzweigung der üblichen 400 000 Fr. für den Erneuerungsfonds ein verteilungsfähiger Überschuß von 2 500 000 (2 352 800) Fr. verbleibt, wovon nach Verteilung von 5 (5) % Dividende auf das eingezahlte Aktienkapital mit 1 800 000 Fr. und der üblichen Reservestellung 220 000 (121 057) Fr. vorgetragen werden. Die Generalversammlung der Gesellschaft wird auf den 28. Juni nach Berlin einberufen; auf der Tagesordnung stehen auch Mitteilungen betr. die Konzession der Bagdadbahn.

— **Eisenbahn Damaskus-Mezerib.** Zwischen den syrisch-französischen Bahnen und der Pforte schweben seit längerer Zeit Verhandlungen wegen des Ankaufs der 100 km langen Teilstrecke Damaskus-Mezerib. Die im vergangenen Jahre gepflogenen Verhandlungen zerschlugen sich; die Gesellschaft forderte 10 000 000 Fr., die Pforte bot aber nur 6 000 000 Fr. Vor kurzem schien es nun, als ob die neuerlich eingeleiteten Verhandlungen zum Ziele führen würden. Diese Annahme hat sich aber nicht bestätigt, da einer Meldung aus Konstantinopel vom 24. Mai zufolge der Ministerrat in seiner letzten Sitzung einstimmig beschloß, den Ankauf der Bahn Damaskus-Mezerib abzulehnen.

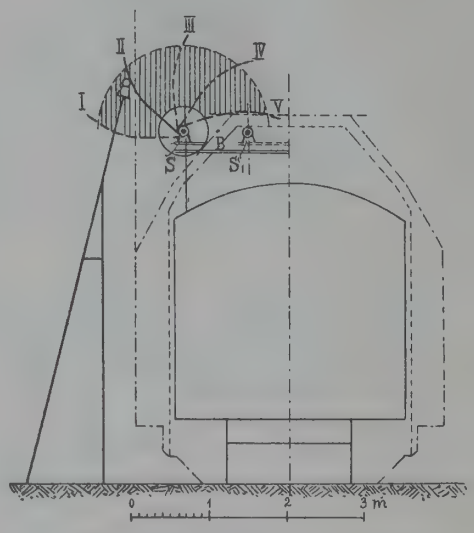
— **Verschmelzung der südafrikanischen Eisenbahnen.** Die Kapregierung hat angeblich den Plan angeregt und eifrig befürwortet, die Natal- und die Zentral- (South African) Eisenbahnen zusammenzulegen. Dadurch würde Natal der Hauptanteil des Randverkehrs zufallen und gegenüber der Delagoabuchtlinie im Vorteil sein. Natal strebt schon lange die Vollendung der Orangeriver-Durchzuglinie an, die durch eine finanzielle Unterstützung (Zinsgewähr) sicherzustellen wäre. Der Vorschlag geht weiter dahin, die Kontrolle über das Gesamtnetz einer aus den drei Kolonien Transvaal, Orangeriver und Natal gewählten Kommission zu übertragen, die ihren Sitz in Johannesburg hätte. Die Natalregierung erachtet die Durchführung dieses Planes, so heißt es, noch als verfrüht und auch ungeeignet. Vom politischen Standpunkte aus wird die Anregung günstig betrachtet, da hierdurch ein engerer Anschluß vorbereitet würde.

— **Panamakanal.** Als Chefingenieur für den Bau dieses Kanals, der zehn Jahre in Anspruch nehmen dürfte, 50 000 Leuten Beschäftigung geben soll und dessen Kosten auf rund 200 000 000 Dollars veranschlagt worden sind, hat die Kanalkommission den bisherigen Generalbetriebsdirektor der Illinois-Zentralbahn John Findley Wallace mit einem Jahresgehalt von 25 000 D. angestellt. Wallace stammt aus Fall River, Massachusetts, und wurde auf der von seinem Vater, einem Geistlichen, gegründeten Universität in Monmouth, Illinois, zum Zivilingenieur ausgebildet. Er sammelte im Eisenbahn-, Brücken- und Kanalbau reiche Erfahrungen und gilt als ein Mann, dem in seinem Fache in den Vereinigten Staaten keiner überlegen ist.

Allgemeines.

— **Neue Stromzuführungsanlage für elektrische Vollbahnen.** Der Ingenieur E. Huber, Direktor der Maschinenfabrik Oerlikon, der sich schon seit geraumer Zeit mit der Frage des elektrischen Vollbahnbetriebes beschäftigt, hat soeben eine neue Art der Stromabnahme für elektrische Bahnen in Vorschlag gebracht, die besondere Vorteile bietet. Um vorhandene Dampfbahnen von größerer Länge durch Umwandlung in elektrischen Betrieb leistungsfähiger zu machen, löst er zunächst die größeren Zugeinheiten in kleinere mit dichterer Folge auf, vergrößert ferner die Fahrgeschwindigkeit, verwendet sodann hochgespannten Strom, der den Betrieb wirtschaftlicher macht, und geht in der Stromart schließlich auf den einphasigen Wechselstrom zurück, um die Betriebsweise möglichst zu vereinfachen. Ob der Einphasenstrom den Motoren des Fahrzeuges als solcher oder in Gleichstrom umgewandelt zugeführt werden soll, ist dabei eine Frage für sich, die die technische Ausführung nur unwesentlich berührt.

Bei der neuen Stromzuleitung sind einfache Leitungsmaste verwendet, die, neben der Bahn aufgestellt, auf Isolatoren den Leitungsdraht tragen, unter Fortfall aller Zwischenteile, wie Konsolen, Aufhängedrähte usw. Diese seitliche Stromzuführungsanlage kann bei der Umwandlung vorhandener Dampfbahnen in elektrischen Betrieb ohne jede Störung aufgestellt werden und ist für spätere Untersuchungen und Ausbesserungen stets leicht zugänglich. Von dieser Leitung wird der Strom mit einem gebogenen fingerartigen metallischen Stromabnehmer abgenommen, dessen Rückenfläche am Fahrdraht schleift und durch Federn od. dergl. an diesen angedrückt wird. Dieser Stromabnehmer dreht sich um eine wagerechte Achse in einer zur Fahrrichtung senkrechten Ebene und bestreicht,



wie die obenstehende Abbildung zeigt, einen Flächenraum von der Größe eines Halbkreises. So lange der Fahrdraht sich innerhalb dieser in der Abbildung schraffiert angedeuteten Halbkreisfläche befindet, wird er vom Stromabnehmer mit Sicherheit in irgend einer der zwischen *I* und *V* liegenden Stellungen berührt. Die normale Lage des Stromabnehmers auf freier Strecke ist die mit *I* bezeichnete, in der er noch etwas nach oben oder unten schwingen kann, um sich den Höhenunterschieden, die sich durch Ungenauigkeiten im Bau und den Durchhang der Drähte ergeben, scharf anpassen zu können.

Überall, wo der lichte Raum in Breite und Höhe beschränkt ist, also in Tunneln sowie bei Kreuzungen und Weichen, ist eine seitliche Anordnung der Arbeitsleitung nicht zulässig. Der Fahrdraht muß hier vielmehr oberhalb des Fahrzeuges liegen und der Stromabnehmer nimmt alsdann die mit *V* bezeichnete Stellung ein. Die Stellungen *I* und *V* können sonach als die beiden Hauptlagen bezeichnet werden. Die Zahlen *II*, *III* und *IV* stellen Zwischenlagen dar, durch die sich bei dem Übergang von der Lage *I* zur Lage *V* der Abnehmer bewegen muß. Dieser Übergang vollzieht sich in der Praxis auf eine Länge von 80 bis 90 m. Hierbei nimmt der Fahrdraht, durch die entsprechenden Stellungen geführt, die Gestalt einer langgestreckten Schraubenlinie an, die aus einzelnen durchhängenden Abschnitten besteht. Die Möglichkeit, den Fahrdraht durch die Lagen *I* bis *V* zu führen, genügt aber noch nicht, um allen in der Praxis sich bietenden Profilhindernissen aus dem Wege zu gehen. Es hat sich vielmehr als notwendig herausgestellt, den Stromabnehmer auf einer Gleitbahn *B* gegen die Wagenachse selbsttätig verschiebbar anzuordnen. Die Drehachse kann sich von *S* nach *S 1* verschieben und die Stromabnehmereinrichtung kommt alsdann vollständig in das Lichtprofil des Fahrzeuges zu liegen. Diese seitliche Verschiebung wird mit Luftdruck bewerkstelligt, indem eine neben der einen Fahrschiene auf dem Bahnkörper angebrachte Anschlagsschiene den Steuerhebel eines Wechselhahns öffnet und so lange geöffnet hält, wie die Verschiebung des Stromabnehmers dauern soll. Um dies zu erreichen, ist die Anschlag- oder Streichschiene mit passenden Steigungen und Gefällen verlegt. Die Stromabnehmer sind leicht auswechselbar und in der Lage, auch bei größeren Fahrgeschwindigkeiten die verschiedenen Lageänderungen auszuführen. Um den Leitungsdraht durch schädliche Schläge nicht zu gefährden, sind die Stromabnehmer bei einer Länge von 1,3 m nur 1,3 kg schwer.

Um die Zweckmäßigkeit des neuen Systems zu erproben, beabsichtigt die Maschinenfabrik Oerlikon auf der Strecke Seebach-Wittingen Fahrversuche anzustellen, bei denen mit Spannungen bis 12 000 Volt gearbeitet werden soll. Als Fahrzeug wird eine Umformerlokomotive verwendet, die für eine Leistung von 40 PS am Radumfang und für eine Fahrgeschwindigkeit von 60 km in der Stunde gebaut ist; ihr Dienstgewicht beträgt 42 t. P.

— **Die deutsche Schnellbahn auf der Weltausstellung in St. Louis.** Die Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen wird auch auf der Weltausstellung in St. Louis ausstellen. Die dafür bestimmten Gegenstände waren dieser Tage zu einer kleinen Sonderausstellung im großen Sitzungssaale der Deutschen Bank in Berlin vereinigt und sind jetzt nach Amerika abgegangen. Die beiden Schnellbahnwagen, die nicht gut übers Meer geschickt werden können, sind durch zwei photographische Aufnahmen von je 6 qm Größe wiedergegeben. Die Darstellungen geben ein sehr anschauliches Bild der Wagen. Ferner ist das Drehgestell von jedem der beiden Wagen, dem von Siemens & Halske und dem von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft erbauten, photographisch aufgenommen. Auch die Führerstände der beiden Wagen in ihrer verschiedenen Anordnung sind wiedergegeben. Am meisten Eindruck werden zwei große Tafeln machen, auf denen die Leistungen der Wagen an zwei Tagen graphisch dargestellt werden. Es ist darauf die Versuchsfahrt des Siemens-Wagens vom 23. Oktober 1903 sowie des A. E.-G.-Wagens vom 28. Oktober 1903 nach Widerstand, Kraftverbrauch, Bremsverhältnissen und Schnelligkeit dargestellt. An beiden Tagen geht die Kurve der Geschwindigkeit weit über den Betrag von 200 km in der Stunde.

Rechtspflege.

— **Eingriffe der Ortspolizei in die Rechte der Eisenbahnbehörden.** Eine Stadtgemeinde hatte vom Regierungspräsidenten und der zuständigen Eisenbahndirektion die Erlaubnis erhalten, ihre Straßenbahn für Beförderung mit elektrischer Kraft umzubauen und den Betrieb einer Straßenbahn-Aktiengesellschaft zu übertragen. Letztere verpflichtete sich u. a., die Gleisanlagen und die Straßen in der Breite von beiderseits 1 m von der Gleismitte dauernd in gutem Zustande zu erhalten, und auf Grund dieser Bestimmung glaubte sich die Ortspolizei berechtigt, von der Aktiengesellschaft die Herstellung eines ordnungsmäßigen Straßenoberbaues und in Verbindung damit eine sachgemäße Unterbettung der Schienen zu verlangen. Was namentlich die geforderte Schienenunterbettung anlangt, so hielt sich die Polizei zu ihrer Anordnung deswegen berechtigt, weil sie der Ansicht war, daß die nur aus einer Kiesschicht bestehende Unterlage der mit Einführung des elektrischen Betriebes eingetretenen stärkeren Belastung der Gleise nicht widerstehen könne, und daß die dagegen von der Aktiengesellschaft getroffenen Maßnahmen (Unterziehung von Holzquerschwellen) nicht genügten. Das preußische Oberverwaltungsgericht, welches in letzter Instanz über diesen Fall zu entscheiden hatte, hat die Anordnung der Polizei für rechtsungültig erklärt. Allerdings unterstehen die Kleinbahnen neben der Aufsicht der Genehmigungsbehörden auch der allgemeinen polizeilichen Überwachung der Ortspolizeibehörden, aber diese dürfen an die Kleinbahnen keine Anordnungen erlassen, welche dem Gebiete der nach dem Gesetz vom 28. Juli 1892 den Genehmigungsbehörden vorbehaltenen Aufsicht angehören. Die Anlage und die ordnungsmäßige Unterhaltung der Bahn — und dazu gehört auch die Gleisanlage mit der Unterbettung der Schienen — stehen aber lediglich unter der Aufsicht der Genehmigungsbehörden, insbesondere der für die eisenbahntechnische Aufsicht bei Bahnen mit Maschinenbetrieb allein zuständigen Eisenbahnbehörde. Der Ortspolizei steht keine Prüfung darüber zu, ob die von der berufenen Behörde genehmigte Gleisanlage fest und sicher genug ist. Nun hat schon die Vorinstanz, der Bezirksausschuß, die auf die anderweitige Unterbettung der Schienen bezügliche Anordnung der Polizei aufgehoben, dagegen die Anordnung wegen der Herstellung des Straßenpflasters bestehen lassen, da an sich die örtliche Wegepolizei berechtigt ist, eine die ordnungsgemäße Herstellung von Straßen bezweckende Verfügung zu erlassen. Die Polizei hat aber selbst wiederholt und bestimmt erklärt, daß die Herstellung des Straßenpflasters zur notwendigen Voraussetzung die vorgängige Änderung der Schienenunterbettung habe. Aus diesem Zusammenhange ist aber nicht mit der Polizei zu folgern, daß die Zuständigkeit der Ortspolizei sich auf die Gleisverlegung und Schienenunterbettung ausdehne, sondern es folgt aus dem untrennbaren Zusammenhange umgekehrt, daß die Polizei mit ihrer Anordnung über die Pflasterung erst vorgehen kann, wenn über die Schienenunterbettung von der zuständigen Eisenbahnbehörde entschieden worden ist. Sache der Polizei wäre es daher gewesen, sich zunächst an die Eisenbahnbehörde zu wenden, da diese allein darüber zu bestimmen hatte, ob die vorhandene Unterbettung nicht ausreichte und welche andere Art der Gleisanlage am Platze war. Erst dann konnte die Ortspolizei ihre Anordnung über die Pflasterung anschließen. Aus allen diesen Gründen entbehrte das Vorgehen der Polizei der Rechtsgültigkeit. (Entscheidung des 4. Senats des Oberverwaltungsgerichts vom 18. Juni 1903.)

Bücherschau.

— **Die Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reichs und des preußischen Staates** in gedrängter Darstellung. Von Dr jur. P. Schubart, Geh. Seehandlungsrat a. D. Breslau, Verlag von Wilh. Gottl. Korn. 18. neu durchgesehene Auflage. Preis 1,60 ℳ.

Der 17. Auflage dieses vortrefflichen und weitverbreiteten Buches, die wir in Nr 97 S. 1433 Jahrg. 1902 d. Ztg. besprachen, ist jetzt nach wenig mehr als Jahresfrist die 18. gefolgt. Auch in dieser neuen Ausgabe sind die inzwischen eingetretenen Änderungen in sorgfältiger Weise berücksichtigt. Namentlich ist auf das Gesetz vom 3. Mai 1903, durch welches ein Ausgleichfonds für die Staatsbahnverwaltung gebildet wurde, bei der Erörterung des Eisenbahnwesens hingewiesen.

— **Eisenbahn-Schematismus für Osterreich-Ungarn für 1904/05.** Der XXX. Jahrgang des in Eisenbahnkreisen sehr beliebten und für alle im regen Verkehr mit den Eisenbahnbehörden und deren Dienststellen Stehenden unentbehrlichen Nachschlagebuchs ist soeben erschienen und beim Redaktionskomitee, Wien (II/2 Nordbahnstraße 50) sowie in allen größeren Buchhandlungen erhältlich.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der an der Bahnstrecke Frankfurt a/M.-Fulda zwischen den Stationen Neuhof und Fulda gelegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Kerzell wird vom 1. Juni d. J. auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut eröffnet.

Gleichzeitig wird der genannte Haltepunkt mit dieser Beschränkung in den Gruppentarif IV und in die Wechseltarife mit dieser Tarifgruppe aufgenommen.

Der Tarifberechnung werden die Entfernungen der Station

Neuhof zuzüglich . . . . 6 km
oder der Station
Fulda zuzüglich . . . . 9 „

zugrunde gelegt, je nachdem sich die niedrigsten Entfernungen ergeben.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 25. Mai 1904. (1397)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni d. J. wird der zwischen den Stationen Zabikowo und Moschin an der Bahnstrecke Posen-Breslau gelegene Haltepunkt Unterberg, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut eröffnet.

Die Abfertigung von Wagenladungen, Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Haltepunkt Unterberg in den Gütertarif der Gruppe I und die Wechseltarife der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen mit dieser Gruppe aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 27. Mai 1904. (1398)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 10. Juni d. J. wird die an der Strecke Cüstrin-Frankfurt a/O. gelegene Haltestelle Grube Vaterland, welche gegenwärtig nur für den Verkehr für Wagenladungsgüter von und nach den angeschlossenen Braunkohlenwerken sowie für Stück- und Wagenladungsgüter von und nach der Frankfurter Gütereisenbahn und den mit derselben durch Gleisanschluß verbundenen Werken besteht, für den öffentlichen Eilgutverkehr, jedoch nur für den Versand von Eilstückgut und eilgutmäßig zu beförderndem Frachtstückgut eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und solchen Gegenständen,

zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 24. Mai 1904. (1399)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Unter Abänderung der Bekanntmachung vom 11. April d. J. wird der Einführungstermin des Nachtrages VI zum obenbezeichneten Tarif auf den 15. Juni d. J. verschoben, so daß die Einschränkung des Geltungsbereichs des Tarifs erst von diesem Zeitpunkte ab in Kraft tritt.

Breslau, den 30. Mai 1904. (1400)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 5. Juni 1904 wird die sächsische Station Aue in den im Berlin-Stettin-sächsischen Gütertarife enthaltenen Ausnahmetarif 5c für Pflastersteine zur Herstellung von Reihenpflaster aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, am 30. Mai 1904. (1401)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Preußisch-bayerischer Verkehr.
Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren vom 1. April 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1904 wird die Station Schivelbein des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin mit Frachtsätzen für die Abfertigung von Kleinvieh in mehrbödigen Wagen im Verkehr mit allen bayerischen Verbandsstationen ausgerüstet.

Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Tarifstationen Auskunft.

Erfurt, den 28. Mai 1904. (1402)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im bayerisch-sächsischen Verkehre treten für die Beförderung gefärbter roher Baumwolle in Ladungen vom 1. Juni d. J. folgende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Von Werdau nach	Ladungen von 5000 kg	Ladungen von 10 000 kg
	für 100 kg in Pfennigen	
Haslau	79	69

Dresden, den 30. Mai 1904. (1403)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Tarif Teil II, Heft 9 vom 1. IV. 1904.)

Ab 15. Juni 1904 wird die Station Gustavsburg der Kgl. preuß. und Großh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz im Verkehr mit der Station Tremoschna der k. k. österr. Staatsbahnen mit einem Frachtsatze von 1,25 ℳ für 100 kg in den Ausnahmetarif Nr 33 Abteilung I A (Kaolin usw.) einbezogen.

München, den 26. Mai 1904. (1404)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Februar 1901.

Für Sendungen von Baumwolle, roher usw., welche zu den Sätzen der Klasse 4 nach Regensburg abgefertigt und von da mit Schiff donauabwärts über Passau hinaus weiterbefördert werden, wird die für Regensburg im Tarif enthaltene Abfertigungsgebühr sowie die gesondert zur Einhebung gelangende Ländebahngebühr von zusammen 0,09 ℳ für 100 kg im Rückvergütungswege erstattet.

München, den 26. Mai 1904. (1405)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländer.

Teil II vom 1. Januar 1899.

Der Tarif nebst Nachträgen I—V bleibt noch bis 15. Juni in Kraft.

Die neuen Tarifhefte 1 und 2 gelangen zum 15. Juni l. J. zur Einführung.

München, den 25. Mai 1904. (1406)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Tarif (Teil II, Abt. A) vom 1. Februar 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. gelangen folgende Schnittsätze zur Einführung:

		Franken für 100 kg Klasse C	Klasse D
Fürth	Pino . .	4,87 (7)	4,02 (7)
	Chiasso	5,18 (7)	4,29 (7)

(7) Nur gültig für raffiniertes Benzin nach Italien.

Die bezüglichen Schnittsätze für Fürth über Pino und Chiasso auf Seite 4 des VII. Nachtrags vom 1. März 1903 werden hierdurch außer Kraft gesetzt.

München, den 26. Mai 1904. (1407)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab wird der Ausnahmetarif auf den Binnen- und direkten Verkehr mit der Brandenburgischen Städtebahn ausgedehnt.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau, hier.

Berlin, den 26. Mai 1904. (1408)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarife Teil II der preußisch-hessischen Staatsbahnen (Tarifhefte II C, II F, II J und II K), Staatsbahn-Tiertarif und Privatbahn-Staatsbahn-Tiertarif.

Die Stationen Groß-Gastrose und Schlagsdorf der Neubaustrecke Forst-Guben werden am 1. Juni d. J. auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Die Station Groß-Gastrose dient vom gleichen Tage ab auch der Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren.

Unsere Bekanntmachung vom 20. Mai d. J. — 15. 10. 18. Pr. III. 4336 — wird hierdurch geändert.

Halle a. Saale, den 27. Mai 1904. (1409)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.
Ausnahmetarif vom 1. September 1900 für Steinkohlen usw. von belgischen Stationen.

Die Station Fulda des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. wird mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen und in der Schnittariftabelle 2 unter Schnittpunkt C. u. K. mit der Entfernung von 359 km und dem Frachtsatze von 10,49 Frcs. für 1000 kg nachgetragen.

Essen, den 21. Mai 1904. (1410)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

In den im Magdeburg-Halle-sächsischen Verkehre bestehenden Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe wird am 1. Juni d. J. die Station Simmersdorf des Direktionsbezirks Halle als Versandstation für Braunkohlen usw. einbezogen. Außerdem wird mit sofortiger Gültigkeit die Entfernung Rückersdorf-Oppelhain-Wiesa b. Kamenz in 81 km berichtigt.

Dresden, am 26. Mai 1904. (1411)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande — Tarifheft 5 — treten am 1. Juni 1904 für die Beförderung von Holz von Gaisbach-Wartberg, Gratzen, Kladrub-Porin, Leskowitz, Lungitz und Wobratain-Cernowitz nach verschiedenen sächsischen Stationen direkte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4.

Dresden, am 28. Mai 1904. (1412)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa. Die in den Änderungen und Ergänzungen der Anlagen A und B vom 1. Januar 1904 verzeichneten Anteile von und nach Reichenberg Übergang bleiben bis Ende August 1904 in Kraft.

Dresden, am 27. Mai 1904. (1413)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 2.

Heide wird zum 1. Juni d. J. in den Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl etc.) aufgenommen. Frachtberechnung erfolgt durch Anstoß folgender Beträge an die Fracht für Itzehoe: Klasse I 0,15 ℳ, Klasse II a 0,12 ℳ für 100 kg.

Hannover, den 24. Mai 1904. (1414)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag XIV zum Tarifheft 2 in Kraft.

Derselbe enthält neben bereits früher veröffentlichten Tarifmaßnahmen:

1. Änderungen von Stationsnamen;
2. Änderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
3. neue bezw. abgeänderte Entfernungen für eine Anzahl nördlicher und südlicher Verbandsstationen, insbesondere aus Anlaß der Eröffnung der Neubaulinie Bad Münster a. Stein-Scheidt;
4. Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife;
5. Änderung und Ergänzung des Anhanges.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen, bei denen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Erfurt, den 24. Mai 1904. (1415)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. tritt eine Erweiterung des Ausnahmetarifs 9 d für Schiffsbaueisen nach Seewerften da-

hin in Kraft, daß er auch für die zu Schiffsbauzwecken bestimmten Bezüge der an oder in der Nähe von Seehafen- und Seekanalstationen betriebenen Eisenwerke gilt.

Gleichzeitig wird der Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Werften dahin erweitert, daß er auch bei gemeinschaftlichem Bezuge einer Wagenladung Schiffsbaueisen durch mehrere Werften angewendet werden kann.

Näheres über die hierdurch eingetretenen Änderungen der Anwendungsbedingungen ist bei den beteiligten Abfertigungsstellen zu erfragen.

Erfurt, den 26. Mai 1904. (1416)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlenverkehr.

Vom 1. Juni d. J. ab werden die Stationen Altenhof i. M., Dambeck i. M. und Fincken der Großherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in den obigen Tarif einbezogen.

Kattowitz, den 26. Mai 1904. (1417)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden die Stationen Danzig Olivaer Tor, Danzig Weichselbahnhof und Neufahrwasser (Zollinland) des Direktionsbezirks Danzig als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl im Verkehre mit den Stationen der Eisern-Siegener Eisenbahn einbezogen.

Vom gleichen Tage ab werden die Stationen Berka (Werra) des Direktionsbezirks Erfurt und Magerviehhof des Direktionsbezirks Berlin in den direkten Verkehr aufgenommen.

Ferner treten im Verkehre mit der Station Moers C. E. der Crefelder Eisenbahn ermäßigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Münster, den 25. Mai 1904. (1418)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1904 gelangt der Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält die Einbeziehung der bayerischen Stationen Guttenthau, Laufamholz, Mausheim und Pölling, ferner einen neuen Kilometerzeiger und neue Ausnahmefrachtsätze für Kastel Ort und Hafen, außerdem Ergänzung und Änderung einiger Ausnahmetarife, darunter Einbeziehung der Station Cham als Versandstation in den Ausnahmetarif 31 Abt. I und sonstige Berichtigungen.

München, den 27. Mai 1904. (1419)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1904 wird der pfälzisch-bayerische Gütertarif neu ausgegeben.

Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom 1. Februar 1899 außer Kraft gesetzt.

Vom gleichen Tage an sind die pfälzischen Stationen der Linie Scheidt b. St. Ingbert - Bad Münster a/Stein in den pfälzisch-bayerischen Güterverkehr einbezogen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen, billigeren Frachtsätze noch bis 31. Juli 1904 in Gültigkeit.

Der neue Tarif kann vom Materialdepot der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen in München sowie von der Drucksachenverwaltung der Pfälzischen Eisenbahnen in Ludwigshafen a/Rh. um den Preis von 50 ₰ bezogen werden.

München, den 27. Mai 1904. (1420)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppenwechseltarif II/III (Heft II J).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab werden folgende Ausnahmesätze für Rohpetroleum eingeführt:

von Peine nach Moabit	115 ₰	für 100 kg
„ Wietze-Steinförde nach Moabit	127 „	

Berlin, den 27. Mai 1904. (1421)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Gütertarif, Heft 3.

Am 1. Juni 1904 treten für Laupheim Stadtbhf. neue und für Dettingen b. U. und Urach andere, ermäßigte Frachtsätze in Kraft. Für letztgenannte zwei Stationen kommen vom 1. August d. J. ab für Eilgut, Spezialstückgut und Klasse A 1 andere, erhöhte Frachtsätze zur Anwendung. Die Tarifstationen geben Auskunft.

Hannover, den 24. Mai 1904. (1422)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Gütertarif, Heft 1.

Zum 1. k. M. erscheint der Nachtrag 9, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der Tarifberechnung für pfälzische Stationen.

Der Nachtrag kann voraussichtlich vom 30. d. M. ab in den Tarifstationen eingesehen und käuflich bezogen werden.

Hannover, den 27. Mai 1904. (1423)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande, Tarifheft 2, werden am 1. Juni 1904 Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 c (Güter der Stückgutklasse II) zwischen Settenz und Altchemnitz in Höhe von α) 138 ₰ und β) 126 ₰ eingeführt.

Dresden, den 28. Mai 1904. (1424)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nassauisch-oberhessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.

Seite 88 des Tarifs ist beim Ausnahmetarif 5 a mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. nachzutragen:

Zollhaus mit Schnittfrachtsatz 0,33 ℳ für 100 kg in Abteilung a.

München, den 27. Mai 1904. (1425)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Würzburg und Saargemünd treten am 1. Juni 1904 außer Kraft.

Dieser Verkehr wird, soweit er sich über bayerische Linien zu bewegen hat, ausschließlich auf Grund des pfälzisch-bayerischen Gütertarifs abgefertigt.

München, den 27. Mai 1904. (1426)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung der Generaldirektion zu Dresden vom 28. April 1904, wonach der Tarif für den sächsisch-preußisch-südfranzösischen Güterverkehr vom 1. Juni 1900 nebst Ergänzungsblatt und Nachtrag I erst am 31. Juli 1904 außer Kraft tritt, wird mitgeteilt, daß die Rückvergütungen, welche gemäß diesseitigen Bekanntmachungen vom 29/10. 02, 2/1., 26/6., 3/9. und 7/12. 03 auf die Frachtsätze für den Übergangspunkt Alt-Münsterol des genannten Tarifs gewährt worden sind, bis auf weiteres, längstens jedoch bis zum Tage des Inkrafttretens des neuen deutsch-südfranzösischen Gütertarifs weiter bewilligt werden.

Der Einführungstermin dieses Tarifs wird besonders bekannt gegeben werden.

Straßburg, den 25. Mai 1904. (1427)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Königlich preußische Staatseisenbahnen, Königlich preußische Militär-Eisenbahn.
Gütertarif Teil II, Tarifheft II C
für das mittlere Gebiet.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1904 wird zum Tarifheft II C (Gruppe II) ein Nachtrag 1 ausgegeben. Er enthält neben sonstigen Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Briesnigk, Burgdorf b. Börßum, Grießen, Regierungsbezirk Frankfurt a/O., Groß-Gastrose, Heringen (Werra) und Schlagsdorf. Die Entfernungen für die Station Grießen, Regierungsbezirk Frankfurt a/O., treten jedoch erst vom Tage der Betriebseröffnung dieser Station für den Güterverkehr, der besonders bekannt gemacht werden wird, in Kraft.

Exemplare des Nachtrages können durch die Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zum Preise von 0,10 ℳ für das Stück bezogen werden.

Berlin, den 27. Mai 1904. (1428)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1904 werden folgende Stationen in den Tarif vom 1. Mai 1900 einbezogen:

a) in den Klassenguttarif:
die Stationen Cöpenick (Dir.-Bez. Berlin), Scheeßel (Dir.-Bez. Münster), Stelle, Winsen und Wulfsen (Dir.-Bez. Hannover);

b) in die Ausnahmetarife 3 und 3a (Lebendes Geflügel):
die Stationen Cöpenick und Moabit (Dir.-Bez. Berlin), Stelle und Winsen (Dir.-Bez. Hannover);

c) in den Ausnahmetarif 17 (Glaswaren):
die Station Döbern b. Forst (Dir.-Bez. Halle a/S.).

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Verwaltungen Auskunft.

Breslau, am 27. Mai 1904. (1429)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Im rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verband tritt am 1. Juni 1904 Nachtrag V zum Tarifheft 3 in Kraft. Er enthält neue, im wesentlichen ermäßigte Entfernungen für die Stationen Elsterwerda (B. D. B.), Gera (Reuß) usw. der sächsischen Staatsbahnen (Kilometertafel III des Tarifes).

Dresden, am 28. Mai 1904. (1430)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-bayerischer und Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbands-Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für die nach den Ausnahmetarifen 14 und L abgefertigten Rohzuckersendungen zur Abfuhr, für welche die bisher gewährte 18monatliche Ausfuhrfrist bis zum 31. August d. J. abläuft, diese Frist um weitere 6 Monate, mithin im ganzen auf 24 Monate verlängert.

Hannover, den 27. Mai 1904. (1431)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Rußland über Wien D. U. B.

Die unterm 13. April d. J. veröffentlichte Einführung des Nachtrags VI zum Tarif Teil II vom 1. April 1895 zum 1. Juni d. J. wird bis 15. Juni d. J. verschoben.

Breslau, den 28. Mai 1904. (1432)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Die im Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von belgischen nach württembergischen Stationen vom 1. November 1897 enthaltenen Bestimmungen über die Anwendung der ermäßigten Frachtsätze für gewisse Stationsverbindungen werden mit Geltung vom 15. Juli d. J. dahin abgeändert, daß zu diesen Sätzen nur Einzelsendungen von 10000 kg abgefertigt werden dürfen. Gleichzeitig wird die Vorbemerkung 8 dieses Tarifs und die Vorbemerkung 9 des belgisch-badischen Kohlentarifs vom 1. Juni 1896 in dem Sinne ergänzt, daß auch die nach pfälzischen Stationen bestimmten Wagen zur Bildung geschlossener Sendungen von 50000 oder 100000 kg benutzt werden können.

Nähere Auskunft erteilen die Tarifbureaus der beteiligten Verwaltungen.

Straßburg, den 23. Mai 1904. (1433)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Lokalgüterverkehr.
Einführung des Nachtrages VI zum Tarife Teil II, Heft 2.

Am 1. Juni 1904 gelangt der Nachtrag VI zum Lokalgütertarife Teil II, Heft 2 zur Einführung.

Derselbe enthält: den Tarif für die Lokalbahnen Chabówka-Zakopane und Neumarkt-Suchahora sowie die sich hieraus ergebenden Änderungen und Ergänzungen.

Dieser Nachtrag tritt mit dem Tage der Betriebseröffnung der Linie Neumarkt-Suchahora in Kraft.

Mit gleichem Tage wird der Tarif für die Eisenbahn Chabówka-Zakopane außer Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

Wien, am 28. Mai 1904. (1434)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Elsaß-lothringisch-schweizerischer und pfälzisch-schweizerischer Personen- und Gepäckverkehr.

Der neue Tarif für obenbezeichneten Verkehr tritt nicht am 1. Juni, sondern erst am 1. Juli d. J. in Kraft. Die in unserer Bekanntmachung vom 1. April d. J. T. 2810 veröffentlichten Erhöhungen der Fahrpreise sowie die Änderung des Mindesterhebungsbetrages für Gepäcksendungen und die bekannt gegebenen Einschränkungen in der direkten Abfertigung gelten daher erst von dem letztgenannten Zeitpunkt ab.

Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau.

Straßburg, den 25. Mai 1904. (1435)
Namens der beteiligten deutschen Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Am 1. Juni d. J. werden zu den Tarifen, Teil II, für den Berlin-Magdeburg-Halle-Erfurt-thüringisch-sächsischen Personenverkehr der Nachtrag VII und für den Breslau-Bromberg-sächsischen Personenverkehr der Nachtrag V ausgegeben. Die darin enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Dresden, am 28. Mai 1904. (1436)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

4. Effektenverkehr.

Die Ausreihung der IV. Serie Zinscoupons zu den 4½ prozentigen Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Emission), enthaltend die vom 2. Januar 1905 bis 1. Juli 1914 fälligen Zinscoupons nebst Talon zur Abhebung der V. Serie Zinscoupons, erfolgt von jetzt an

bei der Königlichen Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg

gegen Abgabe der alten Talons.

Über die Talons ist ein doppeltes Verzeichnis beizufügen, welches die Nummern in aufsteigender Reihenfolge enthalten und mit Unterschrift nebst Wohnungsangabe des Einreichers versehen sein muß. Formulare zu diesen Verzeichnissen werden von der Königlichen Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg unentgeltlich verabfolgt. Die Talons müssen nach den Eintragungen in den Verzeichnissen geordnet und mit einem Papierstreifen umschlossen sein.

Magdeburg, den 27. Mai 1904. (1437)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Verding
der Lieferung von Betriebsinventarien.

Die Lieferung a) von Oberwagen- und Schlußlaternen, Signallaternen, verschiedenen Handlaternen sowie Wand- und Pfahllaternen; b) von Bettwäsche, Handtüchern und wollenen Schlafdecken; c) von Äxten, Beilen, Eimern, Kies-, Schnee-, Gras- und Müllschaufeln, Spaten, Harken, Heckenscheren, Signalhörnern, Signalpfeifen, Schraubenschlüsseln, Drei- u. Vierkantschlüsseln, Gashahnschlüsseln, Gießkannen, Kneifzangen, Hämmern, Stopfhacken, Kohlenkasten und Stocheisen, Kohlenlöffeln, Schnecken- und Irwin-Bohrern soll öffentlich verdungen werden. Eröffnung der Angebote am 9. Juni 1904, vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 30. Juni 1904, abends 6 Uhr.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotsbogen für die unter a), b), c) genannten Gegenstände, je besonders, sind gegen postgeldfreie Einsendung von je 50 ₰ — nicht in Briefmarken — vom Vorstande unseres Zentralbureaus zu beziehen.

Münster i/W., den 24. Mai 1904. (1438)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Oberbaumaterialien für die Direktionen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen, und zwar:

1915 t Radlenker, 3920 t Weichenplatten, 19000 Stück Zungendrehstühle, 103000 Stück Gleitstühle, 13000 Stück Zungenkloben.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr 1, hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ — in bar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermine am 9. Juni d. J., vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 25. Juni d. J.

Essen/Ruhr, den 21. Mai 1904. (1439)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien.

Die in unseren Hauptwerkstätten Darmstadt 1 und 2 und Mainz-Süd sowie am Bahnhof Oberlahnstein lagernden abgängigen Werkstattsmaterialien, wie: Feuerbuchskupfer, Kupferabfälle und Späne, Messingabfälle, Messing- und Rotguß in Stücken und Spänen, Weißmetall in Stücken und Spänen, Eisenschrott, Dreh- und Bohrspäne aus Eisen und Stahl, Blechschrott, Gußschrott, Stahlschrott usw. sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen nebst Angebotbogen sind gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) von unserem Zentralbureau hier zu beziehen.

Die Angebote sind bis zum 25. Juni d. J., vormittags 10 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, portofrei an uns einzusenden.

Mainz, den 25. Mai 1904. (1440)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf alter Lokomotiven.

In den Hauptwerkstätten Breslau Märkisch, Breslau Freiburg und Lauban stehen 11 Lokomotiven zum Verkaufe. Angebote darauf sind in versiegelten Hüllen mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“ versehen an unser Zentralbureau hierselbst, Gartenstraße Nr 106, bis 18. Juni d. J., vorm. 10½ Uhr, einzureichen. Formulare zu den Angeboten nebst Bedingungen können von dem vorbezeichneten Bureau in den Dienststunden von 8–3 gegen Einzahlung bezw. porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,40 ℳ für 1 Satz bezogen werden.

Breslau, im Mai 1904. (1441)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 43. 4. Juni 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Schaltung der Weichen auf Schutzstellung.

Zu § 56 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Die Eisenbahnen der Erde.

Maßnahmen zur Beschleunigung der Truppentransporte auf der Sibirischen Eisenbahn.

Nachrichten:

Deutschland: Jahresabschluß der Reichsbahnen. — Eröffnung der preuß. Staatsbahnstrecke Forst-Guben. — Eutin-Lübecker E. — Eisenbahnprojekt Hasselbrook b/Hamburg-Olsdorf. — Erweiterte Freifahrt für Eisenbahnarbeiter. — Motorwagen - Verbindung im Bielatal (Sachsen). — Eingaben um Erbauung neuer Eisenbahnlinien in Württemberg. — Einheitliches Signalbuch. — Sozialdemokratische Verleumdung bestraft. — Personalnachrichten.

Österreich: Der Durchschlag des Wocheiner Tunnels. — Semmeringfeier. — Stubaitalbahn. — Sektionschef von Pichler †.

Ungarn: Die ungar. Eisenbahnpolitik. — Kaschau-Oderberger E.

Übrige europäische Länder: Rundreise- u. Sommerfahrkarten in Frankreich. — Betriebsergebnisse des sechs großen französ. Eisenbahngesellschaften in 1903. — Entschädigung für Erfindungen bei den schweizer. Bundesbahnen. — „Bernische Staatsbahnen." — Verbot der Annahme von Volksvertretungsmandaten durch Eisenbahnbedienstete in der Schweiz. — Simplontunnel. — Betriebsergebnisse der adriatischen Bahnen. — Fremde Weltteile: Uber den Bau der Baikal-Umgehungsbahn. — Brand auf dem Güterbahnhofe in Jersey City (Nordamerika).

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Bücher- und Zeitschriftenschau.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr 16 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Die Schaltung der Weichen auf Schutzstellung.

Vom Regierungsbaumeister Blum, Heidelberg.

Die Sicherung der Fahrstraßen gegen gefährdende Fahrten von den Nachbargleisen aus erfolgt am zuverlässigsten durch sogen. ablenkende Stellung der Weichen. Gekuppelte, d. h. an eine gemeinsame Stellvorrichtung angehängte Weichen

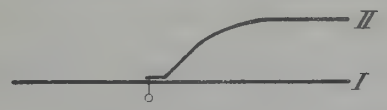


Abb. 1. Gleisverbindung ohne Schutzweiche.

müssen deshalb stets so geschaltet sein, daß sie nicht nur zusammen eine vollständige Gleisverbindung darstellen, sondern auch gegenseitig als Schutzweichen wirken.

Welche Aufgabe der ablenkenden Weiche im allgemeinen zufällt, mag zunächst an dem einfachsten Beispiele erklärt werden.

Sind zwei Gleise *I* und *II* auf die gewöhnlichste, in Abb. 1 dargestellte Weise miteinander verbunden, so kann das Gleis *I* gegen Fahrten von Gleis *II*, abgesehen von dem unzureichenden Mittel der Gleissperren, nicht geschützt werden, weil die Weiche von der Wurzel erreicht und deshalb aufgeschnitten werden kann. Soll die Sicherung des Gleises *I* gegen Gleis *II* eine vollständige sein, so muß eine einfache Weichenverbindung nach Abb. 2 zur Anwendung kommen und die Bedingung erfüllt sein, daß Weiche 2 gerade steht, wenn auch Weiche *1* diese Stellung einnimmt. Ist alsdann das Gleis *I* in gerader Erstreckung bei gerade stehender Weiche *1* zu befahren, so ist wegen der ebenfalls geraden Stellung der Weiche 2 jede Verbindung zwischen den beiden Gleisen aufgehoben und gefährdende Fahrten von dem Nachbargleis sind ausgeschlossen. Dieser Schutz des einen Gleises gegen das andere ist bei gerader Stellung der zu befahrenden Weiche ohne weiteres stets vorhanden, wenn die beiden zusammengehörenden Weichen so gekuppelt sind, daß deren Lage miteinander übereinstimmt. Umgekehrt ist bei Umstellung der gemeinsamen Stellvorrichtung die vollständige Gleisverbindung hergestellt.

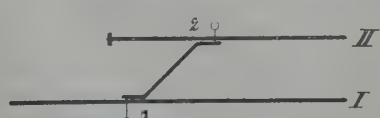


Abb. 2. Gleisverbindung mit Schutzweiche.

Schwieriger ist die Schaltung auf Schutzstellung, wenn sich in der Weichenverbindung halbe oder ganze Kreuzungsweichen (englische Weichen) befinden.

Die beiden verschiedenen Arten der Anwendung der halben Kreuzungsweichen sind in der Abb. 3 bei *a* und *b* durch

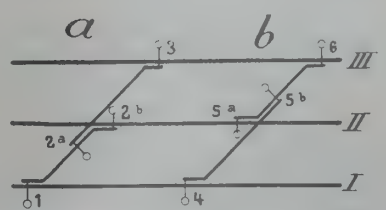


Abb. 3. Weichenverbindung mit verschiedener Anordnung der halben Kreuzungsweiche.

schematische Achsendarstellung zur Anschauung gebracht. Danach kann in dem einen Falle nur von Gleis *I* aus, in dem anderen nur von Gleis *III* aus nach den beiden Nachbargleisen gefahren werden. Dieser Unterschied in der Anwendung der halben Kreuzungsweiche macht sich insbesondere in der Schaltungsanordnung auf Schutzstellung geltend.

Die Wirkungsweise der ganzen dargestellten Weichenverbindung läßt zu, die im Verbindungsstrange liegende Auslenkung

der Kreuzungsweiche nach Maßgabe der Darstellungen bei *a* und *b* in Abb. 4 in das nächste Parallelgleis verlegt zu denken, wodurch sich die Weichenverbindung in zwei einfache S-Verbindungen nach Art der in Abb. 2 gezeichneten zerlegt. Mit diesem Hilfsmittel läßt sich nun die für die einzelnen Fälle

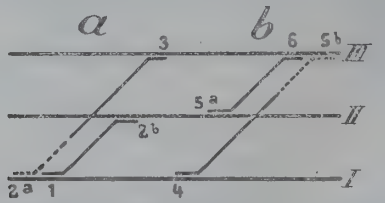


Abb. 4. Zerlegung der Weichenverbindungen der Abb. 3 zu einzelnen S-Verbindungen.

erforderliche Schaltung einer halben Kreuzungsweiche ohne Mühe ableiten.

Zunächst ergibt sich, daß die Auslenkungspaare *1/2 b*, *2 a/3* sowie *4/5 b* und *5 a/6* unter dem Gesichtspunkte der Kupplung auf Schutzstellung stets ein zusammengehörendes Ganze bilden, wonach die Frage leicht zu beantworten ist, welche Auslenkungspaare in den Verschluß der Stellwerke einzubeziehen sind, je nachdem eine der innerhalb der Gleise *I*, *II*, *III* möglichen Fahrstraßen in Betracht kommt.

Soll das durchgehende Gleis *I* benutzt werden, so genügt im Falle *a* nicht nur der Verschluß der Weiche *1* als befahrene und damit der gekuppelten Auslenkung *2 b* als ablenkende Weiche, sondern es muß auch die im übernächsten Gleis liegende Weiche *3* zur Ablenkung gerade stehen, weil sonst in die Weichenspur gelangende Fahrzeuge die Weiche *2 a* aufschneiden und die Fahrt auf Gleis *I* gefährden würden.

Anders ist die Verschlußnotwendigkeit bei Fall *b*, bei welchem es zur Sicherung des Gleises *I* genügt, die Auslenkung *5 b* in gerader Stellung festzulegen, was ohne weiteres infolge der Kupplung derselben mit Weiche *4* schon durch Einstellung der letzteren erfolgt. Die Verbindung *5 a/6* besitzt keine Verbindung mit dem benutzten Gleis *I*, so daß deren Lage eine beliebige sein kann. Im ersteren Falle müssen daher beide Auslenkungen der halben Kreuzungsweiche in das Verschlußregister einbezogen sein, im letzteren Falle nur die zur befahrenen Weiche gehörende bezw. mit ihr gekuppelte Auslenkung.

In ähnlicher Weise ergeben sich die erforderlichen Schutzstellungen auch für die Benutzung der übrigen Gleise, und es muß nur noch nachgeprüft werden, ob diese Schaltungen auch für die gesicherte Befahrung der Weichenstraße selbst geeignet sind. Dies ist nun in gleicher Weise der Fall, denn führt z. B. der eingestellte Gleisweg über die Weichen *1/2 b* von Gleis *I* nach Gleis *II*, so muß nicht nur diese gekuppelte Weichenverbindung krumm und die Auslenkung *2 a* (Abb. 3) gerade stehen, sondern es ist zugleich infolge der Kupplung *2 a/3* auch die Schutzstellung der Weiche *3* für die eingestellte Fahrstraße erreicht. Ferner ist bei gleichzeitiger Benutzung sämtlicher drei Gleise Schutzstellung der einzelnen Weichen für jedes Gleis vorhanden.

Diese Vorteile der einfachen, sowohl der Fahrstraßensicherung wie auch der unmittelbaren Weichenstraßenbenutzung entsprechenden Einstellmöglichkeit der halben Kreuzungsweiche wären nicht gegeben, wenn etwa beide Auslenkungen der Weiche selbst an einen gemeinsamen Stellhebel zusammengelegt wären.

Es ergibt sich sonach die Notwendigkeit, die halbe Kreuzungsweiche so zu schalten, daß jede Auslenkung derselben mit derjenigen Weiche des Nachbargleises gekuppelt wird, welche mit ihr eine einfache Weichenverbindung (S-Verbindung) bildet oder sich zu einer solchen darstellen läßt, wobei zur Herbeiführung der erforderlichen Schutzstellung stets diejenige S-Verbindung in bestimmter Lage festgelegt sein muß, deren eine Auslenkung tatsächlich oder bei gedachter Verlängerung im befahrenen Gleis liegt.

Hiernach läßt sich auch die oft schwierig erscheinende Schaltung einer Weichenverbindung ableiten, in welcher sich eine ganze Kreuzungsweiche befindet, wie es der hierfür einfachste Fall nach den Abb. 5 und 6 zeigt.

Es gilt zunächst, zu zeigen, daß die bei unmittelbarer Handbedienung oft übliche Zusammenlegung sämtlicher vier Auslenkungen der ganzen Kreuzungsweiche, nämlich die „Schaltung auf Kreuzung", nicht beibehalten werden kann, wenn irgend welche Teile der Weichenverbindung *1, 2, 3* in zu sichernden Fahrstraßen liegen und sonach die nach dem betreffenden Gleiswege hinführenden Weichen bezw. Auslenkungen unbeschadet der Ermöglichung der sonst zulässigen Fahrten ablenkende Stellung, also Schutzstellung, einnehmen sollen.

Bei der Schaltung auf Kreuzung sind die vier Auslenkungen *a*, *b*, *c*, *d* der Kreuzungsweiche *2* in der Weise an den gemeinsamen Stellhebel angehängt, daß in dessen Grundstellung die beiden sich kreuzenden geraden

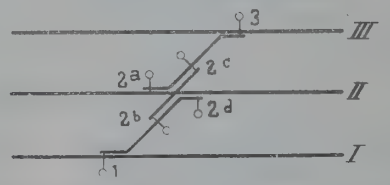


Abb. 5. Weichenverbindung mit ganzer Kreuzungsweiche.

Stränge, also die zwei Weichenlinien *a d* und *b c*, daher in umgekehrter Stellung die Kurvenlinien *a c* und *b d* befahrbar sind. Die einander gegenüberliegenden Auslenkungen müssen deshalb entgegengesetzte Bewegungsrichtung erhalten. Die Unbrauchbarkeit dieser Schaltung zeigt sich sofort, wenn z. B. eine Fahrstraße auf das durchgehende Gleis *I* in ordnungsgemäßer Weise gesichert werden soll. Hierfür ist zunächst er-

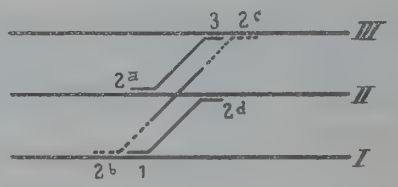


Abb. 6. Zergliederung der ganzen Kreuzungsweiche zu einzelnen S-Verbindungen.

forderlich, daß außer der zu befahrenden Weiche *1* auch die Auslenkung *2 d* (Abb. 5) zur Ablenkung feindlicher Fahrten von Gleis *II* aus gerade stehen muß. Dies bedingt bei Schaltung der englischen Weiche auf Kreuzung Einstellung des Weichenhebels in die Lage für die geraden Stränge, so daß über die Weiche *3* in die Weichenstraße gelangende Fahrzeuge über *2 c* nach der Wurzel von *2 a* gelangen, diese Auslenkung aufschneiden und so die Fahrstraße „Gleis *I*" gefährden würden. Zur Verhütung dieser Betriebsgefahr müßte demnach die Weiche *3* zur Ablenkung gerade stehen; dann aber wäre ausgeschlossen, daß zu gleicher Zeit mit der Befahrung des Gleises *I* auch die mit diesem Gleis in keinem Zusammenhange stehende Weichenverbindung *2 a/3* zur Überleitung von Fahrten von Gleis *II* nach *III* oder umgekehrt benutzt werden könnte.

Hierzu kommt, daß bei dieser Schaltung auf Kreuzung für sämtliche Weichen *1, 2, 3* je ein besonderer Stellhebel erforderlich würde, so daß, was eine jedesmalige Untersuchung ergibt, für jede der möglichen Fahrstraßen sämtliche drei Hebel in bestimmter Lage festzulegen wären.

Die für die Sicherung der Fahrstraßen notwendige Schaltung auf Schutzstellung verlangt im Gegensatze zu derjenigen auf Kreuzung eine Trennung der Stellvorrichtung für die Auslenkungen der ganzen Kreuzungsweiche in zwei Teile, und zwar in solcher Anordnung, daß jeweils die

beiden auf der einen Seite des Kreuzungspunktes liegenden Auslenkungen an je einen Stellhebel angehängt werden und die zusammengelegten Auslenkungen übereinstimmende Bewegungsrichtung erhalten.

Hierbei können alsdann die vereinigten Auslenkungspaare der ganzen Kreuzungsweiche in gleicher Weise, wie bei der halben Kreuzungsweiche mit denjenigen Auslenkungen der Nachbargleise in Schaltung auf Schutzstellung gekuppelt werden, welche mit einer der ersteren eine S-Verbindung darstellen. Dies ist der Fall für *1* mit *2 d* und *3* mit *2 a* (Abb. 5), so daß in der behandelten Weichenstraße die Kupplungen *1/2 c d* und *3/2 a b* entstehen, wodurch gegenüber der Schaltung auf Kreuzung zunächst der Vorteil erreicht ist, daß man mit zwei anstatt drei Stellhebeln auskommt. Ferner hängen bei erstgenannter Kupplung vier, jetzt aber nur drei Auslenkungen an einem Hebel.

Um nun zu zeigen, daß die Schaltung auf Schutzstellung gegenüber derjenigen auf Kreuzung auch den Vorzug besitzt, daß die erforderlichen ablenkenden Weichenstellungen ohne weiteres vorhanden sind, wenn die zu befahrende Weiche entsprechend eingestellt ist, und ohne daß sonst zulässige Fahrten unnütz ausgeschlossen sind, ist die Weichenstraße *1, 2, 3* in Anlehnung an die oben gegebene Ableitung in Abb. 6 ebenfalls zu einfachen Weichenverbindungen auseinandergezogen.

Bei Betrachtung dieser Darstellung zeigt sich, daß, wenn z. B. in gleicher Weise wie oben für die Befahrung des Gleises *I* die befahrene Weiche *1* eingestellt ist, auch die Sicherung dieses Gleises gegen gefährdende Fahrten von den Nachbargleisen aus vorhanden ist, weil die zusammengelegten und mit Weiche *1* gekuppelten Auslenkungen *2 c d* zugleich gerade und somit auf Ablenkung sowohl für Gleis *II*, wie auch für Gleis *III* stehen, daß aber die Weichenverbindung *3/2 a* beliebig benutzbar bleibt.

Soll anderseits der Gleisweg von *I* nach *II* über die krumm stehende Weichenverbindung *1/2 d* führen, so werden die Auslenkungen *1* in krummer, *2 b* in gerader und *2 d* ebenfalls in krummer Stellung befahren. Durch die entsprechende Weichenstellung haben infolge der Kupplung auch die Auslenkungen *2 c* krumme, *2 a* und *3* gerade Stellung erhalten, wodurch auch die Schutzstellung der ablenkenden Weiche *3* erreicht ist, das von der eingestellten Fahrstraße unberührt bleibende Gleis *III* aber ohne Einschränkung benutzbar bleibt.

Im ersteren Falle, da nur eine Auslenkung in der Fahrstraße selbst liegt, genügte eine Hebelstellung zur Sicherung der Fahrstraße, in letzterem, wo auch die an einem anderen Hebel hängende Auslenkung *2 b* befahren wird, war ebenfalls keine besondere Hebelstellung erforderlich, lediglich um etwa schützende Weichen in Schutzstellung zu bringen. Bei der Schaltung auf Schutzstellung sind also im Gegensatze zu derjenigen auf Kreuzung besondere Hebelstellungen für die Schutzstellung der ablenkenden Weichen nicht erforderlich, was wiederum einen bedeutenden betriebstechnischen Vorteil darstellt.

Treten an Stelle der einfachen Weichen wiederum halbe oder ganze Kreuzungsweichen, so kommen naturgemäß die gegebenen Grundsätze der Schaltung zur wiederholten Anwendung, wobei die Auflösung der Weichenverbindungen in S-Verbindungen stets gute Dienste leistet.

Bezüglich der praktischen Verwertbarkeit der Weichenkupplung hat sich erwiesen, daß ihre Anwendung nicht immer unbedenklich ist und die Nachteile die Vorzüge oft aufwiegen, wenn nicht gar überwiegen. Diese Frage war auch Gegenstand der Behandlung auf der letzten Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen *), nach deren Beschlüssen das Kuppeln von Weichen unter bestimmten Bedingungen zwar für zulässig erachtet wird, eine bündige Regel hierfür aber bei der Verschiedenartigkeit der bei den einzelnen Verwaltungen geltenden Bedingungen nicht aufgestellt werden konnte.

Zunächst muß bemerkt werden, daß die Weichenkupplung schon in der Bedienungsfähigkeit der Stellvorrichtung Grenzen hat, indem nur so viele Auslenkungen an eine Stellvorrichtung angehängt werden dürfen, daß der Bewegungswiderstand der Weichenzungen den leichten Gang der Stelleinrichtung nicht zu sehr beeinträchtigt. Aus diesem Grunde werden im allgemeinen nicht mehr als drei Auslenkungen gekuppelt, so daß die dargestellte Kupplung nicht zur Anwendung kommen darf, wenn zwei ganze Kreuzungsweichen hintereinander liegen, da sonst die Stellvorrichtung mit vier Auslenkungen belastet würde. In diesem Falle muß jedes Auslenkungspaar der Kreuzungsweichen einen gesonderten Stellhebel erhalten, wodurch alsdann die Hauptvorteile der Kupplung, nämlich die unmittelbare Erzielung der Schutzstellung der anschließenden Weichen und die Ersparnis an Weichenhebeln, verloren gehen. Indessen würde eine zu starke Belastung der Stellvorrichtung die Bedienung zu sehr erschweren und die Zuverlässigkeit des richtigen Weichenschlusses sehr in Frage stellen.

Ein weiterer Nachteil ist mit der Weichenkupplung verbunden, wenn über die Weichenverbindung rangiert wird und die verbundenen Gleise einigermaßen weit auseinander liegen. Die Weiche, über welche die einzelnen Wagen oder Zugteile abgestoßen werden oder ablaufen, darf alsdann nicht bereits umgestellt werden, wenn sie selbst pfahlfrei geworden ist, sondern es muß zugewartet werden, bis auch die im anderen Gleis liegende Weiche vollständig frei ist. Hierdurch ist nicht nur ein bedeutender Zeitverlust für die Abwicklung des Rangiergeschäfts bedingt, sondern es liegt auch die Gefahr vorzeitiger Weichenumstellung und daher häufigen Weichenaufschneidens nahe.

Am bedenklichsten ist die Anwendung der Kupplung bei Weichen, deren eine durch Rangierbewegungen aufgeschnitten werden kann, während die andere von einem Zuge spitz befahren wird. Besitzen nämlich die Weichen aufschneidbare Spitzenverschlüsse, so überträgt sich die durch das Aufschneiden erfolgte Umstellung der Rangierweiche auch auf die andere in einer Fahrstraße liegende Weiche, wodurch der schon vorgekommene Fall eintreten kann, daß entweder der Zug nach einem falschen Gleis hingelenkt wird, wenn das Aufschneiden der Weichenverbindung nicht frühzeitig genug bemerkt wurde oder die richtige Weichenstellung nicht mehr rechtzeitig erfolgen konnte, oder daß die Umstellung der spitzbefahrenen Weiche unter dem Zuge erfolgt und dadurch zur Entgleisung kommt. Diese Möglichkeit der weittragendsten Betriebsgefährdung sollte auch trotz hierfür etwa bestehender besonderer fahrdienstlicher Weisungen die Anwendung der Kupplung für derart angeordnete und benutzte Weichenverbindung verbieten.

Hierzu kommt die allgemeine Erwägung, die indessen auch für die einfachen Weichen gilt, daß die Verläßlichkeit gekuppelter Weichen mit der Entfernung vom Stellwerke abnimmt.

Dementsprechend kann die Beurteilung des Wertes der Weichenkupplung in Anlehnung an die Beschlüsse der Technikerversammlung in Folgendem zusammengefaßt werden:

Als Vorteile der Weichenkupplung sind zu bezeichnen:

1. die unmittelbare Erzielung der Schutzstellung der mit den befahrenen Weichen verbundenen Weichen, unter Voraussetzung der Schaltung auf Schutzstellung;
2. Verringerung der Zahl der Stellhebel, dadurch einfachere Bedienung, kürzere Stellwerke und Verminderung der Anlage- und Unterhaltungskosten.

Als Nachteile sind zu bezeichnen:

1. das Entstehen betriebsgefährlicher Weichenstellungen beim Aufschneiden einer der gekuppelten Weichen;

*) Siehe „Fortschritte der Technik des deutschen Eisenbahnwesens in den letzten Jahren. Siebente Abteilung. 1903."

2. Verzögerung beim Rangieren durch Zuwarten mit dem Umstellen, bis die Weichenverbindung vollständig durchlaufen ist;
3. Erhöhung des Bewegungswiderstandes beim Bedienen der Weichen und dadurch beeinträchtigte Zuverlässigkeit des richtigen Anliegens der Weichenzungen.

Unzweckmäßig erscheint daher die Weichenkupplung für Rangierweichen bei weit auseinander liegenden Gleisen;

bedenklich bei Kupplung von mehr als drei Auslenkungen;

unzulässig, wenn die eine Weiche vom Zuge spitz befahren wird, während über die andere rangiert wird.

Die mit überwiegenden Vorzügen verbundene Anwendungsfähigkeit der Weichenkupplung und insbesondere der Schaltung auf Schutzstellung ist aber immerhin eine so häufige und deshalb deren Anwendung eine so verbreitete, daß deren Verständnis für die Beherrschung der Grundzüge des Eisenbahnsicherungswesens eine unerläßliche Voraussetzung ist.

Zu § 56 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Es waren Meinungsverschiedenheiten darüber entstanden, ob dann, wenn das Gut vollständig — d. h. auf einmal, nicht allmählich — in die Güterhalle angeführt, der Frachtbrief aber zunächst gar nicht, sondern erst nach einigen Tagen übergeben wird, bei Berechnung des Lagergeldes die in § 56 (1) der Eisenbahn-Verkehrsordnung vorgesehene lagerzinsfreie Zeit von 24 Stunden zu gewähren, oder ob das Lagergeld für die ganze Zeit von der Auflieferung des Gutes bis zur Übergabe des Frachtbriefs zu berechnen ist.

Die Natur des Frachtgeschäfts, insbesondere des Eisenbahnfrachtgeschäfts, bringt es mit sich, daß neben der Hauptverpflichtung des Frachtführers — der Beförderung der Güter — noch andere zur Vorbereitung, Durchführung und Beendigung dieser Hauptleistung erforderliche Verpflichtungen entstehen. Darunter gehört vor allem die in gewissem Umfang vor, bei und nach dem Transport bestehende Verwahrungspflicht mit strengerer oder milderer Haftung, je nachdem das Gut zum Transport angenommen oder, zwar hierzu bestimmt, doch erst vorläufig eingelagert ist. Die Gegenleistung des anderen Teils für diese der Eisenbahnverwaltung als Frachtführerin obliegende Verwahrung, Bereitstellung von Räumen und Transportmitteln regeln die §§ 56, 59 und 69 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, von denen der § 56 die Antwort auf die eingangs aufgeworfene Frage gibt.

Wie der § 55 den Eisenbahnunternehmer in den Fällen, in denen er zu einer sofortigen Beförderung nicht imstande ist, zwar zur Verwahrung verpflichtet, gegen übermäßige Inanspruchnahme seiner Einrichtungen aber wieder schützt, so soll § 56 ihm Ersatz gewähren, wenn nach der Annahme des Gutes (Gestellung von Wagen) durch ihn dem Transport Hindernisse aus der Person des Versenders entgegentreten; nach dieser Bestimmung soll die Eisenbahn Lager-(Wagenstand-)geld erheben dürfen:

1. bei Verzögerung der Auflieferung,
2. bei der durch den Versender verursachten Notwendigkeit einer Frachtbriefberichtigung.

Der weitere (dritte) Fall, daß das Gut zunächst ohne Frachtbrief aufgeliefert wurde, bleibt unerwähnt. Bei der augenfälligen Ähnlichkeit der drei Fälle erhebt sich die Frage, ob bei Ziffer 3 die Anwendbarkeit des § 56 ausgeschlossen ist. (Im folgenden wird nun das Wagenstandgeld nicht mehr berücksichtigt.)

Wenn sich die Lagergeldschuld rechtlich auf den Frachtvertrag gründet, so ist die Unanwendbarkeit des § 56 auf Ziffer 3 ganz zweifellos, weil ja der Frachtvertrag durch Annahme von Gut und Frachtbrief geschlossen wird, im gegebenen Fall aber gerade der Frachtbrief fehlt. Diese Begründung des Lagergeldanspruches auf den abgeschlossenen Frachtvertrag ist aber unrichtig, wie eine Betrachtung schon des ersten von § 56 ausdrücklich betroffenen Tatbestandes zeigt. So wenig zum Abschluß des Frachtvertrages die Annahme des Gutes ausreicht, so wenig genügt die Annahme des Frachtbriefes ohne Gut; angenommen ist das Gut aber erst dann, wenn das ganze zum Brief gehörige Gut hingegeben (aufgeliefert) ist. Auch in den anderen Fällen lassen sich Zweifel in den Bestand eines Frachtvertrages setzen. Als Rechtsgrundlage kann das Gesetz also nur entweder einen besonderen Vertrag oder sich selbst gewollt haben; ob das eine oder das andere zutrifft, ist für die hier zu entscheidende Frage ohne Bedeutung, da in keinem Fall bezüglich ihrer die Analogie durch die rechtliche Konstruktion ausgeschlossen ist. Steht hiernach die Zulässigkeit eines Analogieschlusses an und für sich fest, so ergibt auch die Fassung des Gesetzes oder sein sonstiger Inhalt keinen Anhaltspunkt für eine bestimmte Absicht des Gesetzgebers bei der Nichterwähnung der dritten Möglichkeit. Da nach § 55 bei dem regelmäßigen Verlauf der Dinge Gut ohne Frachtbrief nicht einmal zur vorläufigen Einlagerung kommt, so ist die Übergehung des Ausnahmefalles sehr wohl erklärlich, aber sicher kein Beweisgrund gegen die analoge Anwendung des Gesetzes. Das weitere Erfordernis hierfür: „Gleichheit des Grundes für die Anwendbarkeit des Gesetzes auf den von ihm nicht geregelten Fall" — ist auch gegeben. Dieser trägt dieselben Kennzeichen, wie die gesetzlichen Fälle:

a) es ist zum Transport bestimmtes Gut aufgeliefert;
b) die Beförderung kann wegen eines durch den Versender verursachten Hindernisses nicht erfolgen;
c) das Interesse des Frachtführers ist in allen Fällen das gleiche.

Zur Rechtfertigung für a) und b) bedarf es keiner weiteren Ausführungen, und auch zu c) wird eine kurze Bemerkung genügen. Wenn in der Tat das Lagergeld ein Ersatz für die Beanspruchung der Räume und Dienste, zugleich vielleicht ein Mittel sein soll, den Versender zur Beseitigung der bestehenden Hindernisse anzuspornen, so ist nicht gut einzusehen, weshalb in dem dritten Fall ein besonderes Interesse an dem früheren Beginn der zinspflichtigen Zeit bestehen soll. Wenn einmal die Organe des Unternehmers das Gut ohne den Frachtbrief angenommen haben, so ist die Sachlage gerade so, wie wenn dem Versender ein unvollständiger Frachtbrief zurückgegeben wurde; vorausgesetzt ist selbstverständlich, daß es sich wirklich um Gut handelt, das zum Transport bestimmt ist.

Anerkennt man die Anwendbarkeit des § 56 im gegebenen Fall nicht, so ist ein Lagergeldanspruch nach der Eisenbahn-Verkehrsordnung und dem darauf beruhenden Tarif überhaupt nicht begründet; es müßte vielmehr auf das allgemeine Recht gegriffen werden, was für den Frachtführer wegen der Erschwerung des Beweises eine Verschlechterung der Rechtslage bedeutete. Dies liegt bei der ungerechtfertigten Bereicherung und unerlaubten Handlung klar zutage. Aber auch wenn man hier wieder einen besonderen, von § 56 jedoch nicht umfaßten Vertragsabschluß annimmt, so müßte stets die Angemessenheit und Üblichkeit des Lagergeldes behauptet und unter Umständen, neben der weiteren Tatsache, daß keine unentgeltliche Verwahrung beabsichtigt war, unter Beweis gestellt werden, während § 56 einfach die Berufung auf den Tarif gestattet. Dient sonach ,diese Auslegung des § 56 dessen Absichten entsprechend den Interessen des Unternehmers, ohne zugleich andere zu beeinträchtigen, so ist die Analogie, deren Zulässigkeit feststeht, auch geboten.

Die oben gestellte Frage ist also dahin zu beantworten, daß im gegebenen Fall § 56 anzuwenden und eine lagerzinsfreie Zeit von 24 Stunden zu gewähren ist.

Zu demselben Ergebnis führt aber auch, soweit sich darauf überhaupt der Anspruch gründen läßt, die Anwendung des allgemeinen Rechts, da mangels einer besonderen Preisvereinbarung eben ein angemessener Preis zu setzen ist und bei der Frage, ob überhaupt ein Entgelt zu leisten ist, die Übung entscheidet. Es darf wohl als sicher angenommen werden, daß die Gerichte eben einfach die Grundsätze der Verkehrsordnung und des Tarifs als der Übung entsprechend und angemessen ansehen würden.

Karlsruhe, Mai 1904.

Janzer, Regierungsassessor.

Die Eisenbahnen der Erde.

Eine zumeist nach amtlichen Quellen bearbeitete Statistik über die Eisenbahnen der Erde wird, wie alljährlich, im Maihefte des „Archivs für Eisenbahnwesen" veröffentlicht, und entnehmen wir ihr die nachstehenden, auf alle fünf Erdteile sich erstreckenden Angaben.

Am Schlusse des Jahres 1902 hatten die im Betrieb befindlichen Eisenbahnen aller Länder der Erde eine Gesamtlänge von 838 216 (816 755) km. Ihre Länge ist also um 21 461 km gewachsen. Diese Gesamtlänge übertrifft das 20.9 fache der Länge des Erdumfangs am Äquator (40 070 km) um 753 km und kommt nahezu dem 2,2 fachen der Entfernung des Mondes von der Erde (384 420 km) gleich. Die angegebene Zahl bezeichnet die Bahn-, nicht die Gleislänge, welch letztere wegen der vielen zwei- und mehrgleisigen Bahnen noch eine bedeutend größere ist, und umfaßt nur die Haupt- und die für den öffentlichen Verkehr bestimmten voll- und schmalspurigen Nebenbahnen. Ausgeschlossen sind dagegen alle unter den Begriff der „Kleinbahnen" fallenden Linien, namentlich die städtischen Straßenbahnen u. dergl.

Von den einzelnen Erdteilen steht in bezug auf Bahnlänge wie bisher Amerika mit 421 571 km — also etwa 2500 km mehr als die Hälfte der gesamten Eisenbahnlänge der Erde — obenan. Danach folgt Europa mit 296 051 km. Mit bedeutend kleineren Zahlen treten noch immer die übrigen Erdteile auf: Asien mit 71 372, Australien mit 25 805 und schließlich Afrika mit der im Verhältnis zu seiner Flächengröße nur sehr unbedeutenden Länge von 23 417 km.

Unter den einzelnen Staaten haben die Vereinigten Staaten von Amerika die größte Eisenbahnlänge mit 325 777 km; danach folgen das Deutsche Reich mit 53 700 km, dann das europäische Rußland, das einschließlich Finnland ein Netz von 52 339 km aufweist, Frankreich mit 44 654 km, Britisch-Ostindien mit 41 723 km, Österreich-Ungarn mit 38 041 km, Großbritannien und Irland mit 35 591 km.

In bezug auf die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes, d. h. das Verhältnis der Eisenbahnlänge der einzelnen Länder zu deren Flächengröße, steht, wie bisher, das industriereiche, dichtbevölkerte Königreich Belgien mit 22,5 km Eisenbahn auf je 100 qkm Fläche obenan. Danach folgen das Königreich Sachsen mit 19,6, Baden mit 13,8, Elsaß-Lothringen mit 13, Großbritannien und Irland mit 11,3 km Eisenbahn auf je 100 qkm Fläche. Die geringste Dichtigkeit haben unter den europäischen Ländern Norwegen mit 0,7 und Rußland mit 0,9 km Eisenbahn auf 100 qkm Fläche. Von den außereuropäischen Ländern haben die Vereinigten Staaten von Amerika mit 4,2 km Eisenbahn auf 100 qkm das dichteste Netz. Danach folgen die australische Kolonie Viktoria mit 2,3, das kleine portugiesische Gebiet in Indien mit 2,2, die britische Kolonie Natal mit 1,7, die australische Kolonie Tasmanien mit 1,5 km Eisenbahn auf 100 qkm Fläche.

Das Verhältnis der Eisenbahnlänge zur Einwohnerzahl ist unter den europäischen Ländern am günstigsten in dem im Verhältnis zu seiner Flächenausdehnung nur schwach bevölkerten Schweden, wo 23,9 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner kommen. Danach folgen Dänemark mit 12,7, die Schweiz mit 12, Frankreich mit 11,5 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner. Von den außereuropäischen Ländern hat die australische Kolonie Queensland im Verhältnis zur Einwohnerzahl die größte Eisenbahnlänge — 92,9 km auf 10 000 Einwohner. Danach folgen die Kolonien Südaustralien mit 83,4, Westaustralien mit 77,2, Tasmanien mit 58 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner.

Der Zuwachs, den die Eisenbahnen der Erde in der Zeit vom Schlusse des Jahres 1898 bis dahin 1902 erhielten, hat 87 242 km oder 11,6 % betragen. Der Zuwachs betrug 1895 bis 1899 = 71 723 km oder 10,2 %, 1896 bis 1900 = 73 927 km oder 10,3 %, 1897 bis 1901 = 83 265 km oder 11,4 %. Die Tätigkeit im Eisenbahnbau ist also im Steigen begriffen. Den größten Anteil an dem Zuwachs hat wieder Amerika mit 35 234 km; danach folgt Europa mit 26 307, Asien mit 17 767, Afrika mit 5463 und Australien mit 2471 km.

In einer letzten Übersicht sind sodann zur Berechnung der annähernden Anlagekosten die auf die Bahnen verwendeten Geldbeträge zusammengestellt, und zwar getrennt für Eisenbahnen in Europa und für Eisenbahnen in außereuropäischen Ländern. Diese Trennung war notwendig, weil der größte Teil der Eisenbahnen in Europa in der gesamten Anlage weit sorgfältiger ausgeführt und wesentlich besser mit Doppel- und Nebengleisen, Sicherheitseinrichtungen, Betriebsmitteln usw. ausgestattet ist, als die Eisenbahnen in den außereuropäischen Ländern. Die durchschnittlichen Kosten eines Kilometers Bahnlänge ergeben sich danach für Europa zu 299 372 ℳ, für die außereuropäischen Länder zu 148 719 ℳ. Die Kosten für die am Schlusse des Jahres 1902 im Betrieb gewesenen Eisenbahnen berechnen sich für Europa auf 299 372 × 296 051 = 88 629 379 972 Mark und für die Eisenbahnen in den außereuropäischen Ländern auf 148 719 × 542 165 = 80 630 236 635 ℳ, zusammen Anlagekapital der am Schlusse des Jahres 1902 in Betrieb gewesenen Eisenbahnen 169 259 616 607 ℳ oder rund 169¼ Milliarden Mark. Eine Rolle von Zwanzigmarkstücken, die diesen Betrag enthielte, würde eine Länge von etwa 11 800 km haben, und zur Verladung dieses Betrages, ebenfalls in Zwanzigmarkstücken, würden etwa 6800 Eisenbahn-Güterwagen von je 10 000 kg Tragfähigkeit erforderlich sein.

Maßnahmen zur Beschleunigung der Truppentransporte auf der Sibirischen Eisenbahn.

Der Bericht des russischen Ministers der Verkehrsanstalten an den Kaiser vom 26. März d. J., der über die Maßnahmen erstattet worden ist, die unter der persönlichen Leitung des Ministers ergriffen wurden, um die Beförderung der Truppen möglichst zu beschleunigen und möglichst ungehindert durchzuführen, ist vor einiger Zeit im Auszuge in der Nr 81 der amtlichen „Torg. Prom. Gaseta" veröffentlicht worden. Leider ist dieser Auszug, obgleich er außerordentlich viel Interessantes bringt, zu lang, um vollständig zur Kenntnis der Leser gebracht werden zu können. Es sei hier daher nur der hauptsächlichste Inhalt wiedergegeben. Zu Beginn des letzten Drittels des Monat Januar begann auf der Sibirischen Bahn bereits ein lebhafterer Verkehr.

„Obgleich die Sibirische Eisenbahn", so heißt es in dem Berichte, „nach der ihr für dieses Jahr gestellten Aufgabe nur vier Paar Militärzüge von Tscheljäbinsk bis Krasnojarsk und drei Paar von Krasnojarsk bis Irkutsk zu befördern hatte, so sind dessenungeachtet dank den ergriffenen energischen Maßnahmen bereits vom 20. Januar fünf Paar durchgehende Militärzüge auf ihrer ganzen Ausdehnung befördert worden. Infolgedessen befanden sich zum 1. Februar, d. h. zum ersten Mobilmachungstage des sibirischen Militärbezirks, bereits 46 Militärechelons auf der Bahn unterwegs. Vom 2. Februar ab begann zugleich mit den zur Ergänzung beförderten Truppenteilen der Transport der Reservisten nach dem Osten, und mußten außerdem die zum Schutz der Sibirischen Bahn bestimmten Truppen längs der Linie eiligst verteilt werden. Alle diese Transporte wurden glücklich und glatt durchgeführt. Gleichzeitig mit diesen Transporten mußten eilig gegen 200 Lokomotiven und über 2000 Güterwagen, die aus dem europäischen Rußland zur Verstärkung der Eisenbahnen jenseits des Baikalsees beordert waren, befördert werden. Außerdem lag der Transport von Baumaterialien für die Baikal-Ringbahn und von Heizmaterialien und Betriebsfrachten für die Bahn selbst vor. Bei meiner dortigen Anwesenheit traf ich gleichzeitig Anordnung wegen Erbauung der erforderlichen Zahl Ausweichstellen, die im Laufe des Winters fertiggestellt werden sollten, sowie wegen Zuführung der notwendigen Anzahl Lokomotiven. Auf diese Weise kann die Durchlaß- und Transportfähigkeit der Sibirischen Bahn zum Beginn des Sommers bis zu 11 Paar durchgehenden Zügen gesteigert werden. Im Laufe des Sommers werden sodann noch 58 Ausweichstellen erbaut sowie die

entsprechende Anzahl Lokomotiven und rollendes Material auf die Sibirische Bahn beordert werden, und kann man zum Herbst dieses Jahres darauf rechnen, daß die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung fähig sein wird, 13 Paar durchgehende Züge zu befördern."

Über die Schwierigkeiten der Versorgung der Transbaikalbahn mit Wasser und Heizmaterial äußert sich Fürst Chilkow dahin: „Die Mehrzahl der die Bahn speisenden Flüsse gefriert bis auf den Grund, und in der Tiefe einiger Arschin zieht sich fast auf der ganzen Ausdehnung der Bahn eine Schicht ewig gefrorenen Bodens in der Dicke bis zu 20 Arschin (= 14,2 m) hin. Infolgedessen ist das Erhalten von Wasser mittels artesischer Brunnen mit großen Schwierigkeiten verknüpft, da man die Bohrungen auf eine sehr bedeutende Tiefe ausdehnen muß.

Was das Heizmaterial betrifft, so ziehen sich nur einige Strecken der Bahn durch Gegenden hin, in denen man Holz in großen Mengen und von guter Beschaffenheit erhalten kann."

Zur Zeit der Anwesenheit des Ministers wurden 6 Paar Züge vom östlichen Ufer des Baikalsees bis zur chinesischen Grenze befördert, davon 4 Paar Militärzüge. Da die Transbaikalbahn zur Befriedigung ihres eigenen Bedarfes nur ein Zugpaar zur Verfügung hat, beförderte sie mit großer Mühe die Materialien, die zur Verstärkung ihrer Durchlaßfähigkeit, zur Errichtung von Ausweichstellen, zur Anlage dritter Gleisstrecken und Verbesserung der Wasserversorgung erforderlich sind. Infolgedessen traf Fürst Chilkow während seiner dortigen Anwesenheit alle notwendigen Anordnungen zur möglichst raschen Durchführung dieser Arbeiten, um die durchaus notwendige Erhöhung der Durchlaß- und Transportfähigkeit der Transbaikalbahn möglichst zu fördern.

Zu diesem Behufe wurde zur Errichtung von 11 Ausweichstellen geschritten, von denen gegenwärtig die Mehrzahl vollendet ist.

Nach Ausführung aller dieser Maßnahmen sollte die Transbaikalbahn zu Ende April imstande sein, neun Paar Züge auf der Strecke von Tanchoi bis zur chinesischen Grenze verkehren zu lassen, hiervon 6 Paar Militärzüge und 2 Paar Züge zur Beförderung von Wirtschafts-, Bau- und Heizmaterial für die Bahn sowie zur Beförderung der notwendigen Bedarfsgegenstände für das gesamte Transbaikalien.

Im Laufe des Sommers werden dann Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Transbaikal-Bahn ergriffen werden.

Es folgt hierauf in zwei Abschnitten: „Die Überfahrt über den Baikalsee" und „Die Truppenbeförderung über den Baikalsee" eine ausführliche Beschreibung, wie der Weg bei Tag und Nacht bezeichnet gewesen ist, um die Fuhrwerke vor Verirren zu schützen, wie die Schutzhäuser eingerichtet waren, wieviele vorhanden waren usw. Hierbei wird auch mitgeteilt, daß mehr als 3000 Pferde in den Dienst des Überfuhrgeschäftes gestellt waren und daß bis zum 12./25. März in beiden Richtungen 16 076 Personen und gegen 1,5 Millionen Pud (= 24 570 t) auf diese Weise befördert worden sind.

Der zweite Abschnitt berichtet dann, wie die Truppen zunächst mit warmer Kleidung, mit Tee usw. versorgt worden sind, wie sie dann über den See zum Teil marschiert, zum Teil zu Schlitten befördert wurden und so das östliche Ufer des großen Sees erreicht haben. Alle diese Mitteilungen sind schon früher bei einzelnen Gelegenheiten den Lesern der Zeitung bekannt gemacht worden, und ist deshalb hier die Wiederholung unterblieben. Vielfach neu und interessant ist der nächste Abschnitt: „Das Bahngleis über das Eis des Baikalsees", der hier auch möglichst ungekürzt folgt. Einleitend bemerkt der Minister, daß er schon von Petersburg aus vorbereitende Maßnahmen telegraphisch getroffen hatte, und daß, als er am Baikalsee eintraf, er schon an beiden Ufern einen Teil des erforderlichen Baumaterials vorfand. Der Berichterstatter fährt dann fort:

„Ein Haupthindernis, mit dem man kämpfen mußte, boten außer den allgemeinen schwierigen Verhältnissen einer Arbeit auf dem Eise bei Frösten, die 30 ° erreichten, und bei dem häufigen Schneetreiben und Schneestürmen die Eisspalten und Eisschiebungen, wie sie sich auf dem Baikalsee zu bilden pflegen. An und für sich war die Haltbarkeit des Eises, das am westlichen Ufer des Sees etwa 2 Arschin (= 1,4224 m) und am östlichen Ufer 1¼ Arschin (= 0,889 m) dick war, recht bedeutend, so daß an den Ufern die Lokomotiven unter Dampf mit dem vollen Train der Wagen sich auf dem Eise bewegten. Aber die obenerwähnten Eisspalten und die Eisschiebungen, die völlig unerwartet auftreten, störten alle Berechnungen und Voraussetzungen. Die Ursachen der Entstehung dieser Eisspalten und der Eisschiebungen sind bisher noch nicht festgestellt worden und werden bei der ungeheueren Tiefe des Baikalsees, die zwei und mehr Werst (1 Werst = 1067 m) erreicht, kaum in nächster Zeit genau festgestellt werden können. Gegenwärtig ist nur zweifellos, daß einen bedeutenden Einfluß in dieser Hinsicht Erscheinungen vulkanischen Charakters ausüben. Während meines Aufenthalts gab es zwei Fälle vollkommen festgestellter Erdbeben auf dem Baikal, wobei das ganze Eis auf dem See schwankte und die Erdstöße auf dem Ufer gespürt wurden. Die Eisspalten und die Eisschiebungen bilden sich fast momentan und ohne irgendwelche wahrnehmbare äußere Ursachen. Die Breite der Eisspalten unter dem Bahngleis erreichte bis zu zwei Arschin. Die Stärke der Bewegung des Eises bei Eisspalten und Eisschiebungen war so groß, daß die Schienen brachen, die Bolzen und Schienenbefestigungsgegenstände mit ungeheuerer Kraft auseinandersprangen und sofort die Strecke in einer Ausdehnung von einigen Dutzend Faden (1 Faden = 2,133 m) zerstört wurde. In den ersten Tagen der Anlage des Gleises auf dem Eise waren infolge ungünstiger natürlicher Bedingungen die Bildungen von Spalten und Eisschiebungen so häufig und zerstörten in solchem Maße die schon ausgeführten Arbeiten, daß es Augenblicke gab, in denen die Verwirklichung der Aufgabe unausführbar schien. Aber dank dem gehobenen Mut, mit dem sowohl am Orte die technischen Leiter der Arbeiten vorgingen, wie die übrigen, die teilnahmen an dem Bau der Bahn, vergrößerten diese Hindernisse nur die Energie und Ausdauer, und es wurden allmählich Mittel gefunden, die die ungünstigen Resultate dieser elementaren Erscheinungen wenn auch nicht beseitigten, so doch bedeutend abschwächten. Auf empirischem Wege wurden diejenigen Stellen der Bahnstrecke festgestellt, wo solche Eisspalten und Eisschiebungen besonders häufig vorkamen, und an solchen Stellen wurden spezielle Gruppen von Arbeitern aufgestellt; hierauf wurden diese Stellen mit kreuzweise gelegten, langen, aneinander befestigten Balken bedeckt, und auf ein solches Gitterwerk wurden erst die Schwellen und Schienen gelegt.

Diese kreuzförmig gelegten Balken pflegten sich bei Rissen oder Eisschiebungen auseinanderzuziehen oder sie wurden zusammengeschoben, wodurch sie den Schienenstrang vor starker Beschädigung schützten. Dank dieser Anordnung, welche an den gefährdetsten Stellen getroffen wurde, war der Schienenstrang am 17. Februar für die Überführung von Wagen endgültig fertiggestellt, und an diesem Tage wurden mehr als 100 Wagen auf das Eis geschafft und in Entfernungen von je 50 Faden (= 105 6 m) vorwärts bewegt. Zuerst wurden zur Fortbewegung jedes Wagens vier Pferde benutzt, später, als Menschen und Tiere sich an diese Arbeit gewöhnt hatten, je zwei Pferde.

Am 18. Februar/2. März kamen die ersten 20 Wagen auf dem östlichen Ufer des Baikalsees an. Von nun an ging die Beförderung ununterbrochen vor sich, und an manchen Tagen wurden über den auf das Eis gelegten Schienenstrang bis zu 220 Wagen geführt. Am 1/14. März waren im ganzen 1300 Wagen auf das jenseitige Ufer geschafft worden, und es wurde jetzt eine Pause gemacht, um den Schienenstrang auszubessern und alsdann mit der Überführung von Lokomotiven zu beginnen.

Es trat dabei ein ungünstiger Umstand ein, welcher den Gang der Arbeiten verzögerte. Bisher hatten sich Risse nur in der Längsrichtung des Sees, also rechtwinklig zum Schienenstrang, gebildet. Seit dem 28. Februar/12. März aber waren die Risse längs dem Schienenstrange entstanden. Am 2./15. März zog sich ein solcher Riß in einer Ausdehnung von 20 Werst (= 21,34 km) längs dem Schienenwege hin. Infolgedessen wurde es notwendig, den Strang seitlich zu verlegen. Diese Arbeit war am 5./18. März vollendet, und an diesem Tage wurden zur Prüfung der Festigkeit des Schienenweges 28 beladene Güterwagen und 10 Personenwagen nach Tanchoi übergeführt. Am 6./19. März begann die Überführung von Lokomotiven.

Hierbei mußten wieder einige Veränderungen des ursprünglichen Planes getroffen werden. Man hatte beabsichtigt, die Lokomotiven in ungeheiztem Zustande und ohne sie in ihre Bestandteile zu zerlegen, hinüberzuschaffen. Die Dicke des Eises hätte das auch gestattet. Doch neue Risse machten das unmöglich. Die Hinüberschaffung einer älteren, 30 t wiegenden Lokomotive über die gefährdeten Stellen bewies das Risiko eines solchen Unternehmens. Die Lokomotive sank mit den Vorderrädern ein und konnte nur mit Mühe aus dieser Lage befreit und wieder an das Ufer geschafft werden. Man konnte also umsoweniger daran denken, Lokomotiven im Gewichte von mehr als 45 t in unzerlegtem Zustande hinüberzuschaffen. Daher wurden die Lokomotiven in zwei Teile zerlegt, indem der Kessel vom Rahmen abgehoben und auf zwei Plattformen gesetzt wurde, während der Rahmen mit den beweglichen Maschinenteilen getrennt befördert wurde. Das Gewicht eines jeden einzelnen Teils war nunmehr nicht größer als 1800 Pud (= 29,5 t) und die Zusammensetzung der Lokomotiven auf dem jenseitigen Ufer war sehr einfach, da man nur den Kessel auf den Rahmen zu setzen und die gelösten Bolzen wieder zu befestigen hatte.

So trafen die ersten Lokomotiven, von Pferden gezogen, am Morgen des 7./20. März glücklich in Tanchoi ein. Danach wurden im Laufe von vier Tagen im ganzen 65 Lokomotiven

nach dem östlichen Ufer des Baikal geschafft. Gleichzeitig fand die Beförderung von Personen- und Güterwagen statt.

Nachdem am 9./22. März die letzten Lokomotiven hinübergeschafft waren, bemerkte man wiederum eine dem Schienenstrang entlang laufende Spalte im Eise. Infolge dieses Umstandes und des eintretenden wärmeren Wetters wegen sowie in Berücksichtigung dessen, daß mit den von der Ussuribahn übergeführten Lokomotiven die Strecke jenseits des Baikal bereits um mehr als 100 Lokomotiven verstärkt war, wurde beschlossen, den noch in Irkutsk verbliebenen Rest auf dem Eisbrecher über den See zu befördern. Bis zu meiner Abreise vom Baikal am 11./24. März waren auf dem über den See führenden Schienenstrang 2013 Frachtwagen und Plattformen, 65 Lokomotiven und 25 Personenwagen befördert worden.

Indem ich Euer Majestät über den Gang der Arbeiten bei der Legung und dem Betrieb des Schienenweges auf dem Eise Bericht erstatte, möchte ich noch auf eine Schwierigkeit hinweisen, die, falls nicht die erforderlichen Maßregeln getroffen werden, den Erfolg des Unternehmens sehr ungünstig hätte beeinflussen können. Gegen Ende Februar begannen nämlich die Arbeiter infolge heftiger Schneestürme und überhaupt schwieriger Arbeitsverhältnisse abzuziehen, und es entstand die Befürchtung, daß die Arbeitskräfte zur ferneren Ausbesserung der unterwegs entstehenden Schäden und der an einigen Stellen notwendigen Verlegung des Stranges aus dem Bereich der Spalten nicht ausreichen würden.

In dieser Veranlassung bat ich, mir Soldaten aus der Garnison von Irkutsk für diese Arbeiten zur Verfügung zu stellen.

Am 26. März trat eine Kompanie in vollem Bestande, unter zwei Offizieren, zur Arbeit auf dem Baikal an. Die einmütige brave Arbeit dieses Truppenteils übte, abgesehen von dem Nutzen, den sie mittelbar den Leuten verschaffte, den wohltätigsten Einfluß auf die übrigen Arbeiter aus, so daß in den letzten Tagen bis zu 600 Mann auf der Linie beschäftigt waren.

Nach meiner Abreise wurden noch 300 Wagen nach dem östlichen Ufer des Baikal befördert; da das Eis schwächer zu werden begann, wurde am 14./27. März zur Abräumung des Stranges und zur Abfuhr der Schienen und Schwellen geschritten."

Soweit der Bericht.

Es ist ein hartes Stück Arbeit, das dort auf dem Baikalsee von den Russen geleistet worden ist. Schienengleise über das Eis, auf denen nicht nur Güterwagen, sondern auch Personen befördert werden, sind in Rußland nichts seltenes, aber bisher hatten die Russen es immer mit ruhig liegenden Eisflächen zu tun, bei denen es eigentlich nur darauf ankam, im Frühjahr, wenn das Eis an Tragfähigkeit einbüßte, die Schienen rechtzeitig fortzuschaffen, um sie vor dem Versinken zu retten. Anders lagen die Dinge nach dem vorstehenden Berichte sehr zum Nachteil der Beförderungsverhältnisse auf dem Baikalsee. Es scheint fast so, als seien es nur wenige Tage gewesen, an denen die Beförderung der Wagen und Lokomotiven auf dem Schienenstrange ungestört und glatt vor sich gegangen ist.

Immerhin hat der Minister aber den Erfolg zu verzeichnen, daß eine sehr erhebliche Zahl Wagen und Lokomotiven auf diese Weise jenseits des Sees zur Truppenbeförderung zur Verfügung gestellt werden konnte, was gewiß von sehr großer Bedeutung gewesen ist.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Jahresabschluß der Reichseisenbahnen** für das Rechnungsjahr 1903 (vom 1. April 1903 bis 31. März 1904) zeigt ein erfreuliches Bild. Die Betriebseinnahmen sind von 90 109 037 Mark im Jahre 1902 auf 97 857 967 ℳ, also um 7 748 930 ℳ oder 8,6 % gestiegen, während die Ausgaben nur von 66 524 587 ℳ auf 70 524 104 ℳ um 3 999 517 ℳ, d. i. um 6 % angewachsen sind. Mithin übersteigt der Überschuß mit 27 333 864 ℳ denjenigen des Vorjahres um 3 749 414 ℳ, also um fast 16 %. Auf der Grundlage des Normalbuchungsschemas ausgerechnet, beträgt demzufolge der Betriebskoeffizient — der Prozentsatz, in dem die Betriebseinnahmen zur Deckung der Betriebsausgaben verbraucht werden — für 1903 nur noch 72 %, während er sich 1902 auf 73,8 und 1901 sogar auf 78,9 % stellte. Um aber ein zutreffendes Urteil über den Ertrag des von der Reichseisenbahnverwaltung betriebenen Netzes zu gewinnen, muß man von jenen Ausgabesummen die verhältnismäßig bedeutenden Beträge abziehen, die von der Verwaltung für die zwar unter ihrer Leitung, aber nicht in ihrem Eigentum stehenden Linien als Pacht an die fremden Eigentümer abgeführt werden und die, den Buchungsvorschriften entsprechend, in jenen Ausgabesummen mitenthalten sind. Da die Pächte für 1903 etwa 3 286 000 ℳ ausmachen, so ermäßigt sich nach ihrer Absetzung von den Ausgaben der Betriebskoeffizient auf *68,7* % gegen 70,7 und 75,8 % in den Jahren 1902 und 1901.

Auf das Kilometer der Betriebslänge zurückgeführt, erleidet das günstige Ergebnis nur geringe Verschiebungen, da im Jahresdurchschnitt die Ausdehnung des Netzes nur um etwa 9 km angewachsen ist.

Gegenüber der Etatsveranschlagung ist bei der Betriebseinnahme eine Erhöhung um 9 978 367 ℳ, bei der Ausgabe dagegen nur ein Ansteigen um 2 634 392 ℳ zu verzeichnen, so daß der Betriebsgewinn über die nach dem Etat aufzubringende Summe um 7 343 975 ℳ hinausgeht.

— **Eröffnung der Staatsbahnstrecke Forst i. L.-Guben** (Direktionsbezirk Halle). Eine von den beiden industriereichen Städten Forst und Guben seit Jahrzehnten angestrebte Verkehrseinrichtung ist am 1. d. M. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden, während tags vorher in den beiden Städten eine besondere Eröffnungsfeier veranstaltet wurde. Wir entnehmen den „B. N. Nachr." über die Bahn und die Feier folgendes: Die Forst-Gubener Eisenbahn (Nebenbahn), zu deren Grunderwerbskosten die Stadt Guben eine beträchtliche Summe beigesteuert hat, ist mit einem Gesamtkostenaufwand von 2 100 000 ℳ innerhalb Jahresfrist hergestellt worden. Die Bahn hat eine Länge von 31 km, wohingegen die bisher befahrene Strecke über Cottbus nach Forst 59,7 km lang ist. Die Höchstgeschwindigkeit der Personenzüge wird einstweilen 40 km in der Stunde betragen. Neben dem Personenverkehr wird sich voraussichtlich ein starker Güterverkehr entwickeln. Zur Eröffnungsfeier war als Vertreter der Königlichen Staatsregierung der Regierungspräsident v. Dewitz aus Frankfurt a. O. erschienen, während der Staatsminister v. Budde durch ein Telegramm zum Betriebe der neueröffneten Bahn den Schwesterstädten Guben und Forst die besten Glückwünsche mit Gruß übermittelte.

— **Eutin-Lübecker Eisenbahn.** Im Betriebsjahre 1903 sind die Gesamteinnahmen der Gesellschaft von 640 656 ℳ auf 689 599 ℳ, also um 48 943 ℳ oder für das Kilometer von 15 679 ℳ auf 16 877 ℳ gestiegen. Gegen das Vorjahr wurden eingenommen: im Personenverkehr 31 430 ℳ mehr, im Güterverkehr 15 755 ℳ mehr und aus sonstigen Quellen 1758 ℳ mehr. Es wurden geleistet: 12 583 160 Personenkilometer gegen 11 569 668 und 2 739 704 tkm gegen 2 512 106 im Vorjahre. Die Betriebskosten betrugen (nach Abzug der Ausgaben für erhebliche Ergänzung, Erweiterungen und Verbesserungen) 437 166 ℳ gegen 439 787 ℳ im Vorjahre. Es betrugen, verglichen mit dem Vorjahre, die persönlichen Ausgaben 2731 ℳ mehr, die sachlichen Ausgaben 5352 ℳ weniger, die sämtlichen Ausgaben 2621 ℳ weniger. Der Prozentsatz der Kosten im Verhältnis zu den Einnahmen beträgt 63,87, er ist also gegen das Vorjahr um 5,33 gefallen. Für Ergänzungen und Verbesserungen wurden 70 111 ℳ verausgabt. Nach Abzug von 3000 ℳ Beitrag an verschiedene Gemeinden verbleibt der Betrag von 67 111 ℳ, welcher aus den Betriebseinnahmen gedeckt ist, gegen 39 603 ℳ im Vorjahre. Der Zuschuß der Staatsregierungen zur Verzinsung und Tilgung der von ihnen garantierten 4 proz. Prioritätsobligationen I. Emission betrug 53 078 ℳ und der verfügbare Überschuß (nach Abzug der zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen verwendeten Summen) 83 011 ℳ; davon gehen ab: 4090 ℳ Eisenbahnsteuer und 4151 ℳ zur Auffüllung des gesetzlichen Bilanzreservefonds. Es bleibt demnach ein reiner Überschuß von 74 770 ℳ, dessen Verwendung in folgender Weise erfolgt: Zur Zahlung einer Dividende von 2,25 % auf die Aktien Lit. A = 54 000 ℳ, zur Zahlung nicht feststehender Gewinnanteile 2700 ℳ, zur Zahlung eines außerordentlichen Zuschusses zur Pensionskasse 10 000 ℳ, zum Vortrag auf das folgende Jahr 8070 ℳ.

— **Eisenbahnprojekt Hasselbrook bei Hamburg-Ohlsdorf.** Die Ausführung dieses seit Anfang der 70 er Jahre schwebenden Projektes (vergl. Nr 40 S. 651 d. Ztg.) hat noch im Augenblick der Entscheidung eine unerwartete Verzögerung erfahren, indem die Genehmigung nur bedingungsweise erteilt wurde. Die Vorlage war in der Bürgerschaftssitzung am 18. Mai allseitig mit um so größerem Beifall begrüßt worden, als bisher die Projekte eines umfassenden elektrischen Stadt- und Vorortsbahnnetzes nicht von der Stelle hatten rücken wollen, während jetzt nach aller Voraussicht der Betrieb auf der elektrischen Vollbahn von Blankenese über Altona und den künftigen Hamburger Zentralbahnhof nach Hasselbrook-Ohlsdorf am 1. Oktober 1906 eröffnet werden soll. Eine glatte Annahme schien daher dem Senatsantrag sicher. Da richtete ein Redner beiläufig das Ersuchen an die Senatskommissare, durch eine

kurze Erklärung noch zu bestätigen, daß auch für die Leichenbeförderung nach den Ohlsdorfer Friedhöfen, die der Redner als die Hauptsache des ganzen Projektes bezeichnete, die erforderlichen selbstverständlichen Maßnahmen getroffen seien. (Merkwürdigerweise scheint weder die hamburgische Presse, noch irgendjemand sonst in der Bürgerschaft diese bedenkliche Lücke in der Senatsvorlage bemerkt zu haben!) Den Senatskommissaren kam diese Frage ebenso überraschend wie der Bürgerschaft selbst. Der Oberingenieur Vermehren erklärte, daß „natürlich auf dieser Bahn nachts, wenn kein Personenverkehr stattfindet, Leichen befördert werden können". Damit gab sich aber die nun stutzig gewordene Versammlung nicht zufrieden: ebensowenig mit der Ausführung eines anderen Kommissars, daß „auf den vorhandenen Bahnhöfen ein regelmäßiger Leichenverkehr unmöglich", daß zunächst nur über den Bau der Bahn, nicht über den späteren Betrieb Beschluß zu fassen sei, und daß weitere Erörterungen über den heute zutage getretenen Wunsch vorzubehalten seien, bis die Frage zur Entscheidung reif sei. Sogar die Andeutung der Senatsvertreter, daß eine neue Hinausschiebung der Entscheidung eine Verzögerung des Bahnbaues überhaupt auf unbestimmte Zeit bedeute, vermochte ein gewisses Mißtrauen der Bürgerschaft nicht zu beseitigen. Von einer nochmaligen Überweisung an den Vorortsbahnausschuß wurde zwar abgesehen, jedoch dem genehmigten Senatsantrage die Bedingung hinzugefügt, „daß von der Bürgerschaft zu genehmigende geeignete Maßregeln für die Beförderung von Leichen mit der Bahn geschaffen werden".

Nach den Äußerungen der Senatskommissare müssen nun zunächst wieder Verhandlungen mit der preußischen Staatsbahnverwaltung, mit dem Medizinalkollegium, der Friedhofsdeputation usw. aufgenommen und zu Ende geführt werden, ehe mit dem Bau der Bahn begonnen werden kann.

— **Erweiterte Freifahrt für Eisenbahnarbeiter.** Nach einer an sämtliche Dienststellen ergangenen Bekanntgabe der Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen können seit 1. d. M. die ständigen Arbeiter (Gehilfen) der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung a) zu Reisen in die Heimat aus Anlaß des Todes oder der schweren Erkrankung von nächsten Angehörigen, b) für Reisen zur Begleitung erkrankter Angehöriger oder zur Unterbringung eines Kindes in eine Beschäftigung, c) zu Erholungs- und Badereisen auf Grund ärztlicher Anordnung und d) für Reisen zur Regelung dringender Familienangelegenheiten — wenn die Notwendigkeit der Reise nachgewiesen und entweder Dienstunterbrechung und Freifahrt auf der bayerischen Strecke gewährt oder der Jahresurlaub zur Ausführung der Reise verwendet wird — auch auf den etwa in Betracht kommenden Strecken der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der badischen, württembergischen und sächsischen Staatseisenbahnen Freifahrt erhalten. In gleicher Weise und vom gleichen Zeitpunkt an sind die ständigen Arbeiter der genannten außerbayerischen Eisenbahnverwaltungen zur Freifahrt auf Strecken der bayerischen Staatseisenbahnen zugelassen.

— **Motorwagenverbindung im Bielatal (Sachsen).** Auf der 4 km langen Motorwagenverbindungsstrecke Königstein i/S.-Königsbrunn verkehrt ein neuer Güterzug, zu dessen Besichtigung einer Einladung der Ingenieurfirma Schiemann & Cie in Dresden sich kürzlich der Generaldirektor der sächsischen Staatseisenbahnen Geheimerat v. Kirchbach mit mehreren technischen Mitgliedern der Generaldirektion eingefunden hatte. Der Güterzug bestand aus einem Zugwagen (Lokomotive), zwei offenen und einem geschlossenen Anhängewagen. Dem Zugwagen wird von einer zweipoligen Oberleitung die Betriebskraft mit einer Spannung von 500 Volt Gleichstrom mittels Stangen, welche an ihrem Ende die patentierten Stromabnehmer tragen, zugeführt. Die elektrische Kraft wirkt auf zwei normale Straßenbahnmotoren der Siemens-Schuckertwerke (Berlin) von je 25 bis 40 PS Leistung. Die Motoren sind in Kugeln gelagert und durch eine elastische Kupplung mit einem Grissongetriebe verbunden; dieses ist in einem öldichten Schutzkasten ebenfalls unter Verwendung von Kugellagern eingekapselt. Die Getriebe sitzen auf den Achsen fest und sind durch sinnreich erdachte, unter Patentschutz stehende Mitnehmerkupplungen mit den Antriebrädern verbunden, so daß hierdurch die Möglichkeit gegeben wird, sämtliche 4 Räder anzutreiben. Durch Ausnutzung des ganzen Adhäsionsgewichtes wird eine hohe Zugkraft erreicht. Der Zugwagen besitzt 2 Drehgestelle, die in exzentrisch zu den Drehgestellen gelegenen Drehpunkten gehalten und mittels der Lenkung immer gleichmäßig radial eingestellt werden, so daß es möglich ist, sehr kleine Krümmungen zu befahren und ebensogut Vor- als Rückwärtsbewegungen auszuführen. Der Führer behält für beide Fahrtrichtungen seinen Standort bei; er braucht, um die Fahrstrecke übersehen zu können, nur den Kopf nach der einen oder anderen Richtung zu bewegen. Während er mit der einen Hand die Lenkung bedient, kann er mit der anderen die Schaltungen der Elektromotoren vornehmen.

Großes Interesse hat bei der Vorführung das genaue Spurhalten der einzelnen Anhängewagen erweckt. Diese Wagen besitzen symmetrische Bauart und dementsprechend 2 Drehgestelle, welche die gleiche Eindrehung bei Kurvenfahrten erhalten. Das vordere Drehgestell der einzelnen Anhängewagen wird mit dem Rahmen des vorauffahrenden Wagens durch eine sinnreiche Kupplung verbunden. Dadurch ist auf Grund der Einhaltung geometrischer Längenverhältnisse ein genaues Spurhalten der einzelnen Wagen ermöglicht, selbst bei kleinsten Krümmungen, ganz gleichgültig, ob nur 3 oder auch mehr Wagen angehängt werden. Gerade diese Einrichtung gibt dem gleislosen Güterverkehr die Möglichkeit, den anderen Teil der Straße für den übrigen Fuhrwerksverkehr frei zu halten und größere Transporte mit einem Zuge zu befördern, ohne schädlich auf die Straßenoberfläche zu wirken. Für die Bremsung der Anhängewagen ist eine Neuerung zur Anwendung gekommen, die allgemein gefiel. Die Übertragung der Bremskraft geschieht hier durch sogenannte Bowdenseile, Stahldrahtseile von außerordentlich hoher Festigkeit, welche sich in Spiralschläuchen bewegen, die in beliebigen Windungen liegen können und die Entfernung zwischen Bremsspindel und der Radbremse halten. Letztere ist als Zangenbremse ausgeführt. Wird nun durch die Spindel ein Zug ausgeübt, so erhalten die inneren Seile Spannung und übertragen die Kraft auf die Bremszangen, wodurch letztere zusammengezogen werden und die Scheiben der angebremsten Räder fest umklammern. Während der Probefahrten wurde im Gefälle ein Anhängewagen ohne Kraftanstrengung so gebremst, daß die Räder feststanden und mit den Bandagen auf dem Erdboden zum Schleifen kamen. Durch Verwendung dieser Bowdenseile sind sämtliche Hebel und sonstigen Teile vermieden, welche ein Klappern bei der Fahrt verursachen könnten. Die Tragfähigkeit der Anhängewagen beträgt 5500 kg, während der Zugwagen bei einem Eigengewicht von 6000 kg noch mit 2000 kg beladen werden kann und imstande ist, 4 beladene Güteranhängewagen auf ebener Straße mit einer Geschwindigkeit von 6 km in der Stunde zu bewegen. Beim Wechseln der Fahrtrichtung wurde der Zugwagen abgekuppelt, fuhr an den drei Anhängewagen vorbei und setzte sich vor die andere Seite des Zuges. Um nun die Spurhaltung für die andere Richtung ebenfalls zu erreichen, wurde zwischen den einzelnen Wagen eine Verschiebung der Kupplungen vorgenommen, ohne die Anhängewagen selbst verschieben zu müssen. Diese Umkupplung nahm nur ganz kurze Zeit in Anspruch, so daß die Fahrt in der anderen Richtung ohne Aufenthalt erfolgen konnte. Herr Generaldirektor v. Kirchbach und die anderen anwesenden Herren folgten den Versuchsfahrten mit großem Interesse und benutzten bei der Rückfahrt die Gelegenheit, selbst auf dem Güterzuge mitzufahren.

— **Eingaben um Erbauung neuer Eisenbahnlinien in Württemberg.** Die volkswirtschaftliche Kommission der württembergischen Kammer der Abgeordneten hat einen Bericht ausgegeben betreffend die Verhandlungen über verschiedene Eingaben um Erbauung neuer Eisenbahnlinien usw. Wir teilen aus dem Bericht die von der Kommission gestellten Anträge mit. 1. Heubergbahn (Spaichingen-Nusplingen). Kommissionsantrag: das Gesuch der Stadtgemeinde Spaichingen und von 10 Heuberggemeinden um Herstellung oder Subventionierung dieser Bahn der Regierung zur Erwägung zu übergeben. 2. Rottenburg a. Neckar-Unterjesingen im Anschluß an die projektierte Ammertalbahn Herrenberg-Tübingen. Kommissionsantrag: die Bitte der Stadtgemeinde Rottenburg und von 12 weiteren Gemeinden um Erbauung dieser Bahn der Regierung zur Kenntnisnahme zu übergeben. 3. Untergröningen-Wasseralfingen bezw. Aalen (obere Kochertalbahn). Kommissionsantrag: die Eingabe des Komitees für Erbauung der oberen Kochertalbahn der Regierung zur Kenntnisnahme zu übergeben. 4. a) Dunningen bezw. Seedorf-Loßburg (Freudenstadt), b) Glatttalbahn (Freudenstadt-Neckarhausen). Kommissionsantrag: die Bitte der bürgerlichen Kollegien der Gemeinde Dunningen und 13 weiterer Gemeinden an die Ständeversammlung um Erbauung einer Bahn von Dunningen bezw. Seedorf über Dornhan nach Loßburg (Freudenstadt) der Regierung zur Kenntnisnahme mitzuteilen und über die Bitte der Ortsvorsteher von Aach und 12 weiterer Gemeinden, dem Bau einer Talbahn Freudenstadt-Neckarhausen Beachtung zu schenken, zur Tagesordnung überzugehen. 5. Ellwangen-Unterschmidheim-Thannhausen. Kommissionsantrag: die Bitte der bürgerlichen Kollegien von Ellwangen und weiteren Gemeinden um Erbauung der eben genannten Bahn der Regierung zur Erwägung zu übergeben. 6. Sechtatalbahn (Bopfingen durch das Sechtatal nach Thannhausen). Kommissionsantrag: das Gesuch der Stadtgemeinde Bopfingen und der übrigen beteiligten Gemeinden um den Bau dieser Bahn der Regierung zur Erwägung zu

übergeben. 7. Tettnang-Wangen i. Allgäu. Der Antrag des Berichterstatters der Kommission: die Bitte der Gemeindevertretungen von Tettnang, Wangen und 7 weiteren Gemeinden der Regierung zur Erwägung zu übergeben, wurde von der Kommission abgelehnt, dagegen ein Antrag, das Gesuch der Regierung zur Kenntnisnahme mitzuteilen, angenommen. 8. Fortsetzung der Bahn Nürtingen-Neuffen gegen den Truppenübungsplatz bei Münsingen, oder vorläufige Verstaatlichung der der Württembergischen Eisenbahngesellschaft gehörigen Bahn Nürtingen-Neuffen. Kommissionsantrag: die Eingabe der Regierung zur Kenntnisnahme zu übergeben. 9. Leonberg-Sternenfeld (Fortsetzung der Zabergäubahn Lauffen-Leonbronn). Kommissionsantrag: das Gesuch der Regierung zur Kenntnisnahme zu übergeben. 10. Isny-Wangen. Kommissionsantrag: über das Gesuch zur Tagesordnung überzugehen. 11. Vaihingen a. d. Fildern-Tübingen. Kommissionsantrag: die Staatsregierung zu ersuchen, vor Ausführung der ihr am 17. Mai 1900 zur Berücksichtigung empfohlenen Bahn Böblingen-Weil i. Schönbuch die Eingabe um Erbauung einer Bahn Vaihingen a. d. Fildern-Tübingen einer Prüfung zu unterziehen und dessen Ergebnis den Ständen mitzuteilen.

— **Einheitliches Signalbuch.** Am 26. und 27. Mai d. J. fand in Freudenstadt eine Verhandlung zwischen Vertretern der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen zur Festsetzung eines einheitlichen Signalbuchs statt. Durch die Einheitlichkeit der Signalvorschriften im Bereich derjenigen Eisenbahnverwaltungen, deren Personal vielfach über das eigene Verwaltungsgebiet hinaus auf dem Gebiet der Nachbarverwaltungen Dienst tut, wird die Betriebssicherheit zweifellos weiter gewährleistet. Die Anregung zu den neu abgeschlossenen Vereinbarungen ging von der württembergischen Eisenbahnverwaltung aus. Beteiligt waren an der Konferenz die württembergische, die bayerische, die badische Staatsbahn, die Pfalzbahnen und die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

— **Sozialdemokratische Verleumdung bestraft.** Im Januar d. J. war in dem Casseler sozialdemokratischen „Volksblatt für Hessen und Waldeck“ unter der Überschrift „Von der Zufriedenheit unserer hiesigen Eisenbahner“ ein Artikel erschienen, in welchem wahrheitswidrig behauptet wurde, daß für die Eisenbahndirektion Cassel 45 000 ℳ für Gratifikationen ausgeworfen seien, von welchen die Räte mit dem Präsidenten an der Spitze sich mit je 1500 ℳ bedacht hätten, während alle Unterbeamten mit kleinen Ausnahmen leer ausgegangen seien. Wegen jenes Artikels war vom Eisenbahndirektionspräsidenten in Cassel Strafantrag gestellt, demzufolge am 8. April d. J. vor der ersten Strafkammer des Landgerichts zu Cassel gegen den Redakteur Gustav Garbe dort verhandelt wurde. Abgesehen davon, daß hierbei die einzelnen Angaben des Artikels sich als gänzlich unwahr herausgestellt haben, wurde durch eidliche Zeugenaussage festgestellt, daß von den für Belohnungen und Unterstützungen ausgeworfenen Mitteln für die Unterbeamten 72 265,83 ℳ, für die mittleren Beamten 79 052,29 ℳ und für die höheren Beamten, deren im Bezirk 68 vorhanden sind und von welchen keiner mehr als 300 ℳ erhalten hat, nur 3763,25 ℳ verausgabt sind. Der Redakteur Garbe wurde dieserhalb durch inzwischen rechtskräftig gewordenes Urteil wegen Beleidigung durch die Presse zu vier Monaten Gefängnis und zu den Kosten des Verfahrens verurteilt. Den Beleidigten wurde die Befugnis zur Veröffentlichung des Urteils zugesprochen und ferner auf Unbrauchbarmachung der im Besitze des Verlegers befindlichen betreffenden Zeitungsnummer erkannt.

Nach der Urteilsbegründung ist bei der Strafausmessung das in dem Artikel offen ausgesprochene Bestreben, die Eisenbahnbeamten gegen ihre Vorgesetzten aufzuhetzen, in Betracht gezogen, und hauptsächlich auch die frivole Leichtfertigkeit, womit die Eisenbahnbeamten, deren der Artikel sich anzunehmen vorgegeben hat, über die sie angehenden Verhältnisse bei der Eisenbahnverwaltung und über die Stellung der Vorgesetzten ihren Interessen gegenüber durch völlig wahrheitswidrige Behauptungen gröblich getäuscht worden sind.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Ulrich, bisher in Hannover, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Betriebsinspektion nach Heilsberg, der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Ritter, bisher in Posen, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Queitsch, bisher in Halle a/S., in den Bezirk der Eisenbahndirektion Berlin. — Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufachs Karl Nipkow aus Lauenburg i. Pom. und Heinrich Mickel aus Möhrenbach, Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen. — Zur Staatsbahnverwaltung sind unter Ernennung zu Regierungsassessoren dauernd übernommen: die seitherigen Gerichtsassessoren Coenen in Cöln, Grospietsch in Elberfeld, Richtsteig in Essen a. Ruhr und Arnold in Erfurt. — Der seitherige Herzoglich braunschweigische Regierungsassessor Willgerodt in Breslau ist unter Ernennung zum Königlich preußischen Regierungsassessor dauernd zur Staatsbahnverwaltung übernommen und zur Eisenbahndirektion in Kattowitz versetzt worden.

Österreich.

— **Der Durchschlag des Wocheiner Tunnels.** Die Feier dieses Durchschlags, welcher u. a. der Erzherzog Leopold Salvator sowie der Eisenbahnminister und die Landeschefs von Krain und dem Küstenlande beiwohnten, wurde am 30. Mai mit der Verteilung der aus diesem Anlaß geprägten Denkmünzen in Wocheiner-Feistritz eingeleitet. Gelegentlich dieser Verteilung hielt der Eisenbahnbaudirektor Sektionschef Wurmb eine Ansprache, in der er die Bedeutung der Feier und der zum Andenken an sie geprägten Denkmünzen hervorhob und der gesamten Mitarbeiterschaft ein kräftiges „Glückauf“ zurief. Er überreichte die erste Goldmünze dem Erzherzog Leopold Salvator, die zweite dem Minister Dr v. Wittek und die dritte dem Bauunternehmer Ceconi. Sodann wurden von letzterem an alle Beamten und Vorarbeiter goldene, an die übrigen von der Bauunternehmung silberne Gedenkmünzen verteilt.

Die Hauptfeier in Wocheiner-Feistritz fand am 31. Mai statt und wurde durch eine vom Ortspfarrer zelebrierte Feldmesse eingeleitet. Alsdann bestiegen die Festteilnehmer den aus 21 niedrigen, offenen, kleinen Wagen gebildeten Zug, der, von einer mit Laub und Blumen geschmückten Lokomotive geführt, durch das Tunnelportal in den Tunnel fuhr. Die ganze Tunnelröhre war mit elektrischen Glühlampen beleuchtet. Beim 2260. Meter hielt der Zug an und wurde nach Entfernung der Lokomotive, welche in dem im Bau befindlichen weiteren Tunnelrohre nicht Platz hatte, bis zum Meter 3070 geschoben. Hier fand die eigentliche Durchschlagsfeier statt.

Sektionschef Wurmb hielt an Erzherzog Leopold Salvator eine Ansprache, in der er u. a. sagte: „Fast auf den Tag sind es nun drei Jahre, daß dem von beiden Häusern des Reichsrates beschlossenen Gesetze die Allerhöchste Sanktion zuteil wurde, welches die Regierung ermächtigte, die in weiten Kreisen der Bevölkerung seit Jahrzehnten sehnlichst erwartete zweite Eisenbahnverbindung mit Triest zur Ausführung zu bringen, in welche sich der Wocheiner Tunnel als unentbehrliches Glied einfügte.“ Der Redner wies darauf hin, daß das Werk so weit gediehen sei, daß es nur noch der Sprengung einer dünnen Wand bedürfe, um die Verbindung beider Stollen herzustellen. Sektionschef Wurmb schloß mit der Bitte an den Erzherzog, die letzten Minen in diesem Stollen selbst abzufeuern.

Der Erzherzog erwiderte: „Es freut mich aufrichtig, bei dem heutigen bedeutungsvollen Anlasse sowohl meinem lebhaften Interesse an der Weiterentwicklung des vaterländischen Eisenbahnnetzes, als meiner warmen Anerkennung für all die pflichttreuen Männer Ausdruck zu geben, welche dieses Werk durch ihre Arbeit bis zu dem jetzt erreichten, die baldige Vollendung verbürgenden Stande gefördert haben. Die Aufführung des Sohlstollens im Wocheiner Tunnel stellt, wenn er auch nicht solchen Hemmnissen begegnete, wie sie anderwärts eingetreten sind, immerhin eine gewaltige technische Leistung dar, die sich den hervorragenden Werken gleicher Art würdig anreiht. Insbesondere ist es auf das lebhafteste anzuerkennen, daß es dem vereinten rastlosen Bemühen der Bauleitung und der Bauunternehmung gelungen ist, diese Arbeit trotz aller widrigen Umstände in verhältnismäßig kurzer Zeit glücklich durchzuführen. Es gereicht mir zur aufrichtigen Genugtuung, Ihre Bitte zu erfüllen und die Vereinigung beider Stollen selbst vollziehen zu können. So falle denn die letzte Wand, welche die Einheit des Stollens unterbricht! Glück auf!“

Die Teilnehmer stimmten begeistert in den Ruf ein. Der Erzherzog drückte den Taster nieder, wodurch gleichzeitig 40 Minen mit dumpfem Schlage aufflogen und die Wand zerstörten.

Es ertönten neuerliche anhaltende „Glück auf!“-Rufe. Sektionschef Wurmb und Bauunternehmer Ceconi eilten voraus, um die Durchschlagsstelle zu besichtigen und das Wegräumen des Schuttes und Einfügen der Schienen in die entstandene Durchfahrt zu überwachen. Zurückgekehrt, meldete Sektionschef Wurmb: „Kaiserliche Hoheit! Durch!“ Der Erzherzog und die Gäste bestiegen die Wagen, welche zur Durchschlagsstelle geschoben wurden. Dort erwartete der Stellvertreter des Eisenbahnbaudirektors Hofrat Millemoth an der Spitze der Beamtenschaft der Südseite das Erscheinen der Festteilnehmer. Er gab in einer schwungvollen Ansprache der Freude aller Be-

teiligten über den Besuch des Erzherzogs, des Eisenbahnministers und der beiden Landeschefs an einem so bedeutungsvollen Tage Ausdruck.

Hierauf ergriff der Eisenbahnminister das Wort zu einer Ansprache, in der er mitteilte, daß der Kaiser in Anerkennung der beim Baue des Wocheiner Tunnels erworbenen Verdienste mehreren bei diesem Baue hervorragend tätigen technischen Beamten und Arbeitern Allerhöchst Auszeichnungen verliehen habe.

Der Erzherzog überreichte unter Ausdrücken des Glückwunsches die Ordensauszeichnungen. Die Wagen wurden sodann im Tunnel weitergeschoben, bis sie von Süden her bei Kilometer 1000 wieder von einer reich geschmückten Lokomotive übernommen wurden, welche die Festteilnehmer zum Tunnelportal in Podbrdo führte. Dieses Portal war ebenso wie das Nordportal prächtig geschmückt. Böllerschüsse und brausende Hochrufe empfingen den Zug. In Podbrdo überbrachte der Stellvertreter des Landeshauptmanns die wärmsten Grüße der Grafschaft Görz und Gradiska.

Der Erzherzog Leopold Salvator und der Eisenbahnminister besuchten sodann das Spital, in welchem der vom Kaiser ausgezeichnete Vorarbeiter Friedel infolge eines im Tunnelbau erlittenen Beinbruchs krank darniederliegt.

Den Abschluß der Durchschlagsfeier bildete ein im großen Saale der Tunnelwirtschaft in Feistritz abgehaltenes Festbankett. Jeder Festteilnehmer fand auf seinem Platze als Festgabe der Bauleitung eine vom Medailleur Tautenhayn ausgeführte Bronzeplakette, deren Vorderseite eine Allegorie des Tunnelbaues und deren Rückseite eine Allegorie der Vereinigung von Krain und Küstenland zeigte. Als Festgabe der Bauunternehmung erhielt jeder Gast ein künstlerisch ausgestattetes Album mit Ansichten vom Tunnelbau.

Den ersten Toast sprach der Landeshauptmann von Krain auf den Kaiser als obersten Bauherrn. Brausende, sich immer erneuernde Hochrufe folgten dem Trinkspruch. Der Landespräsident von Krain, Freiherr v. Hein, sprach den Dank des Landes Krain für den Besuch des Erzherzogs aus.

Erzherzog Leopold Salvator erwiderte: „Ich habe mit großer Befriedigung an dem heutigen Feste teilgenommen und freue mich besonders, Zeuge zu sein der erhebenden, patriotischen Huldigung, welche Sr Majestät dem Kaiser soeben dargebracht wurde. Für die an mich gerichteten freundlichen Worte danke ich dem Herrn Landespräsidenten von Krain aufs beste. Zugleich beglückwünsche ich herzlich alle diejenigen, welche an dem denkwürdigen Bauwerke, vor dem wir heute stehen, mitgewirkt haben, und besonders diejenigen, deren verdienstvoller Tätigkeit die Allerhöchste Anerkennung zuteil geworden ist. Möge Ihren übrigen Arbeiten der gleiche günstige Erfolg beschieden sein!“

Der Abg. Frhr. v. Schwegel gedachte derjenigen, deren Mitwirkung das Werk schaffen half, wie der Reichsvertretung, welche die Mittel opferfreudig bewilligte und, wie nicht zu zweifeln, auch weiterhin, wenn das bedeutende Werk es erfordert, eine gleiche Opferfreudigkeit beweisen wird. Redner gedachte aber vor allem des Eisenbahnministers als des Mannes, der mit dem Werke eine Unzahl Mühen, Sorgen und Plagen hatte, dessen allseitig anerkannte Leistungen und dessen Einsicht vertrauend die Volksvertretung dem Werke zustimmte. Diese seine ausschlaggebende, verdienstvolle Mitwirkung verdiene die höchste Anerkennung. Redner schloß mit einem Hoch auf den Eisenbahnminister Dr v. Wittek.

Nachdem die jubelnden Zurufe insbesondere der beim Baue Tätigen verklungen waren, dankte der Eisenbahnminister und erklärte, der vielleicht größere Teil des Verdienstes, welches der Vorredner in so freundlicher Weise ihm zugeschrieben habe, gebühre den Gönnern und Förderern des großen technischen Werkes. Was die erwähnten Mühen und Sorgen betreffe, so helfe sie ihm die Zukunft tragen, daß der Eisenbahnminister ein Teil sei seines Ministeriums, jener gewaltigen Organisation, die durch die Verwirklichung der technischen Fortschritte die Wohlfahrt der Völker fördern helfe, weiter die Zuversicht, daß er sich eins fühle mit den ausgezeichneten technischen Fachmännern, die ihm zur Seite stehen und denen die Durchführung des Werkes im einzelnen übertragen ist. Der Tag des Durchschlages des großen Tunnels sei ein Freudentag, und wer gesehen habe, wie alle Beteiligten tief und freudig bewegt waren und wie sich die Augen der eisenharten Arbeiter mit Freudentränen füllten, werde begreifen, welche Gefühle auch den Redner erfüllen. Sein Gefühl tiefer Bewegung sei verbunden mit dem Gefühle höchster Dankbarkeit für alle Gönner des Werkes, zu denen seit heute in erster Linie der Herr Erzherzog zu rechnen sei, der durch seine Anwesenheit dem Feste die besondere Weihe gegeben habe. Nun wolle er aber dazu kommen, was sein Herz aufs tiefste bewege: zu seinen Mitarbeitern, die eine technische Leistung vollführt haben, welche die einmütige Bewunderung aller Techniker, besonders der Eisenbahnbauer erregte. Er danke allen diesen hervorragenden Mitarbeitern, den Herren der Bauleitung und Bauunternehmung, er danke von Herzen der Arbeiterschaft, welche die Gedanken der Techniker in materielle Wirklichkeit umsetze und die sich bei den Baue des Wocheiner Tunnels durch jedes Lob würdige Ordnung, Disziplin und Hingebung hervorgetan habe. Er erhebe sein Glas auf die Gönner und Förderer des Werkes, auf seine Mitarbeiter und die gesamte Arbeiterschaft.

Abg. Dr Sylvester knüpfte an die Worte des Vorredners an, pries die Mitarbeiter an dem Werke, für die man auf dem Tunnelportal die Worte einmeißeln sollte: „Vos saxa loquunter“, und den Führer dieser wackeren Schar, Sektionschef Wurmb, der schon am Arlberg Lorbeeren geholt habe und durch dieses Werk dem Kranze ein neues Blatt einfügte.

Der Statthalter des Küstenlandes Graf Goëß sprach unter lebhafter Zustimmung der Anwesenden auf den Bauunternehmer Ceconi, auf den man statt des Wortes „Vom Fels zum Meer“ das Wort „Durch Fels zum Meer“ anwenden könne. — Der Präsident des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines trank auf die Presse, Sektionschef Wurmb dankte namens der Mitarbeiter für die vielfachen Ehrungen und trank auf die Festgäste. Hiermit endete das schöne Fest der Arbeit.

— **Semmeringfeier.** Der ausführliche Bericht über diese Feier kann wegen Raummangels erst in nächster Nummer gebracht werden.

— **Stubaitalbahn.** Im Laufe dieses Sommers soll die elektrische Bahn Innsbruck-Fulpmes, die Stubaitalbahn, dem Betriebe übergeben werden. Mit dieser Lokalbahn wird eines der an Naturreizen reichsten Täler Tirols dem Verkehre erschlossen. Die 19 km lange Stubaitalbahn ist 1 m-spurig und wird durch einphasigen Wechselstrom von 2500 Volt Spannung betrieben. Die in Verwendung kommenden Motorwagen, ebenso wie die Beiwagen haben einen Fassungsraum für je 40 Personen. Die Motorwagen ruhen auf Drehgestellen und besitzen je vier Motoren. Der elektrische Strom für die Bahn wird von den Sillwerken der Stadtgemeinde Innsbruck geliefert. Der Motorwagen kann trotz der Steigung bis zu 45 ‰ 44 bis 50 t anstandslos fortbringen. Die Stubaitalbahn ist auch in bezug auf ihre Finanzierung deshalb von Interesse, weil die Prioritätsaktien ohne Staats- oder Landesgarantie ausgegeben worden sind. Das Gesamtkapital, 2 650 000 Kr., besteht aus 4,25 prozentigen Prioritätsaktien im Betrage von 1 300 000 Kr., während der Rest durch Ausgabe von Stammaktien aufgebracht wurde. Die Stammaktien wurden vom Staate, dem Lande und den Interessenten gegen die von ihnen geleisteten Beiträge übernommen.

— **Sektionschef v. Pichler †.** Am 30. Mai ist im Alter von 65 Jahren der Sektionschef des Eisenbahnministeriums i. P. Max Ritter v. Pichler in Wien gestorben. Pichler wurde im Jahre 1839 in Wien geboren und wandte sich nach Beendigung der technischen Studien zunächst dem Militärdienste zu. Im Jahre 1861 trat er in den Eisenbahndienst als Beamter der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft ein, bei der er sich bald zu leitenden Stellungen emporschwang. Im Jahre 1871 erfolgte seine Berufung als Zentralinspektor, später als Direktor zur Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn. 1889 wurde er anläßlich der Verstaatlichung der ungarisch-galizischen Eisenbahn als Verkehrsdirektor-Stellvertreter zur Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen übernommen und im Jahre 1895 zum Vorstande der Abteilung für das Lokalbahnwesen ernannt. Anläßlich der Errichtung des Eisenbahnministeriums wurde Pichler Sektionschef in diesem Ministerium und trat als solcher an die Spitze der Sektion für die technischen Angelegenheiten. In dieser Stellung hat er sich namhafte Verdienste um die Ausgestaltung der technischen Dienstzweige und insbesondere um die Hebung des heimischen Verkehrswesens erworben. In die Zeit seiner Amtsführung fällt die Einführung der Vorschriften über die Bemessung der Dienst- und Ruhezeiten des im äußeren Dienste stehenden Personals sowie die Einrichtung der Bahnlinien für das Fahren in Raumabstand. Unter Pichlers Leitung und Mitarbeit vollzogen sich ferner die in administrativer und finanzieller Beziehung so wichtigen Reformen zum Zwecke der Vereinfachung und Verbilligung des Lokalbahnbetriebes. In den letzten Jahren hat Pichler insbesondere bei der Aufstellung und Durchführung des im Jahre 1901 verfassungsmäßig genehmigten Bau- und Investitionsprogramms der Staatseisenbahnverwaltung hervorragenden Anteil genommen. Im Mai 1903 trat Pichler, welcher sich in Fachkreisen des größten Ansehens erfreute, nach 44jähriger ausgezeichneter beruflicher Wirksamkeit in den bleibenden Ruhestand; aus diesem Anlasse wurde er durch Verleihung eines hohen Ordens ausgezeichnet.

Ungarn.

— **Die ungarische Eisenbahnpolitik.** Gelegentlich der Beratung des Voranschlags des Handelsministeriums für das Jahr 1904 im Finanzausschusse des ungarischen Abgeordnetenhauses gab der Handelsminister wichtige Erklärungen über die staatliche Eisenbahnpolitik ab; er werde bei den Eisenbahnen die Politik befolgen, die Hauptlinien vom Staate zu bauen, die Lokalbahnen aber den Interessenten und privaten Unternehmern zum Bau zu überlassen. Wohl wäre es möglich, daß auch die Nebenlinien vom Staate gebaut werden, allein unter den jetzigen Verhältnissen wäre dies nicht zweckmäßig, weil der Staat die Beitragsleistung der Interessenten nicht zu erlangen vermöchte. Bezüglich der Staatsbahnen habe die Vergangenheit die Überzeugung gereift, daß es dort Übelstände gebe, welche beseitigt werden müssen; die Ursache dieser Übelstände liege in der zu weit getriebenen Zentralisation und in dem allzu sehr überhand nehmenden Bureaukratismus. Die drei Grundsätze, welche der Minister befolgen wolle, seien: die Dezentralisation des Dienstes, die größere Geltendmachung der persönlichen Verantwortlichkeit der Vorstände als bisher, endlich die Einschränkung der bureaukratischen Formen. Damit werde auch die Vermehrung der Betriebsleitungen im Zusammenhange stehen. Seine persönlichen Erfahrungen und die Beispiele des Auslandes zeigen, daß mehr als 1200 km Eisenbahnen von einer Betriebsstelle nicht zweckmäßig verwaltet werden können. Es werden daher 13 oder 14 Betriebsleitungen aufgestellt werden müssen. Wie der Minister die ihn leitenden Grundsätze betätigen werde, darüber könne er sich jetzt noch nicht des näheren aussprechen. Die Vizinalbahnen krankten vor allem an den hohen Anlagekosten. In neuerer Zeit sei in dieser Beziehung ein Wandel zum besseren eingetreten. Die Interessenten nahmen den Bau selbst in die Hand, und sei der Minister bestrebt, die Baukosten herabzumindern, indem man bei den Stationsbauten weitgehende Sparsamkeit beobachte. Dagegen wäre es nach seiner Ansicht nicht ratsam, beim Oberbau zu sparen, weil dies die Gefahr einer Auswechslung der Schienen mit sich bringen würde. Er sei auch bestrebt, die Einnahmen der Vizinalbahnen zu verbessern. Es sei deren Eigentümlichkeit, daß der Personenverkehr auf ihnen stärker als der Güterverkehr sei; es sei daher die Einführung des Motorbetriebs in Aussicht genommen, welcher geeignet sei, den Personenverkehr bei billigeren Betriebskosten zu heben. Im Alföld sei außerdem der Bau von Bahnen niederster Ordnung in Aussicht genommen, welche sozusagen alle Kornspeicher erreichen und die in Betracht kommenden Gegenden durchqueren sollen. Bezüglich solcher Bahnen müsse man das Konzessionsverfahren möglichst vereinfachen und die Durchführung den Munizipien überlassen.

— **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Nach dem vorliegenden Geschäftsbericht für das Jahr 1903 betrugen die Einnahmen 19 278 989 Kr., die Ausgaben 12 409 850 Kr., der Überschuß demnach 6 869 139 Kr. gegen 6 515 710 Kr. im Vorjahr. Die Einnahmen erhöhten sich um 846 744 Kr. oder 4,6 %. Von dieser Steigerung wurde der größere Teil der Mehreinnahmen (586 152 Kr.) durch die Zunahme der Transporteinnahmen, ein weiterer Teil (260 591 Kronen) durch Ersparnisse an Wagenmieten hervorgerufen, welche infolge der Anschaffung von Lastwagen erzielt worden sind. Die Steigerung der Ausgaben um 493 315 Kr. wurde größtenteils durch die Herstellungskosten der im Juni des abgelaufenen Jahres entstandenen Hochwasserschäden und die höhere Einkommensteuer der österreichischen Strecke verursacht. Der Stand der insgesamt 13 200 000 Kr. betragenden schwebenden Schulden hat sich nicht verändert. Die bezüglich der Aufnahme einer konsolidierten Anleihe seit Jahren mit beiden Regierungen gepflogenen Verhandlungen haben bisher zu einem Abschlusse nicht geführt. Auf Grund des am 18. Dezember 1903 mit der Lokalbahn-Aktiengesellschaft Eperjes-Bártfa abgeschlossenen Vertrages wurde der Betrieb dieser Bahn am 1. Januar 1904 übernommen. Von den Gesamteinnahmen entfallen auf die ungarischen Linien 13 252 606 Kr. = 68,74 %, auf die österreichische Linie 6 026 383 Kr. und von den Ausgaben auf die ungarischen Linien 7 465 182 Kr. = 70,44 %, auf die österreichischen Linien 3 133 059 Kr. Die ungarische Staatsgarantie wird mit dem Betrage von 1 502 832 Kr. in Anspruch genommen. Rücksichtlich der österreichischen Strecke entfällt auch im Jahre 1903 die Inanspruchnahme der Garantie.

Übrige europäische Länder.

— **Rundreise- und Sommerfahrkarten in Frankreich.** Die großen französischen Eisenbahngesellschaften geben die mannigfachen Erleichterungen und Verbilligungen bekannt, welche in den Sommermonaten für einzelne Personen und Familien für Vergnügungs-, Bäder- usw. Reisen gewährt werden. Zumeist, z. B. für Reisen von Paris nach den Vogesen auf der Ostbahn, beträgt die Gültigkeitsdauer der betreffenden Fahrkarten 33 Tage, mit zweimaliger Möglichkeit der Verlängerung mittels 10 % Zuschlag. Für Familien-Bäderreisen gibt z. B. die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn der dritten Person die Hin- und Rückfahrkarte zum einfachen Fahrpreis, der vierten, fünften usw. Person zur Hälfte des einfachen Fahrpreises. Auch hier ist die Frist 33 Tage mit Möglichkeit der Verlängerung. Nachdem Frankreich an den internationalen Rundreiseverkehr angeschlossen, wird auch bekannt gemacht, daß nach dem Belieben der Reisenden Fahrscheine nach dem Auslande zu ermäßigten Preisen ausgegeben werden, bei mindestens 600 km Reiseweg. Bis zu 2000 km beträgt die Gültigkeitsdauer 45 Tage, bis zu 3000 km 60 Tage und über 3000 km 90 Tage.

— **Die Betriebsergebnisse der sechs großen französischen Eisenbahngesellschaften im Jahre 1903.** Wir entnehmen hierüber einer zuverlässigen französischen Quelle folgende Angaben: Auf den französischen Linien der Nordbahn betrug der Überschuß der Einnahmen über die Betriebsausgaben im Jahre 1903: 108 570 341 Fr. Die Ausgaben für den Dienst der Obligationen und sonstige finanzielle Lasten beliefen sich auf 88 467 140 Fr. Der Gesamtreingewinn mit Einschluß von 5 941 300 Fr. Reingewinn der nordbelgischen Linien der Gesellschaft betrug 26 044 500 Fr. Die Einnahmen wiesen während der ersten Hälfte des Jahres 1903 bedeutende Überschüsse auf, aber die Zuckerkrise, die schlechte Obsternte und auch die Arbeitseinstellungen haben dem Verkehr während der zweiten Hälfte des Jahres geschadet. Die Betriebsausgaben hatten noch die Folgen der Eisenbahnunfälle von Arleux und Moyenville zu tragen, und außerdem waren die Lasten der Verzinsung und Amortisierung durch Ausgaben für Ergänzungsarbeiten und Vermehrung des Materials vergrößert.

Bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn belief sich der Betriebsüberschuß auf 235 163 803 Fr., wovon die Ausgaben für Verzinsung der Obligationen, die den Aktien garantierte Dividende und andere finanzielle Lasten in der Höhe von 197 215 213 Fr. und die Ausgaben gleicher Art für das neue Netz in der Höhe von 31 097 273 Fr. in Abzug kommen, so daß ein Reingewinn von 6 329 548 Fr. übrig bleibt. Die Lage der Gesellschaft hat sich im Jahre 1903 angesichts dieses Überschusses sehr gebessert, während im Jahre 1902 ein Fehlbetrag von 6 750 000 Fr. vorhanden war. Durch die Entwicklung ihres Netzes wird die Mittelmeerbahn bald günstige Ergebnisse erzielen, wenn ihr nicht vom Staat neue Überlasten (surcharges) auferlegt werden.

Bei der Orléansbahn betrugen die Betriebseinnahmen 232 634 727 Fr., die Betriebsausgaben 109 446 320 Fr., der Überschuß 123 188 407 Fr., der nach Abzug der Zinsen und sonstigen finanziellen Lasten verbleibende Überschuß 3 691 924 Fr. Die Betriebseinnahmen sind in diesem Jahre um 1 160 164 Fr. gewachsen, und zwar rührt diese Zunahme aus dem Personen- und Eilgutverkehr her, denn die schlechte Weinernte hatte eine Verminderung des gewöhnlichen Frachtgutverkehrs zur Folge. Die Ausgaben haben sich um 1 901 876 Fr. verringert.

Die Betriebseinnahmen der Ostbahn betrugen 189 476 565 Fr., die Betriebsausgaben 107 001 939 Fr., der Überschuß 82 474 627 Fr., der dem Staat zufallende Überschuß nach Abzug der Anleihelasten und der auf die Aktien zu zahlenden Dividende 900 429 Fr. Das Jahr 1903 ist trotz der Vermehrung der Anleihelasten ein günstigeres gewesen als das Jahr 1902. Die Gesellschaft kann an den Staat 900 000 Fr. herauszahlen, während sie im Jahre 1902 fast 3 000 000 Fr. von ihm entleihen mußte.

Die Betriebseinnahmen der Westbahn beliefen sich auf 190 105 917 Fr., die Betriebsausgaben auf 110 165 765 Fr., der Überschuß auf 79 940 152 Fr., die Obligationenzinsen und anderen finanziellen Verpflichtungen beanspruchten 94 213 031 Fr., so daß sich ein Fehlbetrag von 14 272 881 Fr. ergibt. Während die Roheinnahmen gegen das Vorjahr um 5 000 000 Fr. wuchsen, verminderten sich die Betriebsausgaben um 2 500 000 Fr., und zwar ist dies die Folge eines Sinkens der Kohlenpreise und einer stärkeren Entnahme von Kleinkohlen. Die Inanspruchnahme der staatlichen Garantie ist auch für 1903 noch bedeutend, wenn sie sich auch seit zwei Jahren wesentlich vermindert hat. Im Jahre 1902 betrug sie 19 674 000 Fr., im Jahre 1901 noch 25 740 000 Fr.

Die Betriebseinnahmen der Südbahn betrugen 113 501 543 Fr., die Betriebsausgaben 53 929 313 Fr., der Überschuß 59 572 230 Fr., der Fehlbetrag nach Abzug der Zinsen und finanziellen Lasten 1 939 861 Fr. gegen 3 749 147 Fr. im Jahre 1902. Die Lage beginnt also sich günstiger zu gestalten.

— **Entschädigung für Erfindungen bei den schweizerischen Bundesbahnen.** Aus dem Parlament war angeregt, einheitliche Vorschriften wegen Benutzung und Entschädigung bei Erfindungen von Beamten und Angestellten zu schaffen und bei der Verwertung solcher Erfindungen die Entschädigung nicht durch

die Eisenbahnverwaltung, sondern durch den Richter oder unbeteiligte Dritte festsetzen zu lassen. Der Bundesrat antwortet darauf, man dürfe nicht außer acht lassen, daß es sich um Erfindungen handle, die während der dienstlichen Tätigkeit des Erfinders gemacht werden und zu denen er einen Teil derjenigen Zeit benutzt habe, welche er zu der im Interesse seines Dienstgebers zu verrichtenden Arbeit verwenden soll. Die Entschädigung gewinne dadurch den Charakter einer Belohnung, und eine solche werde in allen Geschäftsbetrieben weder vom Richter, noch von dritten Personen, sondern vom Geschäftsherrn festgesetzt.

— **„Bernische Staatsbahnen."** Mit der Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen durch den Bund hat sich namentlich im größten schweizerischen Kanton, Bern, in gewissem Sinne eine „Bernische Eisenbahnpolitik" entwickelt. Die Berner Regierung hat schon vor einiger Zeit den Berner Oberlandbahnen den Rückkauf auf 1. Januar 1905 angekündigt. Im großen Rat des Kantons wurde neuerdings über die Angelegenheit verhandelt; einerseits wurde gefragt, ob man die Tragweite des Entschlusses genügend gewürdigt habe, anderseits ward angeregt, auch die anderen vom Kanton unterstützten Nebenbahnen, die sogenannten „Dekretsbahnen", zu bernischen Staatsbahnen zu machen. Baudirektor Morgenthaler erwiderte, letztere Anregung dürfte mit der Verstaatlichung der Oberlandbahnen nicht in Verbindung gebracht werden, da dies zu weit führen würde. Der Rückkauf der Oberlandbahnen sei nur wegen Erkrankung des Finanzdirektors Scheurer noch nicht weiter in Angriff genommen.

— **Verbot der Annahme von Volksvertretungsmandaten durch Eisenbahnbedienstete in der Schweiz.** Die Kreisdirektion II der schweizerischen Bundesbahnen hat verfügt, daß kein im äußeren Dienst stehender Eisenbahnbeamter ein Mandat für den Kantonsrat annehmen dürfe. Dagegen wurde im Kantonsrat von Solothurn Verwahrung eingelegt und eine Massen-Protestversammlung angekündigt. Dieses Vorgehen der Bundesbahnen spreche dem Grundsatze der schweizerischen Republik Hohn, wonach jeder Bürger vor dem Gesetz gleich sei.

— **Simplontunnel.** Infolge Auftretens von weiteren heißen Quellen im Richtstollen der Nordseite mußte, wie in Nr 41 S. 672 d. Ztg. gemeldet, die Arbeit vor Ort daselbst am 21. Mai d. J. eingestellt werden. Der „Schweiz. Bauztg." zufolge werden die Arbeiten auf der Nordseite nicht wieder aufgenommen werden und wird der Vortrieb von Richtstollen und Parallelstollen somit jetzt lediglich von der Südseite her erfolgen.

— **Betriebsergebnisse der adriatischen Bahnen im Jahre 1903.** Am 19. Mai fand in Florenz die Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft der italienischen Südbahnen mit folgender Tagesordnung statt: Bericht des Verwaltungsrates und der Rechnungsprüfer; Rechnungslegung für 1903 und Voranschlag für 1904; Genehmigung des mit der Regierung abgeschlossenen Übereinkommens für den Bau und Betrieb einer vollspurigen Bahn von Lecce nach Francavilla mit Zweiglinie von Novoli nach Nardò; Beschlußfassung über die Verlängerung des Termins für die Ankündigung des Rückkaufes der alten Linien der italienischen Südbahnen bis Ende des laufenden Jahres. Dem Verwaltungsrate wurde Entlastung erteilt und die übrigen Punkte der Tagesordnung wurden genehmigt. Die Aktien von 500 L. Nennwert erhalten außer 25 L. Zinsen (5 %) noch eine Superdividende von 5 L. Im übrigen ist über das Betriebsjahr folgendes zu berichten:

Die andauernd günstige Entwicklung des Handels und Gewerbes des Landes und die besonders in den südlichen Provinzen erzielten guten Ernten von Öl, Wein und Getreide haben in der Steigerung der Einnahmen aller Verkehrsanstalten ihren Ausdruck gefunden. So sind die Einnahmen des Hauptnetzes der Südbahnen von 139 500 000 L. auf 148 600 000 L., d. h. um über 9 000 000 L. gestiegen; davon trafen auf das Hauptnetz 137 500 000 L. und auf das Nebennetz 11 000 000 L. Im einzelnen verteilen sich diese Einnahmen auf den Personenverkehr mit 54 000 000 (+ 3 000 000) L., Gepäckverkehr 2 600 000 (+ 160 000) L., Eilgut 8 500 000 (+ 100 000) L., beschleunigtes Eilgut 10 000 000 (+ 1 100 000) L. und Frachtgut 72 900 000 (+ 4 700 000) L. Bei einer beinahe unveränderten Netzlänge von 5819 km (Hauptnetz 4308 km und Nebennetz 1511 km) stieg die Kilometereinnahme von 23 828 L. auf 25 369 L. Der Anteil der Gesellschaft an den Betriebseinnahmen betrug 82 200 000 (+ 4 600 000) L.; als weitere Einnahmen der Gesellschaft sind noch zu verzeichnen 2 600 000 L. Rückvergütungen, 6 000 000 L. Subvention für das Nebennetz, 32 000 000 L. Subvention für die Stammlinien der Gesellschaft, 9 000 000 L. Subvention für die neu konzessionierten Linien und 6 700 000 L. Vergütung für den Gebrauch des Rollmaterials.

Diesen Einnahmen stehen Betriebsausgaben von 96 800 000 Lire gegenüber oder 16 100 L. für 1 km. Der Betriebskoeffizient ist von 64,4 % auf 63,3 % gesunken. Die allgemeinen Verwaltungsauslagen erforderten 6 400 000 (+ 500 000) L., Verkehr und Betrieb 34 000 000 (+ 2 400 000) L., Bahnerhaltung 20 000 000 (+ 1 000 000) L., Ausbesserung von Rollmaterial 11 100 000 (+ 1 000 000) L. und der Zugdienst 24 500 000 L. (— 1 000 000 L. infolge Preisrückgang des Heizmaterials).

Dieser günstige Abschluß ermöglichte, wie erwähnt, die Ausschüttung von insgesamt 30 L. (6 %) für die Aktie; es konnten 2 000 000 L. zur Deckung des Fehlbetrages der Pensionskasse der Meridionalbahnen überwiesen und 1 700 000 L. zur Vermehrung des Vermögens der Gesellschaft verwendet werden. Die Reservefonds betrugen über 8 000 000 L.

Der Verwaltungsbericht sagt ferner, daß die Gesellschaft mit Eifer das Studium des Baues der neuen, von der Bevölkerung gewünschten Linien verfolge, und auch, soweit ihre finanziellen Kräfte reichen, bereit sei, den Bau zu übernehmen gegen ausreichende finanzielle Unterstützung durch den Staat und die übrigen beteiligten Körperschaften. Der Verwaltungsrat sei noch nicht in der Lage, Mitteilungen über die Erneuerung der Betriebsverträge zu machen, da der Staat seine Absichten darüber nicht kund gegeben habe und diese Frage mit der des Rückkaufes der Stammlinien im engsten Zusammenhang stehe; die vom Staate gewünschte Terminverlängerung zur Ankündigung des Rückkaufs wurde, wie bereits eingangs erwähnt, bis 31. Dezember d. J. zugestanden.

Der Bericht hebt ferner den günstigen Erfolg des elektrischen Betriebes (Luftleitung mit Wechselstrom hoher Spannung) der Veltliner Bahnen hervor und gibt auch der Hoffnung Ausdruck, daß durch die bevorstehende Einstellung neuer elektrischer Lokomotiven weitere Verbesserungen im Betriebe erzielt werden. Ungünstige Erfolge habe hingegen der elektrische Betrieb mit den durch Akkumulatoren bewegten Selbstfahrern auf der Linie Bologna-Poggio Rusco ergeben, sowohl in technischer als finanzieller Hinsicht. Es werde daher dieser Betrieb aufgegeben.

Die Zahl der Angestellten ist von 38 360 auf 41 131 gestiegen — ungerechnet 4875 Tagelohnarbeiter — und die Ausgabe dafür auf 60 870 000 L., d. h. um 4 300 000 L. gegenüber dem Vorjahre. An dieser Erhöhung nimmt der Staat laut dem getroffenen Übereinkommen mit 1 200 000 L. teil.

Das Rollmaterial der Gesellschaft besteht aus 1116 Lokomotiven, 3165 Personenwagen, 643 Gepäckwagen und 20 507 Güterwagen. Es wurden 20 440 000 (+ 490 000) Personenzugkm und 11 000 000 (+ 640 000) Güterzugkm gefahren. 20 416 027 Reisende wurden befördert mit einem Gesamtdurchlauf von 1 127 400 000 km und einem durchschnittlichen Einzeldurchlauf von 55 km mit einer Einnahme von 2,18 L. für jeden Reisenden und von 3,94 Centesimi für das Personenkilometer. Der Durchschnittsertrag einer Gepäcksendung war 3,02 L und einer Tonne Frachtgut 5,78 L. Es kamen 1037 Betriebsunfälle vor, welche den Tod von 15 Reisenden, 25 Angestellten und 16 dritten Personen und die Verletzung von 277 Reisenden, 219 Angestellten und 26 dritten Personen zur Folge hatten. Auf je 1 000 000 beförderte Reisende kommen 0,723 getötete und 13,344 verletzte Personen.

Fremde Weltteile.

— **Über den Bau der Baikal-Umgehungsbahn** entnimmt die „Now. Wr." der „Wostotschn. Obosr." nachstehendes: Die Verwaltung der Baikal-Umgehungsbahn verhandelt augenblicklich eifrig mit ihren Unternehmern, um sie zu bestimmen, die Arbeiten zu beschleunigen, damit der Bahnbau zum 1. August fertiggestellt und die Bahn dem Verkehr übergeben werden könne. Trotzdem, meint das russische Blatt, werden die Arbeiten nicht beschleunigt und der Bahnbau geht nach wie vor flau, still und gemächlich vor sich, so daß er schwerlich bis zum 1. August beendet werden dürfte. Im allgemeinen ist die Lage der Dinge auf der Baikal-Umgehungsbahn nicht glänzend.

Diese wenig rosige Auffassung von der Sachlage steht im großen und ganzen im Widerspruch mit den auch amtlich ausgesprochenen Hoffnungen über die Fertigstellung dieses wichtigen Verbindungsstückes im Zuge der großen sibirischen Bahn, dessen Vollendung vielfach schon auf einen nicht unwesentlich früheren Zeitpunkt in Aussicht gestellt worden ist. Aber vielleicht ist hier auch der Wunsch der Vater des Gedankens. Es hängt augenblicklich zuviel davon ab, daß diese Unterbrechung in der Truppenbeförderung möglichst schnell beseitigt wird, denn jetzt, wo der See für die großen Dampfprahme noch nicht passierbar ist, fehlt eine jede Verbindung — abgesehen natürlich von der schlechten Landstraße — mit der Bahn jenseits des Baikal. Das ist hart und kann leicht

verhängnisvoll werden, denn vom Kriegsschauplatze soll schon die Nachricht in St. Petersburg eingegangen sein, daß zur Zeit für größere Aktionen noch nicht Truppen genug zur Verfügung stehen. Wie sollen die Truppen aber hingeschafft werden, wenn so schwer ins Gewicht fallende Hindernisse immer noch nicht beseitigt werden können?

— **Brand auf dem Güterbahnhof in Jersey City der Delaware und Lackawannabahn.** Dort brach am 29. Mai d. J. eine große Feuersbrunst aus, durch die eine 800 Fuß lange Mole, auf der eine große Menge Waren aufgestapelt waren, mehrere Segelboote und Schleppdampfer sowie sechs andere Güter- bezw. Kohlenmolen vernichtet wurden. Der Bahnhof der Delawarebahn und die Landungsanlagen der Hamburg-Amerikalinie erschienen eine Zeit lang von den Flammen bedroht und wurden von der Feuerwehr geschützt. Der durch den Brand auf dem Güterbahnhof angerichtete Schaden wird auf 5 000 000 D. geschätzt. In diesen sind einbegriffen die Herstellungskosten für die Mole und der Wert der Waren, die auf ihr aufgestapelt waren, sowie der Betriebsverlust der Eisenbahnen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Maisitzung des Vereins unter dem Vorsitze des Ministerialdirektors Wirklichen Geheimen Rats Schroeder hielt der Geheime Kommerzienrat Doktoringenieur Haarmann aus Osnabrück einen durch zahlreiche dem Betriebe entnommene Oberbaustücke und durch eine Reihe von Profilbildern anschaulich erläuterten Vortrag über „Neue Beobachtungen, Messungen und Versuche am Eisenbahn-Oberbau“. Der Redner wies einleitend darauf hin, daß man lange Zeit die technische Beschaffenheit der Gleise einerseits vorwiegend nach rein praktischen Gesichtspunkten beurteilt, anderseits zu sehr auf nur theoretische Erwägungen gegründete Neuerungen in Vorschlag gebracht habe. Er betonte die Notwendigkeit, sorgsam zu prüfen, ob man gegenüber den wachsenden Ansprüchen sich mit dem bisher Erreichten begnügen dürfe, oder ob man sich durch zielbewußte Verbesserungen zu erhöhten Leistungen rüsten solle. Er selbst sei seit langer Zeit bemüht, durch das Osnabrücker Gleismuseum die in dieser Beziehung empfundene Lücke auszufüllen. Jene Sammlung stelle gewissermaßen eine lebendig bleibende Kritik der Tatsachen vor, gebe aber über die Bewährung mancher Oberbauanordnungen keineswegs erschöpfende Auskunft, weil über Lage und Inanspruchnahme der betreffenden Gleisstücke die unerläßlichen näheren Angaben fehlen, die nur durch dauernde Versuche und fortgesetzte Messungen und Beobachtungen gewonnen werden können. Auf die Dauer der Bewährung eines Gleises im Betriebe sei ganz besonderes Gewicht zu legen.

Den Mangel systematischer Untersuchungen des Oberbaues habe auch der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen erkannt, der seit 10 Jahren auf 514 Versuchsstrecken regelmäßige Messungen vornehmen lasse. Doch auch diese Messungen böten für bestimmte Schlußfolgerungen noch keine brauchbare Grundlage, weil, wie der technische Ausschuß des genannten Vereins selbst erkläre, die Beobachtungszeit noch zu kurz sei und die Ungleichmäßigkeit des Schienenstahls die Ableitung einer Gesetzmäßigkeit zwischen dem Verhalten der Schiene und den durch die Güteproben ermittelten Festigkeitseigenschaften erschwere. Bestimmter Wert könne nur solchen Messungsergebnissen beigelegt werden, die unter Vergleichung abweichender Konstruktion und der Güte des verwendeten Materials auf Grund völlig übereinstimmender Bedingungen ermittelt wurden. Unter solchen Gesichtspunkten hat der Vortragende eine große Anzahl Messungen vorgenommen, die er zum Teil in Profilbildern vorführte. Er erblickt darin neue Belege für die schon länger von ihm vertretene Überlegenheit des Bessemerstahls über den Thomasstahl. Die Frage der zweckmäßigsten Unterstützung der Schienen dürfe — vom Straßenbahn-Oberbau abgesehen — wohl als zu gunsten der Querschwelle entschieden gelten. Hinsichtlich des Materials der Querschwelle habe nicht nur der Vertreter der Eisenindustrie, sondern auch der Volkswirt immer wieder darauf hinzuweisen, daß bei der Vergänglichkeit des Holzes dieses Material auf die Dauer für den Schwellenbedarf im Inlande nicht zu decken sei. Schon jetzt wanderten alljährlich gewaltige Summen für Holzschwellen in das Ausland, wodurch der heimischen Industrie Arbeit, den Eisenbahnen aber große Frachteinnahmen entzogen würden. Der Ersatz der Holzschwelle durch eiserne sei deshalb umsomehr gerechtfertigt, als die Eisenschwelle sich bei richtiger Ausgestaltung auch technisch und wirtschaftlich durchaus bewähre.

Redner ging sodann auf einige seiner neueren Oberbau-Anordnungen über und besprach insbesondere die Rippenschwelle seines Starkstoß-Oberbaus, ferner die neuerdings an Stelle der Hakenplatte eingeführte Zapfenplatte, die als Mittel gegen das Wandern der Schienen dienenden Stemmstühle und endlich die Stoßträger und Auflauflaschen.

Zum Schlusse seines Vortrages begrüßte es der Redner, daß die preußische Staatsbahnverwaltung die Absicht habe, zur Erprobung der Oberbauanordnungen eine Versuchsbahn mit elektrischem Betriebe einzurichten, und knüpfte daran die Hoffnung, daß die Versuchsanstalt sich zu einer Eisenbahn-Prüfungskommission auswachsen werde.

An den mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag schloß sich eine lebhafte Erörterung der berührten Fragen, bei der u. a. mitgeteilt wurde, daß Mittel für die Anlage einer Versuchsbahn im Etat der preußischen Staatsbahnverwaltung für 1904 enthalten seien.

Bücher- und Zeitschriftenschau.

— **Grundzüge für die ökonomische Anordnung des Verkehrsdienstes.** Von V. G. Boßhardt. Wien. 1903. Alfred Hölder. Preis 1,20 ℳ.

Die jetzt im Sonderabdruck erschienenen Aufsätze, welche zuerst in Nr 17—26 Jahrg. 1903 der Österr. Eisenbahnzeitung veröffentlicht wurden, bilden das Heft 4 der im obengedachten Verlage herausgegebenen „Schriften über Verkehrswesen“. Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, die für eine sachgemäße Anordnung des Verkehrsdienstes maßgebenden Gesichtspunkte auf kurze klare Formeln und Regeln zurückzuführen, und wir können ihm das Zeugnis nicht versagen, daß ihm dies in hohem Grade gelungen ist. Allerdings wird der im praktischen Leben stehende Fachmann vielleicht nicht viel neues aus diesen Ausführungen erfahren; gleichwohl aber werden sie auch ihm mannigfache Anregung bieten. In eingehenden Darlegungen bespricht der Verfasser die Fahrordnung, den Fahrplan und die für dessen Aufstellung maßgebenden Grundsätze, die Ausnutzung der Zugkraft, den Wagenumlauf und die Wagenausnutzung, die Diensteinteilung und die Kontrolle (Dienstaufsicht). In einem Schlußworte verwahrt er sich dann dagegen, daß man ihm die Absicht unterlege, den Verkehrsdienst an sich zu einer eigenen Wissenschaft zu stempeln. „Wohl aber,“ so fährt er fort, „wurde beabsichtigt, zu zeigen, daß auch der Verkehrsdienst in seinem Aufbau nur auf theoretischen Grundlagen beruhen kann, und daß eine richtige Lösung nur dann möglich ist, wenn diese einfachen Gesetze erkannt und konsequent verfolgt werden.“ In diesem Sinne möchten wir dem Buche viele und aufmerksame Leser wünschen.

— **Vom Werden und Wesen der Maschine.** Genesis der mechanischen Technik in allgemeinverständlicher Darstellung. Erster Band: Motoren. Von A. W. H. Rotth.

Die „gemeinverständliche“ Darstellung wissenschaftlicher, insbesondere naturwissenschaftlicher und technischer Lehren hat in neuerer Zeit außerordentlich zugenommen. Wir begegnen ihr auf allen Gebieten immer häufiger. Im allgemeinen verdient das Bestreben, wichtige Kenntnisse und Einsichten aus Fach- und Gelehrtenkreisen auch breiteren Schichten der Bevölkerung zugänglich zu machen, volle Anerkennung. Auch läßt die Reichhaltigkeit solcher Literatur erkennen, daß sie dem Wissensdrange und Bildungsbedürfnis weiter Kreise entgegenkommt. Die Tatsache indessen, daß nicht viele dieser populären Schriften den Anforderungen, die man streng genommen an sie stellen muß, entsprechen, beweist, wie schwierig es ist, wissenschaftliche Gegenstände gemeinfaßlich gut zu behandeln. Es ist in der Tat viel leichter, über wissenschaftliche Stoffe wissenschaftlich, als gemeinverständlich zu schreiben. Die Darstellung soll, ohne andere als allgemeine Kenntnisse vorauszusetzen, alles wesentliche umfassen, dabei tunlichst kurz, klar, anschaulich und leicht faßlich, der Stil einfach, die Behandlung aber außerdem nicht trocken sein.

Der Verfasser des vorgenannten Werkes erfüllt diese Anforderungen im ganzen gut. Nur stellenweise geht er ein wenig zu sehr ins Breite, z. B. da, wo von der „Erfindung“ der Dampfmaschine die Rede ist. Für die Übersichtlichkeit des Stoffes hätte auch äußerlich — durch Überschriften über den Unterabteilungen der Kapitel, durch Vermeidung langer Erörterungen ohne Absätze, durch gesperrten Druck besonders wichtiger Stellen und Ausdrücke — mehr als geschehen gesorgt werden können. Die elementare, gewissermaßen anschauliche Erklärung verwickelter physikalischer und mechanischer Vorgänge, wie z. B. solche aus der mechanischen Wärmetheorie, ist dem Verfasser besonders gut gelungen. Auch die Klarlegung des Wesens und der Bedeutung der verschiedenen Wasser- und Wärmemotoren, bis auf die neueste Form der letzteren, die Dampfturbinen, herab, kann als musterhaft gemeinverständlich bezeichnet werden. Die Einfachheit der beigefügten schematischen Figuren ist nur ein Vorzug; mit den als Photogravüren jetzt leicht herstellbaren perspektivischen Ansichten, aus denen

nichts wesentliches zu entnehmen ist, wird neuerdings ja viel Mißbrauch getrieben.

Ist das kleine Werk auch für Nichttechniker geschrieben, so werden es doch auch Techniker, wenn sie, wie jetzt häufig, in einer „Spezialität" mehr oder weniger aufgehen und zu Ausblicken auf das Ganze nicht viel Zeit zu erübrigen haben, mit Interesse lesen können. W.

— **Ravenstein-Peips Eisenbahnkarte von Deutschland.** Verlag von Ludwig Ravenstein in Frankfurt a/M. Mit Ortsverzeichnis von etwa 15 000 Namen. Preis: kartoniert in Taschenformat 2 ℳ, auf Leinwand in Taschenformat 3 ℳ, als Wandkarte 5 ℳ.

Auf verhältnismäßig kleinem Raume bietet die Karte ein neues und zugleich übersichtliches Bild des deutschen Eisenbahnnetzes. Auf ihr sind die von Luxuszügen befahrenen Strecken durch grüne, die von D-Zügen und gleichwertigen Schnellzügen befahrenen Strecken durch rote und die von anderen Schnellzügen und Eilzügen befahrenen Strecken durch blaue Färbung kenntlich gemacht, während Linien ohne Schnellzüge gelb und Nebenbahnen schwarz eingetragen sind. Auf diese Weise ist auch denjenigen, die mit der Eisenbahngeographie weniger vertraut sind, das Herausfinden der zweckmäßigsten Verbindungen in wirksamster Weise erleichtert. Die Karte enthält fast sämtliche Eisenbahnstationen. Wo die Dichtigkeit des Verkehrsnetzes — wie im rheinisch-westfälischen und im oberschlesischen Industriegebiete — die Aufnahme der einzelnen Stationsnamen in die Hauptkarte nicht zuließ, ist auf einer bezüglichen Nebenkarte für entsprechenden Raum gesorgt. Angesichts der hübschen Ausstattung der Karte muß deren Preis als billig bezeichnet werden.

— **Wandern und Reisen.** Illustrierte Zeitschrift für Touristik, Landes- und Volkskunde, Kunst und Sport. Düsseldorf. L. Schwann. Jährlich 24 Hefte zu 50 ₰ das Heft.

Wieder liegen uns eine Anzahl Hefte des 2. Jahrgangs dieser Zeitschrift vor, die wir bereits in Nr 35 S. 556 und Nr 78 S. 1185 Jahrg. 1903 d. Ztg. eingehend besprochen haben. Auch diese neuen Hefte halten sich in jeder Beziehung auf der Höhe ihrer Aufgabe; sie bilden ein landschaftliches Wanderbuch, das in seiner unerschöpflichen Fülle von allen, die mit Wander- und Reiselust erfüllt sind, dankbar entgegengenommen werden wird. Jedes Heft ist wiederum reich mit Abbildungen, die auf der Höhe der Technik stehen, versehen.

Aus der Fülle des Gebotenen heben wir die Doppelnummer 8/9 hervor, die als Sonderheft „Weser" bezeichnet ist und unter einer Anzahl malerischer Schilderungen des Wesergebiets eine Darstellung aus Bremens alten und neuen Tagen mit einer anmutigen Erinnerung an den bekannten Bürgermeister Smidt, eine Weserfahrt von Hameln nach Carlshafen mit den mannigfaltigsten Abbildungen, eine Beschreibung der Ithklippen, des Wesertals bei Höxter, Hannovers usw. bringt. Eine andere Nummer der Zeitschrift führt uns „auf Kletterpfaden in die sächsische Schweiz", die mit ihren prächtigen Felskolossen, den schlanken Türmen und Nadeln, die als Ziele der Kletterkunst angesehen werden, als Vorübung für Dolomitbesteigungen wohl geeignet ist. Finnlands Wald- und Seenlandschaften, eine Fahrt ins Tännengebirge, eine malerische Schilderung des Gesäuses und, um auch andere Gebiete zu streifen, Beschreibungen und Abbildungen der Erstlinge unter den Alpenblumen, des Seidelbastes usw. bilden unter vielem anderen den Inhalt der letzten Nummern. Es ist auch freudig zu begrüßen, daß der letzte Teil jedes Heftes Verkehrsmitteilungen gewidmet ist. Die sog. „gleislosen elektrischen Straßenbahnen", die telegraphische Vorausbestellung von Fahrkarten und Gepäckscheinen, die drahtlose Telegraphie vom fahrenden Eisenbahnzuge, kurz alle neuen und neuesten Erfindungen und Bestimmungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens werden eingehend mitgeteilt und durch Abbildungen erläutert.

Wir können auch diesmal nicht unterlassen, die Zeitschrift sowohl Jung als Alt warm zu empfehlen; sie führt die Jugend in das richtige Verständnis für die landschaftlichen Schönheiten ein, sie zaubert älteren Menschen die Erinnerung an durchwanderte Stunden, an köstliche Zeiten zurück. Sie unterhält und belehrt.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 30,60 km lange Strecke Forsti. L.-Guben der Königlichen Eisenbahndirektion Halle ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Juni d. J. ist die Haltestelle Tomic an der Linie Gmünd-Prag für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Mit sofortiger Gültigkeit sind die Stationen Greppin für den Wagenladungsverkehr, Reußen und Schafstädt für die Abfertigung von Fahrzeugen und sonstigen Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Der zwischen den Stationen Zabikowo und Moschin an der Bahnstrecke Posen-Breslau gelegene Haltepunkt Unterberg, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, ist am 1. Juni d. J. auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut eröffnet worden. Die Abfertigung von Wagenladungen, Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 42 — Inser.-Nr 1398 — d. Ztg.)

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Die Stationsnamen Kliecken und Zschakau sind in Klieken bezw. Zscharkau abgeändert worden.

Zu dem Verzeichnis der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen größten festen Radstände und Raddrücke der Eisenbahnfahrzeuge ist der Nachtrag IV erschienen und an die Vereinsverwaltungen verteilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 215 vom 26. Mai d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag auf Änderung des Vordrucks der Muster 2, 2a, 2c und 2d des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 30. Mai d. J.).

Nr I 216 vom 26. Mai d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag des Norddeutschen Lloyd auf Teilnahme an den Ausschußsitzungen mit beratender Stimme (abgesandt am 30. Mai d. J.).

Nr II 164 vom 14. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den IV. Nachtrag zum Radstandsverzeichnis (abgesandt am 27. und 28. Mai d. J.).

Nr II 176 vom 24. Mai d. J. an sämtliche Mitglieder des Unterausschusses für die Bearbeitung der Güteprobenstatistik, betreffend das Protokoll der in Hildesheim am 18. Juni d. J. abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 28. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Juni 1904 wird der an der Strecke Rippach-Poserna-Plagwitz-Lindenau zwischen den Stationen Lützen und Rippach-Poserna in Kilometer 19,253 gelegene, neu errichtete Haltepunkt Röcken für den Personenverkehr eröffnet.

Der Fahrkartenverkauf findet in der nahe der Station gelegenen Gastwirtschaft der Frau Schumann statt.

Nähere Auskunft über die Höhe der Fahrpreise erteilen die beteiligten Fahrkartenausgabestellen. (1442)

Halle a/Saale, den 30. Mai 1904.

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Österr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil IV, Heft 3 vom 1. Mai 1903.
(Böhmisch-bayerischer Holzverkehr.)
Ab 1. Juli l. J. gelangt der Nachtrag I zur Einführung.
München, den 28. Mai 1904. (1443)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Gruppenwechseltarif II/IV.
(Mittleres und südwestliches Gebiet.)
Mit sofortiger Gültigkeit treten verschiedene Änderungen und Ergänzungen des Tarifs, insbesondere des Kilometerzeigers und des Ausnahmetarifs 3 a in Kraft.
Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.
Cöln, den 27. Mai 1904. (1444)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1904 wird die Station Krozingen mit direkten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr 5 für die Beförderung von Holz usw. des belgisch-südwestdeutschen Tarifhefts 6 b einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen und das Verkehrsbureau.
Karlsruhe, den 27. Mai 1904. (1445)
Gr. Generaldirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher und Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.
In die Ausnahmetarife für Schiffbaueisen für Seewerfte wird Altona, für binnenländische Werfte Rönnebeck vom 10. k. M. aufgenommen. Die Tarifstationen geben Auskunft.
Hannover, den 30. Mai 1904. (1446)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1904 ist zum Tarifheft 8 (Verkehr Baden-Pfalz) der Nachtrag XV erschienen. Der Nachtrag enthält Tarifentfernungen und Frachtsätze für die an den pfälzischen Neubaustrecken Bad Münster a. Stein-Odernheim, Lauterecken-Altenglan und Glan-Münchweiler-Homburg i. d. Pfalz befindlichen Stationen, ferner für die pfälzische Station Waldfischbach und für die badischen Stationen Bischweier i. Baden, Dürrheim, Forchheim (Hauptbahn) und Sachsenflur.
Karlsruhe, den 30. Mai 1904. (1447)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.
(Gütertarifheft 1 und 2.)
Für Rohzuckersendungen zur Ausfuhr, die bis 31. August 1904 auf der Station eingehen, von der die Ausfuhr erfolgen soll, wird die bisher gewährte Frist von 18 Monaten für die Einbringung des Frachterstattungsantrages mit Gültigkeit vom 1. Mai 1904 auf 24 Monate verlängert. Für die nach dem 31. August 1904 auf den Ausfuhrstationen ankommenden Sendungen gilt für den Nachweis der Ausfuhr wieder die Frist von 12 Monaten.
München, den 30. Mai 1904. (1448)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Kgl. bayerischen Staatseisenbahnen.

Im Berlin-Stettin-sächsischen Tierverkehr treten am 10. Juni 1904 in den Stationsverbindungen Nauen-Aue und Berlin Zentralviehhof-Auerbach unt. Bf. direkte Frachtsätze in Kraft. Auskunft geben die beteiligten Stationen.
Dresden, am 2. Juni 1904. (1449)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.
Mit sofortiger Gültigkeit gelangen im Tarifheft 1 für Holz aus Slavonien des Ausnahmetarifs Nr 8 bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze im Rückvergütungswege zur Einführung:

Von \ Nach	Herrenhausen K. E. D. H.
	Holz aus Slavonien des Ausnahmetarifs Nr $\frac{8}{A. \mid B.}$
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen
Korneuburg *) Ö. N. W. B. . . .	225
Wien K. F. N. B. . . Wien Ö. N. W. B. . Wien II (K. F. J. B.) K. K. St. B. . . . Wien St. E. G. . . .	232

Die Liquidierung erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Duplikatfrachtbriefe bis längstens Ende April 1905.
*) Nur gültig für Sendungen, die in Korneuburg per Schiff anlangen.
(Siehe die Vorbemerkung Nr 3 auf Seite 8 des Tarifhefts 1.)
Breslau, den 30. Mai 1904. (1450)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. November 1901.
Verkehr zwischen Österreich und Belgien-Holland.
Das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs 4 Serie I erhält folgende Fassung:
Ausnahmetarif 4.
Serie I.
Öle, fette, in Fässern, z. B. Baumöl, Baumwollsamenöl, (Kottonöl, Kottonstearin), Kokosnußöl, Hanföl, Harzöl, Klauenöl (Klauenfett), Lecceröl, Leinöl, nicht gekocht, Madiaöl, Mohnöl, Mowraöl, Nußöl, Olivenöl, Palmöl, Palmkernöl, Rüböl (siehe auch Serie II), Schmieröl, Sesamöl, Sheanußöl, Sonnenblumenöl, Talgöl, Türkischrothöl u. dergl. sowie die
Fettsäuren derselben;
Glyzerin;
Talg, vegetabilischer;
Kokosbutter; *)
Kokosfett; *)
Oleïn (Elaïn, Elaïnsäure, Ölsäure);
Tran mit Ausnahme von Lebertran (Medizinaltran).
München, den 28. Mai 1904. (1451)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

*) Im Verkehre mit den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen haben die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes für „Kokosbutter" und „Kokosfett" keine Gültigkeit.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.
Am 10. Juni d. J. werden von den Stationen Drei Annen-Hohne und Hasserode der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn Ausnahmefrachtsätze für Pflastersteine etc. nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen eingeführt.
Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 28. Mai 1904. (1452)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif IV (südwestliches Gebiet).
Mit sofortiger Gültigkeit treten verschiedene Änderungen und Berichtigungen des Tarifs, insbesondere des Kilometerzeigers, in Kraft. Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.
Cöln, den 27. Mai 1904. (1453)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.
Für Rohzuckersendungen zur Ausfuhr, für welche die bisher gewährte 18 monatliche Ausfuhrfrist bis zum 31. August d. J. abläuft, wird diese Frist um weitere 6 Monate, mithin im ganzen auf 24 Monate verlängert.
Cöln, den 27. Mai 1904. (1454)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Für I. Ordinäre Ton- und Steingutwaren,
II. Tonwaren, andere, in beliebiger Verpackung, der Pos. T. 21 Z. 2 des österr.-ungar. Teiles I, Abteilung B,
treten vom 3. Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Gröschelmauth nach		bei Aufgabe von 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	10 000 kg
Tetschen Ö. N. W. B. trs.	I.	192 ℳ	162 ℳ
	II.	201 „	162 „

Wien, am 31. Mai 1904. (1455)
Österr. Nordwestbahn.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.
Für a) Ausnahmetarif Nr 5 I (Düngemittel),
b) Ausnahmetarif Nr 5 II (Dünger),
c) Ausnahmetarif Nr 39 (Chilisalpeter)

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	a)	b)	c)
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		Pfennige	
nach Szombathely . .	133	133	165
Von Schönpriesen-Umschlag nach Szombathely . .	128	128	160
Von Dresden-Elbkai nach Szombathely . .	155	155	187

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 28. Mai 1904. (1456)

Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt im Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II für unseren Bezirk eine Ergänzung der besonderen Bestimmung A zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung in Kraft, durch welche einige Schnellzüge der Strecke Altona-Cuxhaven zur Benutzung auf Sonntagskarten nach Cuxhaven und Helgoland freigegeben werden. Am 20. Juli d. J. tritt ferner eine Änderung der besonderen Bestimmung E zu demselben Paragraphen des Tarifs in Kraft, nach der die Ergänzungskarte Hagenow L-Kiel über Zarrentin-Oldesloe-Voorde und umgekehrt nur noch in Kiel ausgegeben wird. Nähere Auskunft erteilt das hiesige Verkehrsbureau.

Die Ergänzung und die Änderung sind nach den Vorschriften unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt.

Altona, den 31. Mai 1904. (1457)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Nebenbahn Morroschin-Mewe.

Die Erd-, Böschungs- und Rodungsarbeiten, das Verfahren und Verlegen der Rohrdurchlässe und die Herstellung der gemauerten Durchlässe zur Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der obenbezeichneten Neubaustrecke sollen in 2 Losen getrennt vergeben werden. (Los I von Stat. 0—74 mit rund 86 000 cbm Bodenbewegung und 300 cbm Mauerwerk, Los II von Stat. 74—113 mit rund 100 000 Kubikmeter Bodenbewegung und 260 cbm Mauerwerk.)

Die Pläne und Verdingungsunterlagen liegen in unserem Geschäftsgebäude, II. Stock, Zimmer 15 II, zur Einsicht aus. Die Verdingungsunterlagen ohne Pläne sind von unserem Rechnungsbureau gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ in bar für jedes Los anzufordern.

Eröffnungstermin am 21. Juni d. J., vormittags 12 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude, Sitzungszimmer. Die Angebote sind bis dahin, mit entsprechender Aufschrift versehen, verschlossen und kostenfrei einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Danzig, den 26. Mai 1904. (1458J)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nebenbahn Morroschin-Mewe.

Die Lieferung der gußeisernen Muffenrohre (rund 30 250 kg) zu den Bahndurchlässen der obenbezeichneten Neubaustrecke soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserem Rechnungsbureau gegen bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in bar anzufordern.

Eröffnungstermin am 21. Juni d. J., vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude, Sitzungszimmer.

Die Angebote sind bis dahin, mit entsprechender Aufschrift versehen, verschlossen und kostenfrei einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Danzig, den 26. Mai 1904. (1459J)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nebenbahn Morroschin-Mewe.

Die Lieferung von Monierrohren (140 lfd. m 0,30 m i. L. weit, 50 lfd. m 0,50 m i. L. weit und 40 lfd. m 0,60 m i. L. weit) zu den Seitendurchlässen der obenbezeichneten Neubaustrecke soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserem Rechnungsbureau gegen bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in bar anzufordern.

Eröffnungstermin am 21. Juni d. J., vormittags ½12 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude, Sitzungszimmer.

Die Angebote sind bis dahin, mit entsprechender Aufschrift versehen, verschlossen und kostenfrei einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Danzig, den 26. Mai 1904. (1460J)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 78 700 kg Zinn in 7 Losen und 8500 kg Antimon in 5 Losen für den Beschaffungsbezirk der Eisenbahndirektion Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 17. Juni 1904, vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 50 ₰ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 23. Juni 1904.

Berlin, den 1. Juni 1904. (1461)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 1340 t grobem und feinem Granitgrus zur Herstellung von Betonierungsarbeiten auf dem umzubauenden Oberschl. Bahnhof in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 10. Juni d. J., mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Betriebsinspektion (Bauabteilung) einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 0,60 ℳ in bar ebendaher bezogen werden.

Breslau, den 28. Mai 1904. (1462)
(Brüderstraße 36).

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 (Bauabteilung).

Verding von Oberbaumaterialien für die Direktionen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen, und zwar:

1915 t Radlenker, 3920 t Weichenplatten, 19 000 Stück Zungendrehstühle, 103 000 Stück Gleitstühle, 13 000 Stück Zungenkloben.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer **Kanzlei, Bismarckplatz Nr 1, hier**, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ — in bar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermine am 9. Juni d. J., vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 25. Juni d. J.

Essen/Ruhr, den 21. Mai 1904. (1463)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf alter Betriebsmittel.

4 Lokomotiven, 11 bedeckte und 11 offene Güterwagen sowie 4 Personenwagen I/II. und I./II./III. Kl., die für unsere Zwecke nicht mehr geeignet, aber noch lauffähig sind, sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Die Bedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 17. Juni d. J., vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 7. Juli d. J. (1464)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Verkauf von alten Oberbaumaterialien.

Die im Hauptmaterialien-Magazin Cöpenick angesammelten Altmaterialien, nämlich: Schienen und Kleineisenzeug (Schrott), sollen verkauft werden. Zeit der Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 21. Juni 1904, vormittags 10 Uhr. Zuschlagsfrist bis 1. Juli 1904.

Verkaufsbedingungen nebst zugehörigem Angebot werden zusammen gegen postfreie Einsendung von 0,50 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) vom diesseitigen Zentralbureau, Zimmer 420 hierselbst, abgegeben und können auch daselbst eingesehen werden.

Berlin, den 26. Mai 1904. (1465)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den Hauptwerkstätten Frankfurt a/O., Guben, Posen und der Nebenwerkstatt Glogau angesammelten Altmaterialien sollen in öffentlicher Ausschreibung verkauft werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien“ bis zum Termin am 17. Juni d. J., vormittags 10 Uhr, postfrei an unser Rechnungsbureau einzusenden. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen können von demselben — Louisenstr. 10, Zimmer 74 — gegen postfreie Einsendung von 60 ₰ in bar bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt bis 7. Juli d. J.

Posen, im Mai 1904. (1466)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 1. Juni vorm. gemeldet.

Nr 16 — Berlin, am 4. Juni 1904. — Jahrgang 1904

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A A	33	1	Ballen	Lederriemen —	27	1	Basel	Badische Stsb.	
2	A C (Elefanten)	—	1	Sack	23 leere Säcke —	35	2	Mindelheim	Bayerische Stsb.	
3	A K	1044	1	Kiste	Glas —	80	3	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
4	A M	2164	3	Bund	12 Holzstühle —	?	4	Gmünd	Württemberg. Stsb.	
5	A M	2408	1	Kiste	12 Holzrahmen —	36	5	Vilsbiburg	Bayerische Stsb.	
6	A M	7489	1	„	Eisenwaren —	3,5	6	Asch		
7	A R	19723	1	„	Kinderzwieback —	15	7	Herdecke-Vorh.	K. E.-D. Elberfeld	
8	A S S	49429	1	„	Holzschrauben —	6	8	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
9	A W	688	1	Faß	leer —	35	9	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
10	A Z	8381	1	Ballen	Wolltuchabfälle —	109	10	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
11	A Z R	289	10	Stück	Hufeisen —	24	11	Altenburg	Sächsische Stsb.	
12	weiß	—	1	Bund	eis. Ketten —	20	12			
13	B	1	1	Stück	⊔-Eisen —	40	13	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	[1]
14	B	I	1	Kiste	guß. Röhren —	80	14	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
15	B	7/8	2	Rollen	Schilfdecken —	29	15	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
16	B	792	1	Ballen	Papier —	147	16	Berlin Potsd. B	K. E.-D Berlin	
17	B	12491	1	Korb	gefüllter Steinkrug —	18	17	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
18	B C	—	1	Sack	Gipssäcke —	15	18	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	
19	B C 583 D C	20140	1	Kiste	Ausfuhrgut —	77	19	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
20	B E	68906	1	Paket	Papier —	12	20	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
21	B J	7866/1210	1	Kiste	Gardinen —	28	21	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
22	B M	2102/3	2	Kisten	Kartonagen —	47 u. 17	22	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
23	B M F	1461	1	Kiste	Einsatzgläser —	20	23	Kiel	K. E.-D. Altona	
24	C	I	1	Reisekorb	Kleider —	64	24	Hamburg H.		
25	C oder G	830	1	Faß	leer —	24	25	Aachen	K. E.-D. Cöln	
26	C A	220	1	Lttverschl.	Tischchen m. Marmorpl.	11	26	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
27	C B	1841	1	Korb	Eisenw. —	45	27	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	
28	C F A L	—	1	Kiste	Rosinen —	25	28	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
29	C F B Zele	10	1	Bund	Taue —	16	29	Hilbersdorf	Sächsische Stsb.	
30	C H	1	1	Korb	Kleider, Wäsche —	19	30	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
31	C H	4767	1	Ballen	Putzwolle —	110	31	Hannover S.	K. E.-D. Hannover	
32	C H	6795	1	„	Tabak —	25	32	Rummelsburg *)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
33	C M	1126	1	„	Leder —	119	33	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
34	C S	214	1	eis. Faß	leer —	52	34	Wildbad	Württemberg. Stsb.	
35	C S	2639	1	Kiste	gefüllt —	30	35	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
36	C T	—	1	—	Tisch —	40	36	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
37	C V M	4752	1	Gestell	8 Dosen mar. Fische	33	37	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
38	D K	3128	1	—	Schlauch —	33,5	38	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
39	D K	11048	1	Korb	gefüllt —	9	39	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
40	E A N	11843	1	—	Kinderwagen —	18	40	Memmingen		
41	E A N	28087	1	—	Sportwagen —	9	41	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
42	E F H	27877	1	Pianokiste	leer —	93	42	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
43	E K	22	1	Bund	Hohlglas —	5	43	Lehrte		
44	E K	970	1	Kiste	leer —	52	44	Neumünster	K. E.-D. Altona	
45	E K	5847	1	Rolle	Draht —	7	45	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
46	E R	1274	1	Faß	gefüllt —	217	46	Borbeck	K. E.-D. Essen	
47	E S	11	1	Gestell	Nähmaschine —	51	47	Königsberg O.	K. E.-D. Königsberg	
48	E St H St	—	1	Kiste	Stärke —	35	48	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
49	F	2046	1	Sack	Rollgerste —	49,5	49	Augsburg	Bayerische Stsb.	
50	F E G G	—	1	Kiste	Nudeln —	14	50	Solingen N.	K. E.-D. Elberfeld	
51	F F H & W S	26827 u. 38	1	Kanne	leer —	8	51	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
52	F G G	1689	1	Ballen	bedruckte Nessel —	11,5	52	Meiderich	K. E.-D. Essen	

[1] Fabrikmarke 80 AHAV.; bez. von Düsseldorf 30/3.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
53	F K	7384	1	Stab	Rundstahl —	26	53	Venlo	K. E.-D. Cöln	von Essen Fil. Krupp; 2,93 m lg.
54	F S	652	1	Kiste	Granitkreuz —	61	54	Löbau i/S.	Sächsische Stsb.	
55	F S	3870	1	„	Hausrat —	10	55	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
56	F S C	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	6	56	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	beschrieben: Frankfurt.
57	F W	157	1	Kiste	Käse —	50	57	Eberswalde	K. E.-D. Stettin	
58	G	5	1	Ballen	Zollgut —	9	58	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
59	G A	160	1	Kiste	Pflaumen —	27	59	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
60	G A	5450	1	„	Becken —	28	60	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	aus Papiermasse.
61	G B	32399	1	Paket	6 gedrehte Holzstäbe	2,5	61	Bickenbach	Direktion Mainz	
62	G F D	33004	1	Bund	4 Eisenstangen —	4,5	62	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	Gasmotorenteile; von Cöln-Deutz.
63	G G	6767	1	Kiste	gef. —	60	63	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	4888.
64	G H	4368	1	—	Ofen mit Teerkessel	93	64	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
65	G H	8291	1	Ballen	baumw. Waren —	24	65	Rendsburg	K. E.-D. Altona	[1]
66	G L	2132/3	2	Säcke	Kaffee —	142	66	Gochsheim i/Ufr.	Bayerische Stsb.	
67	G M	—	2	Stangen	Stahl —	18	67	Königsberg i/Pr. O.	K. E.-D. Königsberg	4,30 u. 2,70 m lg.
68	G N	822	1	Kiste	2 elektr. Apparate —	61	68	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
69	G R	5414/15	2	Kisten	Wein —	57	69	Cöln-Bonntor	K. E.-D. Cöln	
70	G S	—	1	Kiste	Wein —	17	70	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
71	G & S	—	2	Kisten	Rosinen —	22	71	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	und M. u. H.
72	G S	42	1	Faß	leer —	16	72	Duisburg	K. E.-D. Essen	
73	G S	937	1	Ballen	schwarzes Wachstuch	11	73	Cöln-B.	K. E.-D. Cöln	[2]
74	G S	3351	1	Korb	leere Flaschen —	20	74	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
75	G U	2447	1	—	Transmissionsstange —	—	75	Friedberg	„	
76	G v R	8123	1	Korb	Lackkanne —	5	76	Cöln-Bonntor	K. E.-D. Cöln	
77	G W	—	55	Stäbe	und 2 Bund Stabeisen	1400	77	Niederlahnstein	Direktion Mainz	
78	H	—	1	Sack	Kupferabfall —	4	78	Nossen	Sächsische Stsb.	
79	H	—	1	Pack	Ofentür —	2	79	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
80	H	II	1	Kiste	Wurst u. Fleischwaren	35	80	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
81	H A	—	1	Sack	Papierabfälle —	17	81	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
82	H A P	114	1	—	Rohrstuhl —	3,5	82	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
83	H B	—	3	—	gußeis. Fassonstücke	44	83	Berlin Ost	„	
84	H B	100	1	Paket	neue Holztraillen —	3	84	Leipzig Dresd. Bf.	Sächsische Stsb.	
85	H C	150	1	Korb	Wagenachsbüchse —	31	85	Ettlingen	Badische Stsb.	
86	H C M	—	1	Bund	Schiefertafeln —	14	86	Norden	K. E.-D. Münster	
87	H D	928	1	—	Hopfenbüchse, leer	—	87	Bamberg	Bayerische Stsb.	
88	H E	1169	1	Ballen	Tapeten —	15	88	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
89	H F	4	1	„	Wollwaren —	27,5	89	Mainz	Direktion Mainz	
90	H H	2635	1	„	Leinen —	68	90	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
91	H H	2799	1	„	Webwaren —	85	91	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
92	H L	580	1	Stück	Gußplatte —	16	92	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
93	H L	46052	1	Kiste	Tabak, Bonbons —	10	93	Esch	Reichsbahn	
94	H M	20/1	3	—	Eierkisten, leer —	55	94	Warendorf	K. E.-D. Münster	
95	H S	1	1	Musterkoff.	Muster —	52	95	Münster i/W.		Gepäck.
96	H S	78280	1	Kiste	Nudeln —	23	96	Wanne	K. E.-D. Essen	
97	H S	78281	1	„	Nudeln —	22	97	„	„	
98	H T	3894	1	Faß	Karbolineum? —	247	98	Soest	K. E.-D. Cassel	
99	J H	2796	1	Ballen	Papiertüten —	5	99	Leutkirch	Württemberg. Stsb.	
100	J K	100	1	Kiste	Wäsche —	15	100	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
101	J M	11300	1	„	Rosinen —	11	101	Speldorf	K. E.-D. Essen	
102	J P	1662	1	„	Wein —	46	102	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
103	J W D	1	1	Paket	ansch. Maschinenteil	7	103	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	[3]
104	K	—	2	—	Zinkeimer —	10	104	Frankfurt a/M. Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
105	K	98	1	Bund	eis. Stangen u. Muffen	17	105	Brakel	K. E.-D. Essen	
106	K	462	1	Sack	48 Zement- oder Sodasäcke	22,5	106	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
107	K	883	1	Kiste	Packstroh —	27	107	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
108	K B	9	1	Petr.-Faß	leer —	34	108	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
109	K B	3087	1	Verschlag	Marmor —	54	109	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
110	K C	1380	1	Kiste	Herrentuchstoffe —	46	110	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
111	K G	10	1	—	eis. Kugel —	10	111	Roda S.-A.	K. E.-D. Erfurt	
112	K St	529	1	Bund	2 □-Stahl —	12	112	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	von Crefelder Stahlwerke.
113	K W	I	1	„	gebr. Körbe —	17	113	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
114	K W	1130	2	—	Schmiedestücke —	172	114	Sundwig	K. E.-D. Elberfeld	
115	L	4	1	Korb	Eisenwaren —	99	115	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
116	L	1669/70	2	Säcke	Holzwaren —	54	116	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
117	L	8179	1	Kiste	Kleider —	16,5	117	Neuß	K. E.-D. Cöln	
118	L A E	24147	1	„	Zinkrahmen —	141	118	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
119	L B	—	1	Sack	frisches Moos —	13	119	Mansfeld	K. E.-D. Magdeburg	
120	L B	48727	1	Kiste	Garn —	148	120	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
121	L G	18 u. 20	2	Ballen	weißes Papier —	122	121	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
122	L J E	—	1	Bund	eis. Schaufeln —	19	122	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
123	L S T	25303	1	„	6 Bettseiten —	30	123	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
124	M	—	2	Rollen	Dachpappe —	54	124	Liebstadt Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
125	M	1023	1	Kiste	Delik.-Heringe —	44	125	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	und R & C.

[1] Ballen trägt Beklebung einer Station in Schlesien vom 11./5.
[2] Beklebt von Eil-A. Frankfurt a/M. vom 5./5.
[3] Paket trägt Zollplombe von Herbesthal.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
126	M B	6023	1	Kiste	Messingbüchsen —	110	126	Wanne	K. E.-D. Essen	Maschinenteil.
127	M E	778	2	Fässer	leer —	10	127	Hamburg	Lübeck-Büchener	
128	M H	9617	1	Paket	1 Paket Schwefel — 5 1 Paket Piment — 5		128	Maulbronn	Württemberg. Stsb.	
129	M N L C	2022	1	Kiste	Packmaterial —	14	129	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
130	M O J	478	1	Ballen	Tabak —	26	130	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
131	M S	1122	1	Faß	Öl —	187	131	Hochdahl		
132	N	2	1	Bund	eis. Pflugspitzen —	4	132	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Königsberg	
133	N H	—	1	„	11 Körbe —	35	133	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
134	P C W	3144	1	Kiste	Gußeisenteile —	17	134	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
135	P H & C	1060	1	Ballen	Leinen —	33,5	135	Eil-A. Mannheim	Badische Stsb.	
136	P K	60	1	Kiste	gefüllt —	19	136	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
137	P M	24	1	Faß	Öl? —	196	137	Freienwalde a/O.	K. E.-D. Stettin	
138	P O	531	1	Ballen	Tapeten —	8	138	Busendorf	Reichsbahn	
139	P S	28601	1	Paket	Schmirgelleinen —	—	139	Kiel	K. E.-D. Altona	
140	P Z	421	1	Bund	Schiefertafeln —	12	140	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
141	R	6496	1	Faß	Farbe —	145	141	Duisburg	K. E.-D. Essen	
142	R B	—	1	Bund	15 Bolzen —	29	142	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
143	R B	178	1	Paket	Packpapier —	13	143	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
144	R D S	2807	1	Bund	9 Flacheisen —	26	144	Ennigerloh	Westf. Landes-E.	1,25—1,50 lg.
145	Reg M 9867	A C C G H ½	2	Kisten	— —	140	145	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
146	R G	6990	1	Kiste	Margarine —	8	146	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
147	R H	1209	1	„	Pflanzendünger —	38	147	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
148	R H P	1089	1	Paket	eis. 3-zinkige Hacken	17,5	148	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
149	R K	72	1	Kiste	eis. Schnallen —	27	149	Lüdenscheid		
150	R S B	2	1	—	eis. Pflugschar —	6	150	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
151	S	—	1	Sack	Kartoffelmehl —	100	151	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
152	S	22	1	Kiste	eingem. Früchte —	38	152	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
153	S	2581	1	Faß	leer —	30	153	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
154	S & C	—	1	„	(19 Ltr.) leer —	8	154	Deutz	„	
155	Sch	11686	1	Ballen	Papier —	71	155	Basel	Badische Stsb.	
156	Sch M	1176	2	—	eis. Hebel —	3,5	156	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
157	S E	125	1	—	Kinderwagen —	20	157	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
158	S J B	4426	1	—	Waschkommode —	39	158	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
159	S P	1387	1	Rolle	Käse —	37	159	Marggrabowa	K. E.-D. Königsberg	Gut ist beklebt von Düren 9./V.
160	S & S	6278	1	Ballen	Papier —	118	160	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
161	T S	5011	1	Kiste	Silberlametta —	51	161	Hagen-E.	K. E.-D. Elberfeld	
162	V A	—	2	Kisten	Gurken —	36	162	Münster i. W.	K. E.-D. Münster	
163	V T B	2017	1	Kiste	leer —	72	163	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
164	W	—	25	Bund	nasse Häute —	562	164	Stadtoldendorf	K. E.-D. Cassel	
165	W	609	1	Eimer	Fleischware —	20	165	Breckerfeld	K. E.-D. Elberfeld	
166	W	1116	1	Kiste	leer —	33	166	Bonn	K. E.-D. Cöln	
167	W B	332	1	„	Pflaumen —	27	167	Neuß	„	
168	W F	1885	1	Ballen	21 Pakete schwarztuchene Damenschuhschäfte	21	168	Basel	Reichsbahn	
169	W H	519	1	Kiste	Nägel, Leim, eis. Federn	16	169	Schwerin i. M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
170	W H	9021	1	Sack	Johannisbrot —	24	170	Wanne	K. E.-D. Essen	
171	W S	—	1	Bund	Flacheisen —	36	171	München H. B.	Bayerische Stsb.	
172	W S	XV	1	„	2 Bettseiten —	15	172	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
173	W S	333	1	Kiste	Wollw. u. Wäsche —	25	173	Emden	K. E.-D. Münster	
174	W W	—	1	Verschlag	1 Eimer Senf —	15	174	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	Maria Laach.
175	Z F H	4536	1	Kiste	Kleider u. Wäsche —	23	175	Donaueschingen	Badische Stsb.	
176	Z G P S B	—	1	Sack	Puderzucker —	50	176	Rauscha	K. E.-D. Breslau	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

177	Bamax	200	1	—	eis. Maschinenteil —	12	177	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
178	St Barth	13	1	Stück	Pflugschar —	3	178	Löhne i. W.	K. E.-D. Hannover	
179	J. J. Berlin	66	1	—	Drehstuhl —	8	179	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
180	Berlin	3440	1	—	Blumentisch —	6,5	180	Demmin	K. E.-D. Stettin	
181	Bielefeld 5795	—	1	Verschlag	Fahrrad —	30	181	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
182	Bochum	271	20	—	Zinkbleche —	220	182	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	2 m lg.
183	Eller Frères	—	3	Fässer	leer —	42	183	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
184	M U S A For Drawback	20	1	Rupfen	neue Säcke —	62	184	München H. B.	Bayerische Stsb.	
185	Hoff	—	1	Faß	leer —	20	185	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
186	O. Olesen	—	2	—	Eisenkugeln —	12	186	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
187	C. Risch	—	1	Sack	23 Kleiesäcke —	19	187	Barth	K. E.-D. Stettin	
188	Rommenhöller	67723	1	Zylinder	leer? —	30	188	Berlin Abg.	K. E.-D. Berlin	
189	Schlacht- u. Viehhof	—	1	Sack	33 Salzsäcke —	32	189	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
190	Alfr. Schlickum	3128	1	Ring in L.	anscheinend Draht —	31,5	190	Egestorf	K. E.-D. Hannover	
191	Schmitz & Loh	8552	1	Kiste	Kaffee —	17	191	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
192	Transport-Lagerhaus	—	23	Körbe	leeregebr. Blechflasch.	642	192	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
	—	—	30	„	Ballons —					

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
193	Union	—	4	Kisten	Bleichsoda —	210	193	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
194	Union	1429	1	Bierfaß	leer? —	18	194	Mörchingen	Reichsbahn	
195	E G Varel	—	1	—	neues Gußteil —	28	195	Varel	Oldenburgische Stsb.	
					C. Güter mit Nummern bezeichnet:					
196	—	grün III	10	—	Rundeisen —	130	196	Freienwalde a/O.	K. E.-D. Stettin	von Berlin Stb.
197	—	31.32.1081	1	Bund	12 Sensen —	9	197	Arolsen	K. E.-D. Cassel	
198	—	37	1	—	Privatdecke —	38	198	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	7 m l., 4,5 m br.
199	—	50	1	Bund	2 Stühle —	10	199	Bendorf Rh.	K. E.-D. Cöln	
200	—	3,012	1	—	Eisenrohr —	34	200	Wanne	K. E.-D. Essen	5,60 m lang.
201	—	1459	2	—	Rohre —	23	201	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
202	—	2147/48	2	Bund	Stühle und Sitze —	14	202	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
203	—	—	3	Ballen	Seegras —	132	203	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Nr 2897, 2894, 3012.
204	—	4894	1	Kiste	Margarine —	18	204	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
205	—	14127	1	Stück	eis. Rohr, 2 m lang	19	205	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
206	—	14731	1	Sack	Kückenfutter —	50	206	Gr.-Besten	K. E.-D. Halle a/S.	Sackstempel: Spratts Patent.
207	—	25300 / 25303	2	—	hölz. Strohgatter —	9,5	207	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
					D. Güter mit Zeichen versehen:					
208	×	1—14	14	Stück	verz. Röhren —	109	208	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	3—4 m lang.
209	roter —	—	2	"	rohes Zinn — / Eisen —	8 / 4,5	209	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
210	Θ	3012/3	2	Fässer	Ocker —	604	210	Kiel	K. E.-D. Altona	
211	Θ	—	1	Sack	alte Säcke —	20	211	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
212	Θ weiß	—	1	—	gußeis. Kopfrohr —	3,25	212	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
213	Deutsches Reichspatent	97702	1	—	Bahndraisine —	60	213	Cassel O.	"	
214	Brennabor	—	1	Gestell	leer —	43	214	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
215	„Dürkopp"	54581	1	—	Fahrrad —	—	215	Halberstadt		Gepäck.
216	„Rambler"	52	1	—	Fahrrad —	—	216	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
217	„Panther"	2519	1	—	Fahrrad —	16	217	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Gepäck.
218	Sturmvogel	—	1	—	Brieftaubenkorb —	17,5	218	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
219	Kriegspost	—	2	—	Brieftaubenkörbe —	—	219	Uckendorf-Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
220	Meusserafine	—	1	Stück	Bleiglätte —	11	220	Neuß	K. E.-D. Cöln	
					E. Güter ohne Bezeichnung:					
221	—	—	1	—	eis. Achsbüchse —	2	221	Neuß	K. E.-D. Cöln	beschr.: Isselburg-Anholt.
222	—	—	1	—	Ankerplatte ⊡ —	13	222	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
223	—	—	1	Ballen	Aufnehmer —	13	223	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
224	—	—	1	—	Ausziehtisch —	34	224	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
225	—	—	2	Ballons	gefüllt —	150	225	Hof	Bayerische Stsb.	
226	—	—	1	Bund	Band- od. Flacheisen	75	226	Kamen	K. E.-D. Essen	5,73 lg. (4 cm × 1½ cm).
227	—	—	1	"	12 Besen —	8	227	Alzey	Direktion Mainz	
228	—	—	1	Ballen	Bett (alt) —	9	228	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
229	—	—	1	Bund	2 Betteile —	20	229	Berlin P. B.	K. E.-D. Berlin	
230	—	—	1	Sack	Bettfedern —	18,5	230	Westerhüsen	K. E.-D. Magdeburg	
231	—	—	2	—	Bienenkörbe —	7	231	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
232	—	—	1	—	Blechbüchse (neu), leer	4	232	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
233	—	—	1	—	Blechflasche, leer —	4	233	Osnabrück B. Bf.	K. E.-D. Münster	
234	—	—	3	Stück	Blechgefäße —	5	234	Witten Ost	K. E.-D. Essen	
235	—	—	1	—	Blechkasten —	6	235	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
236	—	—	10	—	Bleirohre —	180	236	Salzungen	"	à 4,85 m lang.
237	—	4	1	Zinkwanne	Blumentöpfe u. Geschirr	18	237	Deutz	K. E.-D. Cöln	
238	—	—	1	Paket i. L.	12 neue Bolzen —	2	238	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
239	—	—	2	Bottiche	leer, mit Deckel —	45	239	Memmingen	Bayerische Stsb.	
240	—	—	1	Pack	alte Bretter —	21	240	Nürnberg Hpt.	"	
241	—	—	1	—	Brieftaubenkorb —	8	241	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
242	—	—	1	—	Brieftaubenkorb —	15	242	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
243	—	—	1	—	Brieftaubenkorb —	18	243	Heißen	"	
244	—	—	1	Paket i. L.	Bücher —	5	244	Plagwitz-L.	Sächsische Stsb.	
245	—	—	1	Pappsch.	Bücher in russ. Schrift	12	245	Leer	Oldenburgische Stsb.	Gepäck.
246	—	—	1	Kiste	Bügeleisen —	40	246	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
247	—	—	1	Rolle i. L.	Cocosteppich —	26	247	Rastenburg	K. E.-D. Königsberg	
248	—	—	1	Sack	Dachdeckerlack —	25	248	Werdau	Sächsische Stsb.	
249	—	—	1	—	Dachfenster —	13	249	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
250	—	—	23	Bund	Dachschindeln —	243	250	Mergentheim	Württemberg. Stsb.	
251	—	—	1	Holzkasten	Damenwäsche etc. —	6,5	251	Liebenstein-Sch.	K. E.-D. Erfurt	eingenäht in Leinwand.
252	—	—	1	Paket i. L.	4 eis. Deckel —	3	252	Remscheid-Blied.	K. E.-D. Elberfeld	
253	—	—	1	Sack	Dextrin —	100	253	Deutz	K. E.-D. Cöln	
254	—	—	1	Ring i. L.	Draht —	34	254	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
255	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	10	255	Herne	K. E.-D. Essen	50 m lg., 1 m br.
256	—	—	1	"	Drahtgeflecht —	32	256	Peine	K. E.-D. Hannover	
257	—	—	1	Rolle i. L.	Drahtgewebe —	15	257	Deutz	K. E.-D. Cöln	
258	—	—	1	Korb	Drahtzeugleine etc.	57	258	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
259	—	—	1	Bund	10 Einlagebolzen —	17	259	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
260	—	—	1	Stab	⌶-Eisen —	8	260	Blankenburg a/H.	Halberst.-Blankenb.	
261	—	—	1	Bund	5 □-Eisen —	30	261	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	4,75 m lg.
262	—	—	1	„	5 □-Eisen —	41	262	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
263	—	—	1	Ballen	Eisenflasche Quecksilber	4,5	263	Cannstatt	„	
264	—	—	1	Paket i. L.	Eisenrohr —	4	264	Luckau	Niederlausitzer E.	
265	—	—	1	„	Eisenrohr —	28	265	Deutz	K. E.-D. Cöln	
266	—	—	1	Bund	30 Eisenstäbe —	—	266	Lindau Stadt	Bayerische Stsb.	
267	—	—	1	—	□-Eisenstange —	5,5	267	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	7,5 m lg., 1×1 cm.
268	erst (S. S. 3984.), jetzt ohne Sign.	—	1	Bund	10 Eisenstangen —	54	268	Honnef Rh.	„	Sträter & Sohn Hagen (?); 5 m lg.
269	—	—	3	—	Eisenteile —	1,5	269	Nürnberg Rgb.	Bayerische Stsb.	
270	—	—	1	Bund	Eisenteile —	6	270	Stadthagen	K. E.-D. Hannover	
271	—	—	1	Paket i. L.	Eisenwaren —	2,5	271	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	
272	—	—	1	Kiste	Eisenw. —	323	272	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
273	—	—	1	—	Eisenwelle —	31	273	Hof	Bayerische Stsb.	
274	—	—	1	—	Erdbohrer —	7	274	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
275	—	—	1	Ballen	Federbetten —	19	275	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M	
276	—	—	1	Bund	△-Feilenstahl —	16	276	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	4 m lg.
277	—	—	1	—	eis. Feldschmiede —	73	277	Heidelberg	Badische Stsb.	
278	—	—	1	Sack	Felle —	31,5	278	Lübeck	Lübeck-Büchener	
279	—	—	1	Ballen	Fensterverschlüsse —	41,5	279	Kalk N.	K. E.-D. Cöln	
280	—	—	1	Sack	Filzpantoffeln —	18	280	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
281	—	—	4	Stangen	Flacheisen —	—	281	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	5,5 m lg.
282	—	—	1	Bund	8 Stg. Winkeleisen —		282			4,65 u. 4,35 m l.
283	—	—	7	Bund	hölz. Faßreifen —	24	283	Altenessen	K. E.-D. Essen	
284	—	—	1	Sack	Futterstoffe —	9	284	Schlawe	K. E.-D. Danzig	
285	—	—	1	Kbblechkanne	Fütterinschmalz —	5	285	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	dünnflüssig.
286	—	—	1	Paket	Garn —	12	286	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
287	—	—	1	Bund	4 eis. Gasrohre —	16	287	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
288	—	—	1	„	5 eis. Gasrohre —	64	288	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
289	—	—	1	„	9 Gasrohre —	26	289	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	5 m lg.
290	—	—	1	„	3 Gattersägen —	13	290	Anclam	K. E.-D. Stettin	
291	—	—	1	Topf	Gelee —	10	291	Bonn	K. E.-D. Cöln	
292	—	—	1	Eimer	Gelee —	12,5	292	Essen H.	K. E.-D. Essen	
293	—	—	1	Stück	leiterart. Gestell —	75	293	Stolp	K. E.-D. Danzig	
294	—	—	1	—	Gewichtsteil —	5,5	294	Jübek	K. E.-D. Altona	
295	—	—	1	—	Gießkanne —	?	295	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
296	—	—	3	—	eis. Gitterluken —	—	296	Leipzig Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	
297	—	—	1	Kiste	Gurken —	11	297	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
298	—	—	12	Stück	Gußrohre —	72	298	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	Eilgut.
299	—	—	1	Bund	Harkenstiele —	14	299	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
300	—	—	1	—	nasse Haut —	23	300	München H. B.	Bayerische Stsb.	
301	—	—	1	—	eis. Hemmschuh —	10	301	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
302	—	—	1	Ballen	Herrentuch —	14	302	Deutz	K. E.-D. Cöln	
303	—	—	2	—	Heubäume —	36	303	Quakenbrück	Oldenburgische Stsb.	
304	—	—	1	Bund	4 Heugabeln —	8	304	Nieder-Ofleiden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
305	—	—	1	Korbflasche	Himbeersaft —	16,5	305	Pyrmont	K. E.-D. Hannover	
306	—	—	1	Sack	Hirse —	89	306	Schalksmühle	K. E.-D. Elberfeld	
307	—	—	1	—	Holzgestell —	27	307	Hagen	„	
308	—	—	1	Sack	Holzkohlen —	15	308	Elberfeld	„	
309	—	—	1	Bund	Holzlatten —	33	309	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
310	—	—	1	Sack	Holzpantoffeln —	38	310	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
311	—	—	1	Bund	10 Holzschaufeln —	5	311	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
312	—	—	1	Kiste	Honig in Töpfen —	60	312	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
313	—	—	6	—	leb. Hühner —	2	313	München H. B.	Bayerische Stsb.	
314	—	—	1	Sack	Kaffee —	14,5	314	Znin	K. E.-D. Bromberg	
315	—	—	1	Beutel	Kaffee —	20	315	Flensburg	K. E.-D. Altona	
316	—	—	1	Sack	Kaffee, gebr. —	21	316	Leipzig Magd. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
317	—	—	1	„	Kaffee, gebr. —	20	317	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
318	—	—	1	Beutel	Kaffee, roh —	3,5	318	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
319	—	—	2	Bund	je 10 Kaminschieber	26	319	Essen West	K. E.-D. Essen	
320	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	56	320	„	„	
321	—	—	1	„	Kartoffeln —	10	321	Freilassing	Bayerische Stsb.	
322	—	—	1	—	Keilkissen —	6	322	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
323	—	—	1	—	Teppich —		323			
324	—	—	1	Ballen	Keilkissen, Matratze	18	324	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
325	—	—	1	—	Kette —	—	325	Hamburg B.	„	5,30 m l.
326	—	—	1	—	Kette —	29	326	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
327	—	—	1	—	eis. Kette, 6 Klemmschrauben	31	327	Harburg	K. E.-D. Altona	
328	—	—	1	—	Kindersportwagen —	17	328	Bonn	K. E.-D. Cöln	
329	—	—	1	—	Kinderstuhl —	6,5	329	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
330	—	—	1	Kiste	gefüllt —	124	330	Gr.-Moyeuvre	Reichsbahn	Thuron & Beschke.
331	—	—	1	Sack	Kleesamen —	20	331	Hof	Bayerische Stsb.	
332	—	—	1	Korb	Kleider —	24	332	Hammelburg		
333	—	—	1	Schließkorb	Kleider —	14	333	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
334	—	—	1	Schließkorb	Kleidung —	39	334	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
335	—	—	1	—	hölz. Knüppel —	5	335	Hamm	K. E.-D. Essen	2 Hängeeis. angeb.
336	—	—	1	—	Kopfkeilkissen —	3	336	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
337	—	—	1	Korbflasche	ansch. Rüböl —	30	337	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
338	—	—	1	„	leer —	4	338	Soest	K. E.-D. Cassel	
339	—	—	1	Bund	5 graue Körbe —	9	339	Breckerfeld	K. E.-D. Elberfeld	
340	—	—	1	„	12 Körbe —	7	340	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
341	—	—	2	„	6 l. Körbe —	8	341	Altona	K. E.-D. Altona	Gepäck.
342	—	—	1	Sack	Kordel (Dreidraht) —	33	342	Deutz	K. E.-D. Cöln	
343	—	—	1	Bund	3 Kreuzhacken —	10	343	Cöln Eilg.		
344	—	—	1	Sack	Kückenfutter —	50	344	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
345	—	—	1	Ring	Kupferdraht —	10,5	345	Lübeck	Lübeck-Büchener	
346	—	—	1	„	Kupferdraht —	29	346	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
347	—	—	1	Ballen	Kupferdrahtgeflecht —	15	347	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
348	—	—	2	Bund	Kupferrohre —	200	348	Rummelsburg		
349	—	—	1	Paket i. L.	2 Kupferstangen —	17	349	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
350	—	—	1	Kanne	roter Lackfirnis —	70	350	Soest	K. E.-D. Cassel	
351	—	—	2	—	eis. Latierbäume —	21	351	Luxemburg	Reichsbahn	2,58 m l.
352	—	—	1	Ballen	rotes Leinen —	22	352	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
353	—	—	1	Sack	wollene Lumpen —	47	353	St. Andreasberg	K. E.-D. Cassel	
354	—	—	1	—	eis. Luppe (Flußeisen)	130	354	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	Streckenfund.
355	—	—	1	Paket i. P.	Mantel —	3	355	Hamburg H. Eil.	K. E.-D. Altona	
356	—	—	1	Ballen	Manuf.-Waren —	5	356	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
357	—	—	3	—	Maschinenlagerteile —	6	357	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
358	—	—	1	—	Maschinenteil —	5	358	Sondershausen	K. E.-D. Erfurt	[1]
359	—	—	1	Paket i. P.	Maschinenteile —	8	359	Silschede	K. E.-D. Elberfeld	
360	—	—	10	Stück	eis. Maueranker —	14	360	Kiel	K. E.-D. Altona	
361	—	—	1	Korb	Mäuse- u. Rattenfallen	28	361	Saargemünd	Reichsbahn	
362	—	—	1	Bund	Messingrohre —	2	362	Homberg Rh.	K. E.-D. Cöln	
363	—	—	1	„	Messingstangen —	32	363	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	3 m lg.
364	—	—	1	Milchkanne	(neu) leer (25 l) —	8	364	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
365	—	—	1	Paket i. L.	eis. Muffen —	13	365	Eberswalde		
366	—	—	1	Kiste	Nähmaschine —	19	366	Kiel	K. E.-D. Altona	
367	—	—	1	Paket	Nieten, eiserne —	3,5	367	Rothemühle	K. E.-D. Elberfeld	
368	—	—	1	Kbblechfl.	Öl —	19	368	Beuel	K. E.-D. Cöln	
369	—	—	3	Ölkannen	(alt) leer —	8	369	Neustadt O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
370	—	—	1	Bund	Ösen z. Einschlagen —	16	370	Bingerbrück	Direktion Mainz	
371	—	—	1	„	8 Ofenrohrkniee —	8	371	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Patent.
372	—	—	1	Ballen	alte Packtücher —	25	372	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
373	—	—	3	Pakete	Päckchen mit Zucker	10	373	Neuß	K. E.-D. Cöln	
374	—	—	2	Petr.-Fässer	leer —	60	374	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
375	—	—	14	—	eis. Pfannen —	16,5	375	Weilmünster	K. E.-D. Frankf. a/M.	
376	—	—	10	—	eis. Pfannen —	22	376	Mülheim-E.	K. E.-D. Essen	
377	—	—	1	Paket i. L.	6 Pflugscharteile —	4	377	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
378	—	—	1	Bund	5 Stg. Quadrateisen —	25	378	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
379	—	—	1	—	Radiator —	104	379	Altona	K. E.-D. Altona	
380	—	—	1	Sack	Rehbock —	—	380	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
381	—	—	1	Reisekorb	leer —	10	381	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	Stange, Schloß.
382	(Gepäck)	—	1	„	Wäsche, Kld. etc. —	42	382	Lauterberg	K. E.-D. Cassel	Hulda Nowak.
383	—	—	1	„	Wäsche, 1 Anzug —	9	383	Posen	K. E.-D. Posen	Gepäck.
384	—	—	1	„	Wäsche, Kld. —	28	384	Salzbergen	K. E.-D. Münster	Gepäck.
385	—	—	1	—	Riemenscheibe —	17	385	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
386	—	—	1	—	eis. Rippenofen —	178	386	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
387	—	—	1	—	eis. Rohr —	45	387	Nordstemmen	„	5,20 m lang.
388	—	—	2	Stück	eis. Rohre —	11	388	Limbach	Sächsische Stsb.	4,5 m lang.
389	—	—	2	—	Rohrdecken —	20	389	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
390	—	—	2	—	Rohrgewebe —	14	390	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
391	—	—	1	Bund	Rohrmatten —	4,5	391	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
392	—	—	1	Stück	Röhrendampfkessel —	300	392	Gera	K. E.-D. Erfurt	
393	—	—	1	Bund	35 Rouleaustangen —	21	393	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
394	—	—	1	—	Rouleaustange —	0,25	394	Simbach a/Inn	Bayerische Stsb.	
395	—	—	1	Korbblechfl.	Rüböl —	24	395	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
396	—	—	1	Sack	Rübsamen —	25	396	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
397	—	—	1	Stange	Rundeisen —	10	397	Zehlend.-Wannsee	K. E.-D. Berlin	6 m lg., 15 mm stark.
398	—	—	2	Stangen	Rundeisen, 4 m lg. —	18	398	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
399	—	—	4	Stück	Rundstahl —	240	399	Essen West	K. E.-D. Essen	
400	—	—	1	Sack	Wäsche, Schuhe, Cocosn.	28	400	Stade	K. E.-D. Altona	
401	—	—	1	„	leere Säcke —	8	401	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
402	—	—	1	„	21 Säcke, alt —	32	402	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
403	—	—	1	Paket	29 Säcke, alt —	33	403	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
404	—	—	1	Sack	leere Säcke —	7	404	München H. B.	Bayerische Stsb.	
405	—	—	1	„	Sägemehl —	30	405	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
406	—	—	1	Bund	5 Sägen —	5	406	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
407	—	—	1	Sack	Salz —	96	407	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	für Seifenfabrikation.
408	—	—	1	Bund	5 Schaufeln —	10,5	408	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
409	—	—	1	„	Schaufelstiele —	29	409	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
410	—	—	1	Gestell	5 Dosen gebratene Schellfische	43	410	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	

[1] Anscheinend von einer Mähmaschine.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
411	—	—	1	Sack	Schlemmkreide —	69	411	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
412	—	—	1	Verschlag	2 Schmutzbleche —	2	412	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	zum Fahrrad.
413	—	—	1	—	Schneckenrad —	25	413	Guben	K. E.-D. Posen	
414	—	—	1	—	Schornsteinaufsatz —	5	414	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
415	—	—	1	Sack	Schrauben, Bolzen —	17	415	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
416	—	—	1	Paket	Schrauben —	6	416	"	"	
417	—	—	1	Paket i. L.	Schraubschlüssel —	20	417	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
418	—	—	1	—	Schraubstock —	23	418	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
419	—	—	1	—	Schülpflug —	118	419	Glogau	K. E.-D. Posen	
420	—	—	1	Faß	Schwärze —	462	420	Warburg	K. E.-D. Cassel	
421	—	—	1	Paket i. L.	Seegraspolster —	17	421	Welschenennest	K. E.-D. Elberfeld	
422	—	—	1	Sack	Seifenpulver —	51	422	Luisenhain	K. E.-D. Posen	
423	—	—	1	Bund	Sensen —	6	423	Gronau	K. E.-D. Münster	
424	—	—	1	Kiste	Signalfahnen —	38	424	Elbing	K. E.-D. Danzig	
425	—	—	1	Sack	Soda —	38	425	Wanne	K. E.-D. Essen	
426	—	—	1	Bund	5 Spaten —	10	426	Oker	K. E.-D. Magdeburg	
427	—	—	1	"	5 Spaten —	10	427	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
428	—	—	1	"	24 eis. Spaten —	24	428	Hameln	K. E.-D. Hannover	
429	—	—	1	—	Sportwagen —	?	429	Bremerhaven Z.	"	
430	—	—	1	Bund	△-Stahl in Stäben —	52	430	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	3 m lang.
431	—	—	1	"	2 Stäbe □ Stahl —	23	431	Essen Hpt.	K. E.-D. Essen	3 m lang.
432	—	—	1	"	2 Stg. achtkant. Stahl	57	432	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
433	—	—	1	Stacht	achtkant. Stahl —	8	433	Greußen	"	2,90 m lang.
434	—	—	1	Bund	Stahlröhren —	25	434	Görlitz	K. E.-D. Breslau	4—5 m lang.
435	—	—	1	Paket	Stahlspindeln —	13	435	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
436	—	—	1	Ballot	Stahlstäbe —	48,5	436	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
437	—	—	1	Bund	2 Stangen Stahl —	21	437	Regensburg	"	
438	—	—	1	—	□-Stahlstange —	10	438	Heide	K. E.-D. Altona	
439	—	—	6	—	Stopfhacken —	?	439	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	
440	—	—	4	Bund	31 Stopfhacken —	121	440	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
441	—	—	1	Ballen	Strickgarn —	100	441	Deutz	K. E.-D. Cöln	
442	—	—	2	Pack	4 Stühle —	21	442	Mühldorf	Bayerische Stsb.	
443	—	—	1	—	Tisch —	25	443	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
444	—	—	1	—	Tischkasten —	?	444	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
445	—	—	1	—	eis. Tragfeder —	9	445	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
446	—	—	1	—	gebogener Träger —	44	446	Niemberg	K. E.-D. Magdeburg	
447	—	—	1	Verschlag	eis. Transmissionswelle	45	447	Derschlag	K. E.-D. Elberfeld	3,50 m lg.
448	—	—	1	Blechbüchs.	Vaselinfett —	56	448	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
449	—	—	1	—	Wagendach —	14	449	Stolp	K. E.-D. Danzig	
450	—	—	1	—	Wanne aus Zinkblech	3	450	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
451	—	—	1	—	eis. Wasserkasten —	10	451	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
452	—	—	1	—	gußeis. Wasserständer	22	452	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	{ Gepäck; Wäsche gez. A. J.
453	—	—	1	Karton	Wäsche —	9,5	453	Leipzig-Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	
454	—	—	1	—	Waschmaschine —	18	454	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
455	—	—	1	Faß	Wein (54 Ltr.) —	69	455	Deutz	K. E.-D. Cöln	
456	—	—	1	—	eis. Welle —	190	456	Cöln-Deutz	"	
457	—	—	3	Bund	Winkeleisen —	120	457	Rottweil	Württemberg Stsb.	5,5 m lg.
458	—	—	1	—	eis. Zahlbrett —	5	458	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
459	—	—	1	—	gußeis. Zahnrad —	3	459	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
460	—	—	1	Ballen	Zollgut —	5,5	460	Mannheim Eil.	Badische Stsb.	
461	—	—	2	Säcke	Zwiebeln —	99	461	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	

Nachtrag.

1	D C	781/2	2	Kisten	Eisenware —	128	1	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	bkl.: Hagen Ob.
2	D R	—	1	Korb (zollverschlossen)	— —	34	2	Bentheim	"	besch.: Rotterdam F. O.; bekl.: Thorn-Rtd.
3	H C	362	1	Kiste	Manufakturen —	325	3	Arnhem	"	bekl.: Elberfeld
4	K L	768	1	Ballen	Hanfseil —	44	4	Amsterdam / Kadyk	"	bekl.: Landsberg A. W. Brückenvorst.
5	S S C	5618	1	Kiste	Chemikalien —	8	5	den Haag V. G.	"	bekl.: Aachen-den Haag.
6	Bay Transport Schenker & Co. Nürnberg	—	1	Stück	Decke —	—	6	Schalkwyk	"	
7	—	190/1	1	Ballen	Kleider —	917	7	Rotterdam Maas	"	von Moldetschnowises.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 44. 8. Juni 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Preßluftstellwerk auf Bahnhof Cottbus.

Die Semmeringfeier.

Nachrichten:

Deutschland: Preußischer Landeseisenbahnrat. — Sonderzüge Berlin-Cuxhaven im direkten Verkehr nach Dover. — Lübeck-Büchener Eisenbahn. — Verkehrsentwicklung Münchens. — Pfingstverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen. — Elektrischer Schiffszug auf dem Teltow-Kanal und Parallelbahn zu letzterem. — Preisausschreiben des Vereins Deutscher Maschineningenieure. — Sommerausflug des Straßburger Eisenbahnvereins. — Sterbekasse der Beamten usw. des Direktionsbezirks Berlin.

Österreich: Staatseisenbahnrat. — Die Erneuerung des Lokalbahngesetzes und die Landesvertretungen. — Südbahn. — Schmerzensgeld.

Ungarn: Voranschlag der ungar. Staatsbahnen für 1904. — Gehaltsregelung bei den Staatsbahnen. — Ungarische Staatsbahnen.

Übrige europäische Länder: Explosion unter dem Konventionszuge.

Allgemeines: Jubiläum der elektrischen Eisenbahn.

Amtliche Bekanntmachungen.

Preßluftstellwerk auf Bahnhof Cottbus.

Durch die fortwährende Steigerung des Eisenbahnverkehrs macht sich nicht nur eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Gleis- und Weichenanlagen nötig, auch für das Weichen- und Signalsicherungswesen ergeben sich naturgemäß erhöhte Anforderungen.

Noch vor wenigen Jahrzehnten wurden die Weichen an Ort und Stelle mit der Hand gestellt, wozu bei ausgedehnten Gleisanlagen ein ganzes Heer von Weichenstellern erforderlich war, das bei starkem Rangierverkehr in steter Lebensgefahr schwebte. Auch war eine glatte Abwicklung des mehr und mehr zunehmenden Betriebes auf diese Weise nicht mehr möglich. Es ergab sich daher die Notwendigkeit, eine größere Anzahl von Weichen zusammenzufassen und von ein und demselben Punkte aus zu stellen, und so entstanden denn zunächst die Rangierstellwerke. Man mußte aber sehr bald weiter gehen und die Signale in Abhängigkeit von den Weichenstellwerken bringen, und so entstand das heutige vereinigte Weichen- und Signalstellwerk. Ein solches Werk enthält sinnreiche Verschlußeinrichtungen, das sogenannte Verschlußregister, bestehend aus einer Anzahl von Riegelschiebern, durch welche die Weichenhebel in ganz bestimmter Stellung verschlossen werden können. Die Riegelschieber, auch Fahrstraßenschieber genannt, werden durch die sogenannten Fahrstraßenhebel bewegt. In der Grundstellung der Fahrstraßenhebel sind die Signalhebel durch die Fahrstraßenschieber auf Halt verschlossen, die Weichenhebel aber beliebig stellbar, bei gezogenem Fahrstraßenhebel sind aber die Weichen der betreffenden Fahrstraße in ganz bestimmter Stellung verschlossen, der in Betracht kommende Signalhebel ist aber nunmehr stellbar und der auf Fahrt gestellte Signalhebel verschließt den gezogenen Fahrstraßenhebel, so daß also bei gezogenem Signalhebel die für die Fahrstraße in Betracht kommenden Weichen verschlossen sind. Es kommen hier nicht nur die Weichen in Frage, die der Zug befährt, sondern auch die im nebenliegenden Gleis befindlichen, durch welche der Zug von der Seite her gefährdet werden könnte. Diese letzteren, sogenannte Schutzweichen, die bei einer Zugfahrt so stehen müssen, daß von der Seite her nichts in das Fahrgleis gelangen kann, werden also von den Fahrstraßenschiebern auch mit verschlossen.

Bei den angewendeten mechanischen Einrichtungen (Doppeldrahtzüge) kann man über eine bestimmte größte Entfernung einer Weiche vom Stellwerk nicht hinausgehen — in Preußen beträgt die größte zulässige Entfernung 350 m —, und so ergibt sich, daß man in den seltensten Fällen auf einem Bahnhofe mit einem einzigen Stellwerk auskommt; es sind dann zwei oder noch mehr nötig, zum mindesten je ein Stellwerk am Anfang und Ende des Bahnhofes. Diese Stellwerke müssen natürlich in Abhängigkeit voneinander stehen, denn beispielsweise muß für einen durchfahrenden Schnellzug die Ausfahrfahrstraße genau ebenso unter Verschluß des auf Fahrt stehenden Einfahrsignals stehen, wie die Einfahrfahrstraße. Diese Verschlüsse oder Abhängigkeiten werden erreicht durch elektrische Schlösser, die sogenannten elektrischen Blockeinrichtungen oder schlechthin Blockfelder genannt, derart, daß das Einfahrsignal erst dann gezogen werden kann, nachdem die Ausfahrfahrstraße durch das Verschlußregister mechanisch und außerdem noch mit Hilfe der Blockfelder elektrisch und die Einfahrfahrstraße durch das Verschlußregister mechanisch verschlossen ist, so daß also bei gezogenem Einfahrsignal alle Weichen der Ein- und Ausfahrfahrstraße in richtiger Stellung verschlossen sind. Man nennt diese elektrische Abhängigkeit zweier oder mehrerer Stellwerke desselben Bahnhofes untereinander die Stationsblockung im Gegensatz zur Streckenblockung, welche elektrische Abhängigkeiten zwischen zwei benachbarten Stationen bewirkt und zu gleicher Zeit ein Mittel für den Zugmeldedienst ist.

Die Verschlüsse, die die Abhängigkeiten zwischen den Blockfeldern und dem mechanischen Verschlußregister bewirken, nennt man Blocksperren. Es sind das äußerst verwickelte Einrichtungen, die die vielseitigsten Aufgaben zu erfüllen haben.

Wie bereits bemerkt, verschließt der auf Fahrt stehende Signalhebel die in Betracht kommende Fahrstraße, aber beim Signal auf Halt ist die Fahrstraße nicht mehr verschlossen. Bei dichter Zugfolge und weit vorgeschobenen Einfahrsignalen und ausgedehnten Weichenanlagen tritt der Fall ein, daß bei zu zeitig eingezogenem Signal der fahrende Zug noch über nicht mehr verschlossenen Weichen sich befindet, wenn nach dem Einziehen des Signals auch sogleich der Fahrstraßenhebel in

die Grundstellung zurückgelegt wurde. So sind denn weitere Einrichtungen, die sogenannten Fahrstraßenfestlegungen, nötig, so daß selbst bei eingezogenem Signal alle Weichen der Fahrstraße noch besonders verschlossen bleiben, und zwar so lange, bis die letzte Weiche der Fahrstraße von der letzten Zugachse durchfahren ist. Die Einrichtungen zur Wiederbeseitigung der Fahrstraßenfestlegung nennt man schlechthin die Fahrstraßenauflösung. Diese erfolgt teilweise mit und teilweise ohne Mitwirkung des fahrenden Zuges. Häufig genügt es auch, die einzelnen weit abgelegenen Weichen mit Einrichtungen zu versehen, die ein Umstellen verhindern, so lange noch eine Zugachse auf der Weiche sich befindet.

Für die außerhalb des Stellwerksgebäudes liegenden Teile kommen dann noch die Weichenantriebe mit Fangvorrichtungen zur Verhütung des selbsttätigen Umstellens einer Weiche im Falle eines Drahtleitungsbruches, die Signalantriebe mit und ohne Kompensationseinrichtungen, die verschiedenen Formen der Weichenkontrollriegel, die zum Ausgleich der bei Wärmeschwankungen auftretenden Längenänderungen der Doppeldrahtzüge erforderlichen Spannwerke mit besonderen Sperreinrichtungen, die besonderen Einrichtungen zur Mitwirkung des Zuges und andere Anlagen in Betracht.

Abb. 1.

Man dürfte hiernach ersehen, daß die Weichen- und Signalsicherungsanlagen im Laufe der Zeit zu äußerst verwickelten Anlagen sich gestaltet haben, zu deren Verständnis ein ganz besonderes, sehr eingehendes Studium gehört, zumal die Stellwerksfirmen — in Preußen kommen etwa 15 in Betracht — für die einzelnen Einrichtungen mehr oder weniger verschiedene Bauarten haben.

Nicht nur im Interesse des allgemeinen Verständnisses, sondern auch zur weiteren Erhöhung der betrieblichen Leistungsfähigkeit liegt ein Bedürfnis zur Vereinfachung vor, und so geht man nunmehr bei größeren Bahnhofsanlagen und an Orten starken Verkehrs dazu über, sogen. Kraftstellwerke einzurichten. Die mechanischen Einrichtungen gestalten sich hierbei wesentlich einfacher, auch können, unbeschadet der Betriebssicherheit, verschiedene Einrichtungen ganz entfallen, man kann jetzt vor allen Dingen wesentlich größere Bezirke wählen; denn die örtliche Entfernung einer Weiche oder eines Signals vom Kraftstellwerk ist, wenigstens vom mechanischen Standpunkte aus betrachtet, innerhalb der in Frage kommenden Grenzen gleichgültig. Wenn bei den bisherigen Einrichtungen zwei oder drei Stellwerke nötig waren, so genügt nunmehr vielfach nur ein einziges, und damit entfällt schon die elektrische Abhängigkeit, d. h. also die Stationsblockung zwischen den nunmehr zusammengefaßten Stellwerken. Die Weichenkontrollriegel, die bei den bisherigen Anlagen alle von Personenzügen spitz befahrenen Weichen noch besonders sichern sollen, können ganz entfallen, die Einrichtungen an den Weichen und Signalen gestalten sich einfacher, und die mechanische Arbeit des Stellwerkswärters, welcher zum Stellen der bisherigen Weichen- und Signalhebel 20 bis 40 kg Zugkraft aufwenden muß, ist bei den Kraftstellwerken, deren Hebelchen von jedem Kinde gestellt werden könnten, so gut wie beseitigt. Natürlich lassen sich die kleinen Hebelchen auch viel schneller stellen, auch vermindert sich durch den teilweisen oder gänzlichen Fortfall der Stationsblockung sowie durch den Fortfall der Hebel für die Weichen-Kontrollriegel die Anzahl der einzelnen Handgriffe, und so bedeuten denn die Kraftstellwerke auch eine erhebliche Vergrößerung der Leistungsfähigkeit für den Betrieb. Überdies tritt eine Personalersparnis ein.

Bei Kraftstellwerken kommen zwei Systeme, die rein elektrischen und die Preßluftanlagen, in Betracht. In beiden Fällen besteht das eigentliche Stellwerk aus einer Reihe kleiner Hebelchen, den Weichen-, Fahrstraßen- und Signalhebeln mit zugehörigem Verschlußregister. Durch die Hebel werden lediglich die Schieber des Verschlußregisters bewegt und außerdem elektrische Kontakte geschlossen. Durch den hierdurch erfolgten Stromschluß werden bei den rein elektrischen Anlagen die an den Weichen und Signalmasten befindlichen Elektromotoren in

Gang gesetzt und auf diese Weise die Weichen und Signale gestellt. Bei den Preßluftanlagen tritt an Stelle des Elektromotors ein Zylinder mit Kolben, und der durch den Stellhebel im Stellwerk geschlossene elektrische Strom bewirkt mittels eines am Zylinder angebrachten Elektromagneten das Öffnen eines Ventils, so daß die Preßluft, welche durch eine besondere Rohrleitung zugeführt wird, eintreten kann, und durch die Kolbenstange die Umstellung der Weiche oder des Signals erfolgt. In beiden Fällen befinden sich an den Weichen und Signalen elektrische Kontakte mit bis zum Stellwerk führenden elektrischen Leitungen, durch welche die sogen. Rückmeldung erfolgt. Mittels farbiger, hinter oder vor den Hebeln angebrachter Schilder erkennt der Stellwerkswärter, ob die beiden Zungen der Weiche auch tatsächlich richtig stehen, und ebenso ist an Farbscheiben die Stellung der Signalarme zu ersehen. Das Stellwerk ist dann so eingerichtet, daß das Signal erst gezogen werden kann, nachdem durch die Rückmeldung die vorschriftsmäßige Stellung der Weichen angezeigt ist. Anderseits fällt der Signalarm selbsttätig auf Halt, wenn bei bereits gezogenem Signal irgend eine Störung an der Weiche eintritt.

Auf die rein elektrischen Stellwerke, die in Preußen bereits auf mehreren größeren Bahnhöfen ausgeführt sind, wollen wir hier nicht weiter eingehen, vielmehr uns heute nur den Preßluftstellwerken zuwenden.

Das erste größere Preßluftstellwerk wurde im Februar 1903 auf Bahnhof Cottbus in Betrieb genommen. Die von der Signalbauanstalt C. Stahmer, Aktiengesellschaft Georgmarienhütte, ausgeführte Anlage enthält nur ein einziges Stellwerk (Abb. 1) mit 47 Weichenhebeln, 15 Signal-, 14 Fahrstraßen- und 2 Zustimmungshebeln. Durch diese Hebel werden 59 Zungenpaare, 7 Hubschienen (zur Verhinderung des Umstellens der Weiche unter dem fahrenden Zuge), 27 Signalarme und Vorsignalscheiben gestellt. An Fahrstraßen kommen 9 Ein- und 14 Ausfahrten in Frage. Für etwaige spätere Erweiterungen sind im Hebelwerk in ausreichendem Maße Reserveplätze für Weichen-, Fahrstraßen- und Signalhebel vorgesehen. Die größten vom Stellwerk aus gerechneten Entfernungen betragen bei Weichen 680 m, bei Mastsignalen 750 m und bei Vorsignalen 1450 m. Streckenblockung ist noch nicht vorhanden.

Nach dem vorliegenden Gleisplane (Abb. 2) wären unter Anwendung der bisherigen mechanischen Handstellwerke drei getrennte Stellwerke mit entsprechender Abhängigkeit (Stationsblockung) nötig gewesen, an deren Stelle nunmehr ein einziges Kraftstellwerk getreten ist, das zugleich die Funktion einer selbständigen Station (Zugmeldedienst) hat. Die Abhängigkeiten mit den beiden, an der West- und Nordseite des Bahnhofs vorhandenen mechanischen Signalstellwerken, die ebenfalls als selbständige Stationen arbeiten, konnten nach Lage der Betriebsverhältnisse fast ganz entbehrt werden und bestehen lediglich in Zustimmungsabhängigkeit, welche durch zwei Zustimmungshebel bedient werden. Auf diese Weise konnte das vor dem Bahnhofsumbau im Personenstationsbureau vorhandene außerordentlich umfangreiche Stationsblockwerk von 30 Blockfeldern vollständig entfallen, so daß nunmehr für die Hauptstation lediglich der Bahnsteigdienst übrig geblieben ist. In betrieblicher Beziehung bedeutet somit die heutige Anlage gegenüber der früheren eine wesentliche Vereinfachung und zugleich eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit. Bezüglich des Zugverkehrs kommen für das Kraftstellwerk etwa je 60 Ein- und Ausfahrten, also im ganzen 120 Zugfahrten mit 23 verschiedenen Fahrstraßen in Betracht.

Wir wollen nunmehr auf die baulichen Einzelheiten des Preßluftstellwerkes näher eingehen.

Die elektrischen Leitungen. Für die elektrischen Rückmeldungen sowie zur Steuerung der an den Antriebzylindern der Weichen und Signale befindlichen Ventile dienen Schwachströme von 15 Volt Spannung. Eine vorhandene Stromquelle von 220 Volt Spannung wird durch einen Umformer auf 15 Volt gebracht. Außerdem ist eine dauernd geladene Akkumulatorenbatterie vorhanden, welche für den Fall des Stillstehens des Umformers in Anspruch genommen wird. Der Akkumulator bietet eine Reserve für 24 Stunden. Vom Stellwerk aus wird der elektrische Schwachstrom mittels

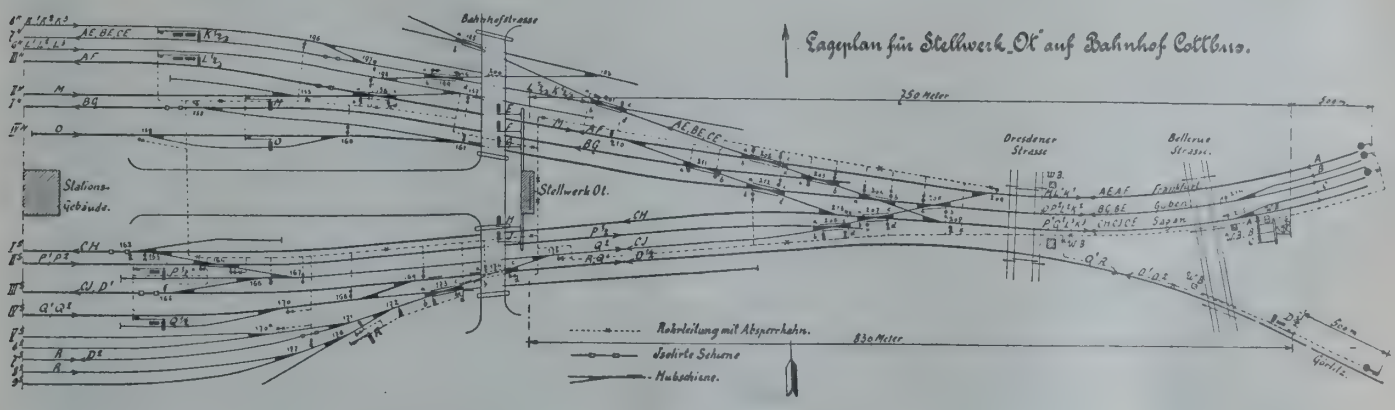


Abb. 2.

Kabel nach den Weichen- und Signalantrieben sowie nach den für die Zustimmung und Fahrstraßenauflösung bestimmten Stellen geleitet. Nach jeder Weiche führt je ein 4adriges (zwei Drähte für die Betriebsleitung und zwei Drähte für die Rückmeldung) und nach jedem Signalmast ein 2-, 3- oder 4adriges Kabel, je nachdem der Mast 1, 2 oder 3 Signalarme hat. Für Vorsignale ist zwischen Haupt- und Vorsignal ein 2adriges Kabel nötig. Als gemeinschaftliche Rückleitung dient ein unterirdisch verlegter Kupferdraht.

Die Kraftstation. Zur Gewinnung der zum Umstellen der Weichen und Signale erforderlichen Preßluft ist eine besondere Kraftstation vorhanden, die im Stellwerksgebäude aufgestellt ist. An sich ist der Standort gleichgültig; denn die Kraftstation ist vom eigentlichen Stellwerksapparat völlig unabhängig. Es sind 3 Elektromotoren von je 6½ PS vorhanden, die mit Gleichstrom von 220 Volt betrieben werden. Mittels Riemenvorgelege treibt jeder Motor eine Luftpumpe (Abb. 3), deren jede imstande ist, etwa 6 cbm auf 6 Atm. gepreßte Luft in einer Stunde zu liefern. Der durchschnittliche Betriebsdruck beträgt 4–5 Atm., die Weichen- und Signalantriebe arbeiten indessen noch bei 3 Atm. durchaus sicher. In Cottbus würde eine einzige Luftpumpe ausreichen, um den dortselbst nötigen Bedarf an Preßluft zu decken. Um indessen auf alle Fälle gerüstet zu sein, sind drei Luftpumpen vorhanden, die selbsttätig zu arbeiten anfangen, sobald der Luftdruck nachläßt, und zwar arbeitet die erste Pumpe, sobald der Luftdruck unter 4 Atm. sinkt. Hatte sich der Luftdruck auf 3½ Atm. ermäßigt, so tritt auch die zweite Pumpe in Tätig-

keit und ebenso die dritte, wenn etwa der Luftdruck unter 3 Atm. sinken sollte, was indessen bis jetzt noch nicht vorgekommen ist. Sobald wieder 5 Atm. erreicht sind, findet selbsttätige Ausschaltung der Luftpumpen statt. Die Ein- und Ausschaltung erfolgt auf elektrischem Wege mittels eines Manometers, der die elektrische Leitung der Elektromotoren ein- bezw. ausschaltet. Eine besondere Bedienung der Kraftstation ist also nicht erforderlich.

Die erzeugte Preßluft wird durch gemeinschaftliche Rohrleitung in einen Behälter von etwa 2 cbm Rauminhalt geleitet, in welchem die etwa mitgeführten Ölteilchen und sonstigen Verunreinigungen sich ablagern. Dieser Behälter — Ölabscheider — steht mit einem Wasserkühler in Verbindung, welcher die beim Pressen erwärmte Luft wieder abkühlt. Von hier aus gelangt die Preßluft in zwei Behälter von je 2 cbm Rauminhalt, welche mit dem Ölabscheider zusammen den Vorratsraum für die Anlage bilden. Die Preßluft gelangt dann noch durch einen außerhalb des Stellwerksgebäudes aufgestellten Schlangenrohrkühler zwecks Abkühlung auf die Außentemperatur. Hier wird auch der etwa noch vorhandene letzte Rest von Feuchtigkeit niedergeschlagen. Hieran schließt sich das für den Stellwerksbezirk nötige Rohrnetz an; es besteht aus zwei Hauptrohrsträngen, die am Ende verbunden sind, so daß diese Hauptrohrleitung einen geschlossenen Ring bildet. Die Lichtweite beträgt am Anfang 52 mm und nimmt ab bis auf 26 mm. Von der Hauptrohrleitung zweigen kurze, einfache Anschlußleitungen ab von 13 mm Lichtweite, welche zu den einzelnen Weichen- und Signalantrieben führen. Die Anschlußleitung endet mit einem kleinen Luftbehälter, wo sich etwa noch vorhandene Feuchtigkeit ansammelt. Durch einen Hahn kann das etwa angesammelte Wasser abgelassen werden, indessen kommt eine nennenswerte Ansammlung von Wasser nicht vor. Durch diesen Behälter wird zugleich erreicht, daß eine größere Preßluftmenge für den Antrieb zur sofortigen Betätigung zur Verfügung steht, so daß das Umstellen der Weichen und Signale mit möglichster Schnelligkeit erfolgt. Die Verbindung des Antriebes mit dem kleinen Luftbehälter besteht aus einem kurzen Schlauch, um eine Übertragung der Erschütterungen des Gleises auf die Rohrleitung zu vermeiden. Jede Anschlußleitung kann für sich mittels eines Hahnes abgesperrt werden, und ebenso sind in der Hauptleitung eine Anzahl von Abschlußschiebern vorhanden, welche es ermöglichen, einzelne Weichen- oder Signalgruppen bei Vornahme von Gleisumbauten usw. auszuschalten, ohne die übrigen Weichen und Signale außer Betrieb setzen zu müssen. Alle Rohrleitungen liegen unterirdisch 0,8 m unter Schienenunterkante. Auf Bahnhof Cottbus wurde die gesamte Leitungsanlage auf 10 Atm. Druck geprüft. Die ganze Länge der Hauptrohrleitungen sowie der nach den Einfahr- und Vorsignalen führenden Leitungen beträgt etwa 3000 m und die Anschlußleitungen sind zusammen etwa 600 m lang.

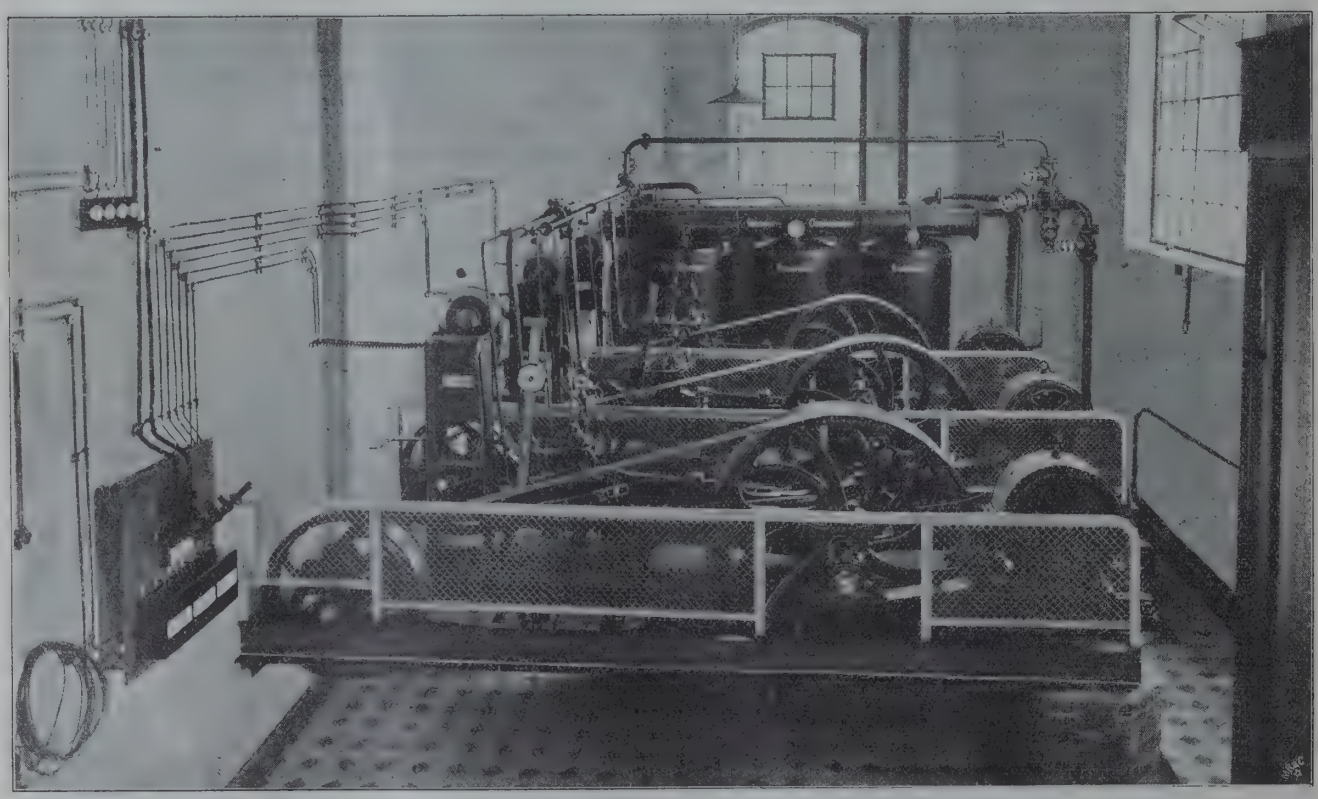


Abb. 3.

Der Stellwerksapparat. Jeder Hebel bewegt beim Stellen einen wagerechten und zugleich einen senkrechten Schieber. An dem ersteren sind elektrische Kontakte angebracht, und außerdem wirken auf ihn elektromagnetische Sperrklinken für die Rückmeldungen usw. Die senkrechten Schieber bilden mit den Fahrstraßenschubstangen zusammen das mechanische Verschlußregister. Die Fahrstraßenschubstangen werden beim Umlegen der Fahrstraßenhebel mittels der senkrechten Schieber in wagerechter Richtung verschoben und sind mit Knaggen ausgerüstet, welche in entsprechende Einschnitte der senkrechten Weichen- und Signalhebelschieber eingreifen. Auf diese Weise wird der Verschluß der Weichen- und Signalhebel bewirkt.

Die Weichenhebel lassen sich beim Stellen zunächst nur in die Halbstellung bringen, weil eine elektromagnetische Sperrklinke die volle Umstellung verhindert. Erst nachdem die Rückmeldung vom ordnungsmäßig erfolgten Umstellen beider Weichenzungen mittels der dortselbst angebrachten elektrischen Kontakte erfolgt ist, wird die Sperrklinke ausgehoben, und der Weichenhebel kann in die volle Endstellung gebracht werden, so daß sodann der Fahrstraßenschieber bewegt werden kann. Die er-

folgte Rückmeldung wird durch ein Farbschild angezeigt. Für das Zurücklegen der Weichenhebel in die Grundstellung ist eine zweite elektromagnetische Sperrklinke vorhanden, so daß also der Hebel in die volle Grundstellung erst dann zurückgebracht werden kann, wenn beide Weichenzungen in der der Grundstellung entsprechenden Lage sich wieder befinden. Die Anlage ist ferner so eingerichtet, daß eine (irrtümlich) eingeleitete Weichenumstellung sofort zurückgenommen werden kann, ohne erst abwarten zu müssen, bis die Bewegung der Weiche vollständig ausgeführt worden ist. Folgen die Zungen infolge irgend eines Hindernisses nicht vorschriftsmäßig, so kann auch der Rückmeldestrom nicht zustande kommen, weil die elektrischen Kontakte der Weichenzungen sich nicht schließen, der Weichenhebel also auch nicht in die Endlage gebracht werden. Diese Unregelmäßigkeit wird zugleich am Farbschilde und außerdem durch ein Klingelsignal erkannt. Am Ende des wagerechten Schiebers befindet sich noch eine dritte elektromagnetische Sperrklinke, der sogen. Kontrollmagnet. Durch entsprechende Schaltung wird mittels dieses Elektromagneten beim Aufschneiden einer Weiche eine Unterbrechung der Rückmeldeleitung bewirkt, so daß ein Umstellen des Weichenhebels bis zur Endlage nicht möglich ist. Zugleich erscheint eine entsprechende Farbscheibe und das Klingelsignal ertönt. Mittels eines Handgriffes kann der ordnungsmäßige Zustand am Kontrollmagnet bezw. am Weichenhebel wieder hergestellt werden. In Verbindung mit dem Kontrollmagneten stehen ferner Kontakte, durch welche die zu den Signalen führenden elektrischen Leitungen geschlossen werden, und zwar werden diese Kontakte erst geschlossen kurz vor der Endstellung des Weichenhebels, nachdem also die Rückmeldung erfolgt war. Nach erfolgtem Aufschneiden werden die Kontakte am Kontrollmagneten unterbrochen, mithin kann in solchem Falle auch kein Signal gestellt werden. Der an den Signalantrieben befindliche Magnet, welcher die Ventilsteuerung bewirkt, wird während der Dauer der Signalfahrstellung von elektrischem Ruhestrom durchflossen. Tritt also an irgend einer Weiche einer bereits eingestellten Fahrstraße eine Störung ein, so wird der am Kontrollmagnet des betreffenden Weichenhebels befindliche Kontakt der Signalleitung geöffnet, und der auf Fahrt stehende Signalarm fällt selbsttätig auf Halt.

Der Signalhebel ist nur mit einer elektromagnetischen Sperrklinke ausgerüstet. Abweichend vom Weichenhebel kann der Signalhebel gleich in die volle gezogene Stellung gebracht werden, beim Zurücklegen in die Grundstellung muß indessen durch den Rückmeldestrom, welcher erst bei Signalarm auf Halt eintrifft, der Sperrmagnet ausgelöst werden. Der Hebel kann also erst dann in die volle Grundstellung zurückgebracht werden, wenn der Signalarm auch tatsächlich die volle Haltlage hat, und erst nunmehr kann der gezogene Fahrstraßenhebel in seine Grundstellung gelegt werden. Ist mit dem Mastsignal ein Vorsignal verbunden, so wird es durch den Hauptsignalhebel zugleich mit bedient. Der Vorgang beim Stellen ist z. B. bei einem zweiarmigen Mastsignal mit Vorsignal folgender: Durch Umlegen des Signalhebels stellt sich der erste Signalarm auf Fahrt; hierdurch wird am Mast die elektrische Betriebsleitung für den zweiten Arm eingeschaltet, so daß er ebenfalls auf Fahrt gestellt wird. Durch den zweiten Arm wird dann die elektrische Betriebsleitung für das Vorsignal eingeschaltet, so daß nunmehr auch dieses auf Fahrstellung kommt. Sobald aber der Signalhebel auf Halt gelegt wird, ist die elektrische Leitung wieder unterbrochen und beide Signalarme sowie das Vorsignal fallen zu gleicher Zeit in die Grundstellung.

Die Fahrstraßenhebel können aus der Grundstellung (Mittellage) nach zwei Richtungen hin bewegt werden, wie das auch bei den handgestellten, mechanischen Stellwerken allgemein eingerichtet ist. An dem wagerechten Schieber befinden sich zwei Sperrmagnete, je einer für die beiden Umlegestellungen des Fahrstraßenhebels. Diese Sperrmagnete haben hier einmal den Zweck einer Art Stationsblockung und anderseits dienen sie zur Fahrstraßenfestlegung. Im ersteren Falle ist der Fahrstraßenhebel in der Grundstellung (Mittellage) festgelegt, und erst nachdem die elektrische Auslösung des Sperrmagneten von anderer Stelle her (von den beiden anderen Stellwerken des Bahnhofes) erfolgt war, kann der Fahrstraßenhebel gezogen werden. Im Falle der Fahrstraßenfestlegung wird durch den Sperrmagneten der gezogene Fahrstraßenhebel festgelegt. Die Auflösung (Wiederfreigabe) erfolgt entweder von besonderer Stelle aus oder durch den fahrenden Zug mittels isolierter Schienen.

Der Weichenantrieb (Abb. 4) besteht aus einem Zylinder von 100 mm innerem Durchmesser mit Kolben, welcher in wagerechter Richtung hin und her geschoben wird, je nachdem die Preßluft auf der einen oder anderen Seite des Kolbens in den Zylinder eintritt. Am Zylinder befinden sich zwei Elektromagnete in Verbindung mit Ventilen, durch welche die Preßluft in eine besondere Schiebersteuerung eingelassen wird. Soll z. B. die Weiche aus der Grundstellung umgestellt werden, wird durch den am Weichenhebel erfolgten Kontaktschluß der eine Elektromagnet magnetisch. Hierdurch wird das Ventil geöffnet, so daß die Preßluft zunächst in die besondere Schiebersteuerung eingelassen wird. Der

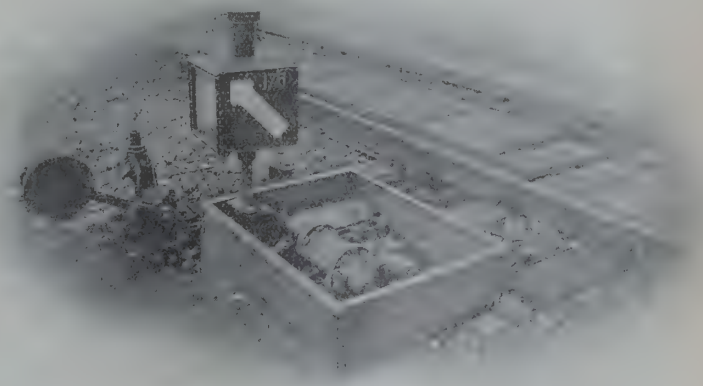


Abb. 4.

Schieber stellt sich um und nunmehr tritt die Preßluft hinter den Kolben, ähnlich wie beim Zylinder der Dampfmaschine, und die Weiche wird umgestellt. Die Preßluft drückt dauernd auf den Kolben, so daß also auch die Weichenantriebstange unter stetem Druck bleibt. Halbstellungen der Weiche sind infolgedessen ausgeschlossen. Findet ein Aufschneiden der Weiche statt, so wird am Antriebe lediglich die im Kolben befindliche Preßluft in die Luftleitung zurückgedrückt und die Weiche kehrt sogleich wieder in ihre dem Weichenhebel entsprechende Lage zurück, sobald die Achsen des Fahrzeuges die Weiche wieder verlassen haben. Beim Zurückstellen der Weiche ist der Vorgang genau derselbe, wie oben beschrieben, nur mit dem Unterschiede, daß jetzt der andere Elektromagnet in Wirksamkeit tritt, so daß die Preßluft auf die andere Seite des Kolbens tritt, so daß das Zurückstellen der Weiche erfolgt. Auf Bahnhof Cottbus sind die mit Preßluft angetriebenen Weichen so eingerichtet, daß der Antrieb (z. B. bei etwaigen Ausbesserungen) ohne weiteres ausgeschaltet und die Weiche durch einen Weichenstellbock mit der Hand gestellt werden kann. Da die mit den Zungen in Verbindung stehenden elektrischen Kontakte von den Weichenantrieben unabhängig eingerichtet sind, so bleibt in einem solchen Falle die Kontrolle im Stellwerk über die Weiche gewahrt.

Der Signalantrieb. Die Mast- und Vorsignale werden durch Antrieb völlig gleicher Bauart gestellt. Dieser Antrieb besteht ebenfalls aus einem Zylinder mit Kolben und ist am Signal- bezw. Vorsignalmast angebracht. Der Kolben

wird indessen nur einseitig angetrieben, infolgedessen ist auch nur ein Elektromagnet mit zugehörigem Ventil nötig. Der besondere Steuerungsschieber entfällt. Soll ein Signal auf Fahrt gestellt werden, wird also am Signalhebel im Stellwerk der Betriebsstrom geschlossen, der Elektromagnet wird magnetisch und stellt das Ventil so, daß die Preßluft hinter den Kolben treten kann, so daß mittels der Kolbenstange der Signalarm gestellt wird. Die Kolbenstange steht senkrecht, und beim Stellen des Signals von Halt auf Fahrt wird der Signalarm durch den Kolben nach oben gedrückt. Beim Stellen des Signalhebels auf Halt wird der elektrische Betriebsstrom (Ruhestrom) am Signalhebel wieder unterbrochen, der Anker des Elektromagneten fällt, unterstützt durch eine Feder, ab, das Ventil wird infolgedessen umgesteuert, so daß die Preßluft abgesperrt, zugleich aber das Zylinderinnere mit der Außenluft in Verbindung gebracht wird. Unter dem Eigengewichte des Signalarmes mit zugehörigem Antriebgestänge fällt dann das Signal auf Halt, wobei die Preßluft aus dem Zylinder nach außen entweicht. Am Vorsignal ist der Vorgang genau derselbe. Selbstverständlich würde nichts im Wege stehen, die Weichenantriebeinrichtung mit zweiseitig gesteuertem Zylinder auch für die Signale anzuwenden. Der Antrieb mit einseitiger Steuerung hat sich indessen bis jetzt durchaus bewährt.

Was nun die Betriebskosten anbelangt, so sei erwähnt, daß in Cottbus für die elektrischen Einrichtungen etwa 44 Kilowattstunden innerhalb 24 Stunden verbraucht werden. Die Selbstkosten des von der verwaltungsseitig vorhandenen elektrischen Lichtzentrale gelieferten elektrischen Stromes betragen 7 ₰ für die Kilowattstunde. Die nötige elektrische Kraft kostet also rund 3 ℳ für den Tag. An Personal ist erforderlich:

2 Weichensteller	jährlich zu	1500 ℳ	= 3000 ℳ,
2 Hilfsweichensteller . .	„ „	900 „	= 1800 „
1 Stellwerksschlosser . .	„ „	1800 „	= 1800 „
Kosten für Stromverbrauch, Schmierung usw. . .			1500 „
		zusammen	8100 ℳ

Bei Herstellung mechanischer Handstellwerke wären drei Weichenstellbezirke nötig gewesen mit folgendem Personal:

6 Weichensteller	jährlich zu	1500 ℳ	= 9000 ℳ,
3 Hilfsweichensteller . .	„ „	900 „	= 2700 „
½ Stellwerksschlosser . .	„ „	1800 „	= 900 „
		zusammen	12600 ℳ

Es tritt somit eine Ersparnis von jährlich 12600 — 8100 = 4500 ℳ ein.

Die Herstellungskosten des Preßluftstellwerks mit allen zugehörigen Einrichtungen, jedoch ausschließlich des Stellwerksgebäudes haben etwa 160000 ℳ betragen. Das ist etwa doppelt so viel, als mechanische Handstellwerke erfordert haben würden. Man darf indessen nicht vergessen, daß es sich hier um die Erstausführung handelt. Es ist mit Bestimmtheit zu erwarten, daß fernere Ausführungen wesentlich billiger werden. Die Aufwendung der Kosten hat sich in Cottbus durchaus gerechtfertigt, denn durch die Anlage wird eine außergewöhnlich glatte Abwicklung des Betriebes erreicht. Nennenswerte Störungen sind bis jetzt nicht vorgekommen.

Halle a/S. Sf.

Die Semmeringfeier.

Der Festausschuß hatte für die am 28. Mai d. J. auf dem Semmering veranstaltete Feier des 50jährigen Jubiläums der Semmeringbahn den Platz neben dem Aufnahmegebäude der Station gewählt, auf welchem sich das Ghega-Denkmal befindet. Es gibt wohl nicht leicht einen großartigeren Rahmen für das Semmeringfest als diesen inmitten grünender Berggipfel gelegenen Platz gegenüber dem Sonnwendstein, mit dem Ausblick auf die alte und die neue Triester Reichsstraße, die vor Eröffnung des Schienenweges den Verkehr nach dem Süden vermittelte. Auf diesem Platze, welcher anläßlich des Festes prächtig geschmückt war, versammelte sich am 28. Mai d. J. eine überaus große Zahl von Festgästen. Die Feier wurde durch die Anwesenheit des Erzherzogs Rainer, welcher das Protektorat des Festes übernommen hatte, ausgezeichnet; außerdem wohnten der Feier der Eisenbahnminister, die Ehrenpräsidenten des Festes (Freiherr v. Beck, Chef des Generalstabes; Freiherr v. Chlumecky, Präsident des Verwaltungsrates der Südbahn; Graf Clary, Statthalter in Steiermark; Dr v. Eger, Generaldirektor der Südbahn; Graf Kielmansegg, Statthalter in Niederösterreich; Dr Lueger, Bürgermeister von Wien), der Landmarschall von Niederösterreich, zahlreiche Beamte des Eisenbahnministeriums und anderer Ministerien sowie der Landes- und Gemeindebehörden, Vertreter der Privatbahnverwaltungen und technischer Körperschaften sowie zahlreiche andere Festgäste bei.

Die Feier leitete eine Festmesse ein, die Weihbischof Dr Marschall unter Beistand der Pfarrer aus den Orten des Semmeringgebietes an einem Feldaltar zelebrierte. Der Wiener Männergesangverein und der Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten brachten während der heiligen Handlung Schuberts Deutsche Messe und zum Schlusse den Ambrosianischen Lobgesang unter Leitung Kremsers mit gewohnter Meisterschaft zur Aufführung.

Dann folgte die Enthüllung der Ghega-Gedenktafeln zu beiden Seiten des Ghega-Denkmals. Der Vorstand des Ingenieur- und Architektenvereins, Baurat Koch, hielt folgende Ansprache:

„Der berühmte Erbauer der Semmeringbahn Karl R. v. Ghega starb im Jahre 1860 zu einer Zeit, welche seine Verdienste noch nicht voll zu würdigen verstand. Seine Fachgenossen haben aber stets neidlos sein großes Werk bewundert. Neun Jahre nach seinem Tode hat der Österreichische Ingenieur- und Architektenverein das Denkmal errichtet, vor welchem wir stehen, und die Südbahngesellschaft hat dessen Instandhaltung übernommen. Die Herstellung des Denkmals ist mit den Namen Bayer, Ferstel und Schwarz verknüpft. Diese Männer haben es im Jahre 1869 innerhalb 12 Wochen fertiggestellt, und es konnte von unserem Verein bei dem damaligen Besuche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen enthüllt und der Öffentlichkeit übergeben werden."

„Heute ergänzen wir das Denkmal durch die Anbringung zweier Tafeln. Die eine enthält die weitblickenden Worte Ghegas: ‚Durch die Eisenbahnen verschwinden die Distanzen, die materiellen Interessen werden gefördert, die Kultur wird gehoben und verbreitet.' Diese Worte wurden vor mehr als 50 Jahren gesprochen, als erst ein Bruchteil der nun bestehenden Bahnen fertig stand. Heute läßt sich die Welt ohne diesen Kulturträger nicht mehr denken; in jedem Erdteile läuft die völkergattende Eisenbahn und wir sind mit tausend Ketten an diese Kulturnotwendigkeit gebunden. Daher konnten wir nach 50 Jahren, die seither ins Land gezogen sind, mit voller Berechtigung dem Ausspruche Ghegas eine weitere Inschrift entgegenstellen, welche lautet: ‚Segensreich hat sich erfüllt, was Dein heller Geist erkannte, zum Ruhme unseres Vaterlandes, unserem Stand zur Ehre!'"

„Es falle die Hülle von den beiden Inschrifttafeln. Mögen sie dazu beitragen, daß der Ruhm des großen vaterländischen Werkes nie verblasse."

Hierauf zogen zwei in den niederösterreichischen und steiermärkischen Farben gekleidete Mädchen die Hüllen von den beiden in den Stein eingelassenen, aus Bronze gefertigten Tafeln.

Der Präsident des Verwaltungsrats der Südbahn, Freiherr v. Chlumecky, übernahm namens der Südbahngesellschaft die Gedenktafeln in die Obhut mit folgender Rede: „Wir werden dieses Erinnerungszeichen sorgsam behüten und betreuen. Diese Tat des Ingenieur- und Architektenvereines, diese Anerkennung des großen genialen Mannes, dieses Pfadfinders auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues, ist nicht hoch genug anzuerkennen. Sie ehrt die jetzt lebenden Fachgenossen und sichert ihnen und allen Beteiligten den wärmsten Dank, den ich dem geehrten Vorstande des verdienstvollen Ingenieur- und Architektenvereines hiermit ausspreche."

„Aber nicht nur die geniale technische Konzeption und Ausführung, sondern auch der Mut und die Weisheit, die Einsicht und die Voraussicht der damaligen Regierung ist zu bewundern, welche trotz aller Zweifel und Bedenken, trotz der großen an sie gestellten materiellen Anforderungen, trotz so schwieriger politischer und finanzieller Verhältnisse den schweren und großen Wurf gewagt hat und an ihrer Entscheidung festhielt, obgleich, wie ich aus eigener Erinnerung aus meinen Jünglingsjahren bestätigen kann, eine große und mächtige Strömung, die sich in weite und hohe Kreise verbreitete, diese Entscheidung verdammte und versicherte, daß man das große begonnene Werk im Stiche lassen werde, um die Verbindung

mit dem Meere durch die östliche Ebene zu erlangen. Wir gedenken also mit Dankbarkeit der damaligen Regierung."

„Aber dieselben großen Gesichtspunkte, die große Auffassung wirtschaftlicher Fragen finden wir auch bei der gegenwärtigen Regierung, deren Mitglieder ich hiermit auf das herzlichste willkommen heiße. Neben der uns so hochbeglückenden Anwesenheit des allverehrten Mitgliedes des a. h. Kaiserhauses, welches wir heute in unserer Mitte sehen, verleiht die Anwesenheit des Herrn Ministerpräsidenten sowie des Herrn Eisenbahnministers unserer Feier eine erhöhte Weihe und Bedeutung. Wir glauben in der Anwesenheit der Herren Minister einen neuen Beweis ihrer warmen Fürsorge für die Pflege der wirtschaftlichen Interessen erblicken zu können, wie sie sie bei jeder Gelegenheit betätigen, was insbesondere von dem Verkehrswesen gilt. Ich erinnere an die großartigen Alpenbahnen und an die in Vorbereitung begriffenen Kanalbauten, welche der gegenwärtigen Regierung zu unvergänglichem Ruhme gereichen und ihr den Dank der Mit- und Nachwelt sichern. Wir müssen die Anwesenheit der verehrten Herren Mitglieder der Regierung um so höher schätzen, als wir wissen, welche schwere Bürde die verschlungenen Staatsgeschäfte auf ihre Schultern wälzen. Mögen diese ihre schweren Bürden erleichtert werden. Möge es der Regierung gelingen, die Ziele, die sie sich in patriotischer Absicht gesteckt hat, zu erreichen, möge es ihr gelingen, den Völkerfrieden, den wir alle sehnlichst herbeiwünschen, endlich zu verwirklichen und auf diese Weise ihre volle Aufmerksamkeit, wie sie es so gern möchte, der Behandlung wichtigster wirtschaftlicher Fragen unter pflichtgemäßer Mitwirkung der Volksvertretung zuzuwenden. Die Segenswünsche von uns allen, die Segenswünsche aller guten Österreicher begleiten die Regierung auf ihren dornenvollen Pfaden."

Der Vorstand des niederösterreichischen Landesverbandes für Fremdenverkehr, welcher die Feier veranstaltete, hielt sodann an den Erzherzog eine Ansprache, in welcher er ihm für sein Erscheinen dankte. Er erinnerte daran, daß es Erzherzog Johann gewesen sei, der es durchsetzte, daß die Bahn von Wien nach Graz über den Semmering und nicht über Ungarn geleitet wurde. Redner gedachte ferner der Tatsache, daß Erzherzog Rainer und seine Gemahlin den Bahnbau wiederholt besichtigten, daß auch Se Majestät der Kaiser und die Kaiserin Elisabeth im Jahre 1854 diese Strecke befahren haben. Dieser Bahnbau sei nicht nur vom technischen, sondern auch vom wirtschaftlichen Standpunkte ein Kulturwerk ersten Ranges, und Ghega habe den Ruf der österreichischen Ingenieurkunst weit über die Grenzen des Vaterlandes verbreitet.

Hierauf antwortete Erzherzog Rainer folgendes: „Gern bin ich der Einladung zur Übernahme des Protektorats über das heutige schöne Fest und zum Besuche desselben gefolgt. Es gilt ja der Erinnerung an eine bahnbrechende Tat österreichischen Geistes und österreichischer Arbeit, welche die erste große Gebirgsbahn der Welt, die wir vor uns sehen, schufen, eine Bahn, welche eine direkte Verbindung Wiens mit unserem bedeutendsten Hafen ermöglichte und daher für Handel und Industrie des ganzen Reiches segensreiche Folgen hervorrief. Durch diese kühne Tat erfolgte aber auch die Erschließung der Gebirgswelt des herrlichen Semmeringgebietes und der an Naturschönheiten so reichen Umgebung Wiens. Durch dieses Fest wird die Aufmerksamkeit weiter Kreise auf die seltenen Vorzüge Wiens gelenkt; für diese verdienstvolle, patriotische Feier spreche ich dem Landesverband für Fremdenverkehr für Niederösterreich, ferner den diese Veranstaltung werktätig fördernden Gemeindevertretungen Wiens und anderer bedeutender Orte sowie allen jenen, welche an dem Zustandekommen dieses Festes mitgewirkt haben, Dank und Anerkennung aus. Das warme Interesse, welches man dem noch jungen aber großen Werke der Semmeringbahn entgegenbringt, bleibt gewiß jederzeit bestehen, und ich spreche den aufrichtigen Wunsch aus, daß diese Bahn auch fernerhin dem Verkehr im allgemeinen, insbesondere aber den Bewohnern dieser herrlichen Gegend und der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien reichen Segen bringen möge. Dem Feste selbst wünsche ich gleichfalls den besten Erfolg."

Hochrufe und laute Beifallskundgebungen folgten diesen Worten des Erzherzogs.

Hierauf ergriff Eisenbahnminister Dr v. Wittek das Wort. Er führte aus: „Indem ich im Namen der Regierung für die ihr von dem Herrn Verwaltungspräsidenten der Südbahn gewidmete sympathische Begrüßung den Dank ausspreche und Sr Exzellenz zugleich auch für die mich hoch ehrenden freundlichen Worte wärmstens danke, darf ich ebensowohl als Ressortminister wie als Protektor-Stellvertreter dem Gefühle dankbarer Befriedigung über die rege Teilnahme und wirksame Förderung Ausdruck geben, welche die heutige Feier allseits gefunden hat Es liegt in der Eigenart dieser Feier, die wir heute begehen, daß sich unsere Gedanken und Gefühle vor allem jenen zuwenden, welche das erhabene Bauwerk geschaffen haben, welches nun ein halbes Jahrhundert unser eigen ist. Es sind dies der geniale Erbauer der Bahn und seine technischen Mitarbeiter, gleichermaßen aber auch die Staatsmänner, die in getreuer Vollziehung der Intentionen Sr Majestät unseres Kaisers in weiser Erkenntnis der Bedürfnisse des Verkehrs den hohen Plänen des leitenden Technikers unerschütterlich vertrauten. Ihnen ist unsere dankbare Erinnerung gewidmet. Dank und Anerkennung gebührt auch der wackeren Arbeiterschaft, welche die materielle Ausführung des Baues mit rühmenswerter Hingebung, oft auch mit größter persönlicher Gefahr bewirkt hat. In der Tat ist denn auch die Zahl derjenigen nicht gering, welche ihre nimmer wankende Pflicht- und Berufstreue mit der Hingabe des Lebens besiegelt haben, hinweggerafft teils bei der Ausführung der gefährlichen Arbeiten, teils als Beute einer tückischen Seuche. Groß und schmerzlich waren also die Opfer, welche das Bauwerk forderte, bis es endlich in seiner ganzen Erhabenheit vollendet dastand, bereit und befähigt, nunmehr dem Geschlechte zu dienen, das es ins Leben gerufen. Was die Semmeringbahn seit dem Tage, an welchem der erste Zug die Gipfelstation erklomm, in den Zeiten des Friedens wie in jenen des Krieges geleistet hat, ist in den letzten Tagen durch Wort und Druck so schön und so wahr geschildert worden, daß mir hierüber kaum noch etwas zu sagen übrig bleibt. Freudig und dankbar kann ich nur feststellen, daß die Anteilnahme an der Feier, welche wir begehen, eine allgemeine, weithin sichtbare ist. An der Spitze derjenigen, welche ihre Sympathie bekundet haben, steht die Vertretung unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien. Für die festlichen Veranstaltungen, mit welchen sie diese Tage der Erinnerung geziert hat, für die Gastfreundschaft, die sie uns in ihrem herrlichen Heim gegeben hat, gebührt ihr der wärmste, herzlichste Dank.*) Mit dem heutigen Tage erreicht die Gedenkfeier ihren Höhepunkt. Ihre Bedeutung und der geistige Zuwachs, den wir aus ihr schöpfen, liegt darin, daß die in uns nur mehr als dämmernde Erinnerung vorwaltende Vorstellung von dem, was vor fünfzig Jahren auf diesem Boden geleistet worden ist und was wir nun in vollen Zügen genießen, sich in uns zu einem klaren Bilde ausgestaltet. Dieses Bild ist eine kostbare Vermehrung unseres patriotischen Besitzes, ein Antrieb zur höchsten Entfaltung unserer Kräfte, ein Talisman für treue Hingabe an die Pflicht. In diesem Sinne wird die heutige, allen Teilnehmern unvergeßliche Feier selbst zum Ereignisse, dessen segensreiche Folgen für das Reich, das Land und die Stadt Wien fortwirken werden, so lange die Felsen stehen, welche die kühnen Viadukte der Semmeringbahn tragen."

Sodann nahm der Bürgermeister von Wien Dr Lueger das Wort. Er feierte in schwungvoller Rede Se Majestät den Kaiser und brachte ein Hoch auf diesen aus, in das alle Anwesenden mit Begeisterung einstimmten. Die Musik spielte die Volkshymne, während auf den Höhen Böllerschüsse abgefeuert wurden.

Mit der Absingung eines Chorals schloß die Enthüllungsfeier, an die sich das Festbankett reihte.

Eine lange Wagenreihe brachte die Festgäste auf die Höhe des Semmerings, wo in drei großen Hotels das Festessen stattfand, in dessen Verlauf so manche bemerkenswerte Rede gehalten wurde. Die Reihe der Trinksprüche wurde mit einem solchen auf den Kaiser eröffnet. Ihn brachte bei dem Festessen im Hotel Panhans Hofrat Dr v. Eger aus; er sagte:

„Empfangen Sie, verehrte Festgäste, den herzlichsten Dank dafür, daß Sie, dem Rufe des Landesverbandes folgend, so zahlreich hier erschienen sind. 50 Jahre sind eine kurze Zeit in der Geschichte der Menschheit, aber besonders im Eisenbahnwesen hat sich in dieser Periode eine Umwälzung vollzogen, die man geradezu einen Umsturz nennen könnte. Ich will hier nur eine kurze Reminiszenz bezüglich des Semmering vorbringen. In den Aufzeichnungen meines Großvaters findet sich folgende Notiz: ‚Ich werde nächsten Sonntag die projektierte Fahrt nach dem Semmeringgebiete unternehmen, will aber vorher mein Testament machen.' Uns von heute erscheint das kaum mehr begreiflich. Wundert es uns heute, wenn auf hunderte von Kilometern sich Menschen durch die Sprache verständigen, wenn auf tausende von Kilometern das menschliche Wort durch die Elektrizität fortgetragen wird? Was nützt es, daß Bahnen und Verkehr ungeahnten Aufschwung genommen haben und daß so vieles anders geworden ist auf der Welt? Wir hören doch immer, daß die gute alte Zeit ein besseres Zeitalter war. Das ist, glaube ich, nicht vollkommen richtig. Wenn die gute alte Zeit auch so manchem als besseres Zeitalter erscheint, so dürfen wir nicht vergessen, daß diese Periode jedem in der Verkörperung seiner eigenen Jugendzeit erscheint. Trotzdem glaube ich, daß die Zeit nicht schlechter geworden ist. Wir leben in nervöser Hast hin, der Kampf ums Dasein ist schwerer geworden, aber das Leben im ganzen ist, denke ich, heute trotz alledem menschenwürdiger. Dabei will ich

*) Die Gemeinde Wien hat anläßlich des Semmering-Jubiläums am 26. Mai ein Festessen und am 27. Mai ein prächtiges Feuerwerk veranstaltet.

nicht behaupten, daß es der neueren Zeit gelungen sei, alles besser zu gestalten; manches läßt viel zu wünschen übrig, manches ist der Verbesserung bedürftig. Was aber in den so veränderten 50 Jahren gleich und unverändert geblieben ist, das ist die Liebe des Kaisers zu seinen Völkern und die Liebe und Anhänglichkeit der Völker zu ihrem Monarchen. Es ist daher nicht nur ein Gebot der Form, es ist uns ein Herzensbedürfnis, wenn wir heute Sr Majestät des Kaisers gedenken. Möge es dem Allmächtigen gefallen, unseren Kaiser noch lange in ungebrochener Lebenskraft und Arbeitsfrische zu erhalten, möge der erhabene Monarch noch lange regieren zum Heile seines Staates und seiner Völker. Erheben Sie mit mir Ihr Glas auf das Wohl des Herrschers und stimmen Sie mit mir ein in den Ruf: Kaiser Franz Josef, er lebe hoch, hoch, hoch!“ (Stürmische Hochrufe und Beifall.)

Unter dem mächtigen Eindruck, welchen die Trinksprüche auf den Kaiser bei den Festteilnehmern zurückgelassen hatten, wurden Huldigungstelegramme abgesendet, auf welche aus der Kaiserlichen Kabinettskanzlei ein allergnädigster Dank eintraf.

Baurat Ritter v. Neumann führte in seinem Trinkspruch auf den Eisenbahnminister aus: „Es ist mir die Aufgabe geworden, dem Herrn Eisenbahnminister namens des Festkomitees zu danken für die Annahme des Protektorats unseres Festes. Se Exzellenz hat damit nicht nur dem Festkomitee eine viel bedankte Anerkennung und Unterstützung geboten, sondern auch die Technikerschaft in einer für sie hocherfreulichen Weise geehrt. Die heutige Feier eines unserer großen Standesgenossen gilt ja der Wertschätzung und der Würdigung der technischen Wissenschaft, der Bedeutung ihrer Erfolge und dem Segen, der damit dem Vaterlande entsprießt. Sie gilt der Baukunst in des Wortes weitester Bedeutung — die Dome baut, die Täler überbrückt, die Berge durchbohrt, die Flüsse zügelt und sie in neue Bahnen lenkt. Was wären aber die gedankenreichen Arbeiten unserer Größen des Eisenbahnbaues ohne die Beharrlichkeit der Staatsmänner, die es verstehen, diesen Bissen Brot für das Volk über Bord zu bringen. Wir Techniker feiern aber in dem Herrn Eisenbahnminister nicht nur den werktätigen Förderer unserer Pläne, sondern in noch höherem Maße den impulsiven ausgereiften Mitarbeiter. Dreifach gelte unser Spruch: Se Exzellenz, dem unermüdlichen Vorkämpfer zur Entwicklung des Verkehrs, dem geistvollen Mitarbeiter technischer Wissenschaft, dem verheißungsvollen Werke der Alpenbahnen, das unter seiner Führung eine glückliche Vollendung erreiche, zur Ehre und zum Ruhme des Vaterlandes, zum Wohle und Segen seiner Völker.“

Der Eisenbahnminister knüpfte an die Worte des Vorredners an und dankte mit folgenden Worten: „Wenn ich sehr viel von dem, was der Vorredner über mich gesprochen hat, keineswegs einer unbefangenen kritischen Beurteilung meines Wirkens, sondern vielmehr der bei ihm ganz besonders lebhaft ausgeprägten freundschaftlichen Gesinnung zuschreiben muß, so hat er doch die Wahrheit gesprochen, wenn er sagte, daß ich ein aufrichtiger und überzeugter Freund unserer Technik bin. Es ist ja ein technisches Fest, das wir hier feiern, und es ist eine große, vorzugsweise auch technisch geleitete Unternehmung, welche durch ihre Mitwirkung und Förderung unser Fest zu einem so schönen und erhebenden gestaltet hat. Ich werde nicht hinter dem Berge halten. Ich meine die Südbahngesellschaft, die auch in technischer Beziehung die Südbahn zum Betriebe übernommen hat und bis heute den Betrieb mit bestem Erfolge leitet. Sie alle, meine Herren, sind gewiß schon Gäste von Eisenbahneröffnungen gewesen. Da herrscht immer eine außerordentlich gehobene Stimmung. Alles wird außerordentlich günstig beurteilt. Den Vertretern der Eisenbahn wird zugejubelt, und man sagt, es eröffnet sich da in den Gemütern die Perspektive eines ungetrübten Glückes. Allein, wie einige Jahre vorübergehen, da ist die Stimmung eine ganz andere. Es ist niemand mehr da, der die Eisenbahn lobenswert findet, man hat nur Wünsche, und hier möchte ich mit meinem Vergleich einsetzen. Wo kommt es sonst vor, daß eine Eisenbahnleitung so große Erfolge erzielt hat? Nicht einzeln, übereinstimmend werden die Leistungen der Südbahn gelobt. Ein Blick auf die herrlichen Gebirgsgegenden des Semmerings zeigt uns, welche kostbare Lage die Südbahn als Wohnstätten für die Menschheit eröffnet hat, und damit hat sie nicht nur dieser Gegend höhere Kultur, höheren Aufschwung erschlossen, sie hat auch dem Wiener Leben das hochalpine Treiben als charakteristische Form der Betätigung eingefügt. Gibt es denn noch eine Stadt, wo so große Sympathie für die Alpenwelt existiert, wie in Wien? Sie werden gestatten, daß ich vor allem der Südbahn das beste Gedeihen wünsche, daß ich der Südbahn, die wahre Schöpferin dieser Geistesstätte und Kulturstätte, feiere. Zu Ehren der Verwaltung der Südbahngesellschaft und ihres hochverehrten Präsidenten leere ich mein Glas!“

Wir müssen es uns aus Mangel an Raum leider versagen, die weiteren trefflichen Reden wiederzugeben, die noch der Chef des Generalstabes Feldzeugmeister Freiherr v. Beck, der Ehrenpräsident Graf Clary und der Landmarschall von Niederösterreich, Abt Schmolk, hielten.

Nach dem Festessen versammelten sich die Festgäste vor dem sogen. Waldhof, um die Gesangvorträge des Wiener Männergesangvereins und des Gesangvereins österreichischer Eisenbahnbeamter anzuhören. Die schönen Chöre ernteten reichsten Beifall. Das Konzert schloß mit dem Vortrage der „Ehre Gottes“ von Beethoven.

Als die Dämmerung hereingebrochen war, begann das Höhenfeuerwerk, das die Feste des Tages in würdiger Weise abschloß. Es war ein Bild voll eigentümlichen Reizes, die bekannten Höhen und Gipfel trotz des finsteren Nachthimmels sich scharf umrissen von dem dunklen Hintergrunde abheben zu sehen. Der prächtigste Anblick bot sich in der Richtung gegen die Rax und den Schneeberg, deren obere Umrisse in einer Feuerlinie zu sehen waren.

Den Schauplatz der Festlichkeiten des zweiten Festtages (29. Mai) bildeten Payerbach und das liebliche Reichenau. Der Glanzpunkt dieser Festlichkeiten war ein historischer Festzug, an dem mehrere tausend Personen teilnahmen.

Den Festzug eröffnete die Gruppe „Altwien auf Reisen“. Nach sechs berittenen Postillonen in grellroter Tracht folgte eine Postkutsche aus dem Jahre 1830 mit Hochzeitsreisenden. Berittene Herren und Damen folgten dem Wagen, worauf alte Postkaleschen reisende junge Damen in der Tracht jener Zeit brachten.

Ein mächtiges Prachtstück bildete der sechsspännige Festwagen der Eisenbahngruppe. Es ist eine Huldigung für Ghega, dessen große Büste, modelliert vom Bildhauer v. Hopfgartner, im Fond des Gefährtes zu sehen ist, während allegorische Gestalten, Bahnwesen, Wissenschaft, Handel, Bergbau und Fleiß darstellend, das Bild des Gefeierten umgeben. Ein Genius führte das an der Spitze des Wagens schwebende Flügelrad, und aus großen Lichtbecken stieg Weihrauch zu dem Erbauer der Semmeringbahn auf. Arbeiter und Knappen mit Bahn- und Bergbauwerkzeugen folgten mit Musik dem Gefährt, zu dessen Seiten weißgekleidete Mädchen schritten, die dem Publikum kleine Lorbeerkränze zuwarfen. Dem Wagen folgte die Musikkapelle der Südbahn und eine Gruppe von Bahnarbeitern mit allen für den Bahnbau nötigen Werkzeugen.

In der Naßwaldergruppe erregte der künstlerische Festwagen Bewunderung. Er stellte eine Felspartie mit dem ersten auf dem europäischen Festlande im Jahre 1823 ausgeführten Tunnel dar. Die Gruppe auf dem Wagen war von Nachkommen der Familie dieses ersten Tunnelbauers gestellt.

Dem Semmering selbst war wieder die folgende, sehr rühmenswerte Gruppe gewidmet. Sie zeigte auf dem ersten Wagen ein Bauernhaus aus der Zeit vor dem Bahnbau, auf dem folgenden Wagen eine moderne, elegante Semmeringvilla.

Es folgte dann eine Reihe von Gewerken mit Bildern und Modellen der betreffenden Industrien sowie eine Jagdgruppe.

Die stärkste Gruppe des Zuges bildeten die „alpinen Vereine“. Zuerst kam ein Altwiener Fiaker mit Ausflüglern in das Semmeringgebiet vor Erbauung der Bahn. Dann folgte eine scherzhafte Gruppe Botaniker, Geologen, Zoologen und andere Naturforscher, die Wegmarkierer mit den charakteristischen Wegrichtungstafeln, ein Wagen der Gruppe der Kunstfreunde des Touristenklubs, ein Festwagen des „Enzian“, Touristen mit langen Bergstöcken, Höhlenforscher, nach Taucherart gekleidet, einzelne mit brennenden Fackeln, andere mit Drahtseilen, Holzleitern, ein endloser Zug.

Es erschien dann die Gruppe der Radfahrer. In anschaulicher Weise wurde in dieser Gruppe die Entwicklung des Radfahrersports vorgeführt, von dem im Jahre 1816 erfundenen Draisrad, dem Vélocipède des Franzosen Michaux (1862), den Gesundheitsdreirädern, den Hochrädern bis zum modernen Fahrrad in allen möglichen Formen und Systemen.

Am Schluß der Radfahrergruppe kam der Festwagen mit einer Huldigungsgruppe für den Erfinder des Fahrrads, Freiherrn v. Drais. Über mehr als 2 km dehnte sich der prächtige Zug aus, welcher die ungeteilte Anerkennung der zahlreichen Zuseher fand. Mit einem im Kurpark von Reichenau veranstalteten Konzert und Parkfest endete der zweite Festtag.

Am 31. Mai folgte in Mürzzuschlag, also auf steiermärkischer Seite, ein historisches Festspiel mit lebenden Bildern aus der Geschichte des Semmerings von der Völkerwanderung bis zur Eröffnung der Semmeringbahn. Von den künstlerisch gestellten Bildern dieses Festspiels sei insbesondere das Schlußbild mit einer wirksamen Apotheose des Semmerings erwähnt.

Mit dem Mürzzuschlager Festspiel schloß die Reihe der anläßlich des Semmeringjubiläums veranstalteten Festlichkeiten, deren Verlauf in allen Einzelheiten ein durchaus würdiger und erhebender war. Diese Feier, deren Veranstaltern Dank und Anerkennung gebührt, wird gewiß allen Teilnehmern unvergeßlich bleiben. Sie wird aber auch über den Kreis der Teilnehmer bleibende Wirkung äußern: indem sie, wie der Eisenbahnminister in einem Trinkspruche treffend hervorgehoben hat, jedem Österreicher die in ihm nur noch dämmernde Vorstellung von der Bedeutung des Semmeringbaues zu einem klaren Bilde ausgestaltet und damit eine kostbare Vermehrung des patriotischen Besitzes des Österreichers bewirkt hat.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Zusammensetzung des preußischen Landeseisenbahnrats** für die Jahre 1904 bis 1906 wird vom Minister der öffentlichen Arbeiten amtlich veröffentlicht. Zum Vorsitzenden wurde Unterstaatssekretär im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Wirkl. Geh. Rat Fleck, zu dessen Stellvertreter Wirkl. Geh. Oberregierungsrat Stieger vom König ernannt. Als Mitglieder wurden vom Landwirtschaftsminister, Finanzminister, Handelsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten berufen: Geh. Kommerzienrat Arnhold in Berlin, Oberbürgermeister Ehlers in Danzig, Oberamtmann Heine in Kloster Hadmersleben, Geh. Kommerzienrat Hubbe in Magdeburg, Graf v. Kanitz in Podangen, Berg- und Stadtrat Kleine in Dortmund, Graf zu Limburg-Stirum, Wirkl. Geh. Rat in Groß-Peterwitz, Eisenhüttenbesitzer Louis Röchling in Völklingen a. Saar, Konsul a. D. Stengel in Staßfurt und Landesökonomierat Winkelmann in Köbbing. Gleichzeitig wurden von den genannten Ministern zehn Stellvertreter berufen und zwar Geh. Kommerzienrat Doms in Ratibor, Kommerzienrat Skene in Klettendorf, Rittergutsbesitzer v. Arnim in Kriewen, Geh. Kommerzienrat Gruschwitz in Neusalz a. O., Kammerherr v. Oldenburg in Januschau, Bankdirektor Andreae in Frankfurt a/M., Hauptritterschaftsdirektor v. Buch in Berlin, Ministerialdirektor a. D. Hoeter in Berlin, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat Gamp in Hebrondamnitz und Dr Freiherr Grote in Jühnde. Ferner sind von den Bezirkseisenbahnräten gewählt worden aus den Kreisen der Land- und Forstwirtschaft je 13 Mitglieder und Stellvertreter, aus den Kreisen der Industrie je 10 Mitglieder und Stellvertreter und aus dem Handelsstande je 9 Mitglieder und Stellvertreter.

— **Sonderzüge Berlin-Cuxhaven im direkten Verkehr nach Dover.** Die B. B.-Ztg. berichtet über ein Abkommen zwischen der Hamburg-Amerikalinie und der preußischen Staatsbahnverwaltung infolge der bevorstehenden Eröffnung des Hafens von Dover, dem zufolge die mit den Schnelldampfern der genannten Linie nach England und Amerika reisenden Personen vom 1. Juli an mit Sonderzügen von Berlin über Wittenberge, Lüneburg und Harburg direkt nach Cuxhaven befördert werden sollen. Sie werden Berlin morgens 9 Uhr verlassen und nachmittags in Cuxhaven an Bord der Schnelldampfer gehen. Hierdurch wird Berlin in direkteste Verbindung mit dem internationalen Seeverkehr nach England und Amerika gebracht und die Reise dorthin wesentlich abgekürzt.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** In der am 3. d. M. abgehaltenen Generalversammlung der Gesellschaft wurde die Bilanz und die Gewinnverteilung nach Antrag genehmigt und die Dividende auf 6½ % festgesetzt.

— **Verkehrsentwicklung Münchens.** Einen interessanten Vortrag hielt in der letzten Woche des April der Regierungsrat Ebert von der Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen im Ingenieur- und Architektenverein zu München über die Entwicklung der Bautätigkeit innerhalb der bayerischen Staatsbahnen, die Erweiterung der großen Bahnhöfe, wie München, Nürnberg usw. in den letzten 20 Jahren und die Steigerung des Verkehrs, welche vor allem die Erhöhung der Bautätigkeit bedingt hatte.

Besonders bemerkenswert sind hieraus folgende Gegenüberstellungen: Im Sommer 1887, zu welcher Zeit der jetzige Laimer Güterbahnhof noch nicht bestand, fuhren im Münchener Hauptbahnhof an Werktagen 28 Schnellzüge (14 ankommende, 14 abgehende), 96 Personenzüge (50 ankommende, 46 abgehende) und 51 Güterzüge (25 ankommende, 26 abgehende) ein und aus. An Sonn- und Feiertagen verkehrten neben diesen Zügen — die Sonntagsruhe im Güterzugverkehr bestand damals noch nicht — noch 42 Sonntagsausflugzüge, also im Höchstfalle 217 Züge, den Pfingstverkehr ausgenommen. Im Winter fielen diese Sonntagszüge weg. Im Ostbahnhofe verkehrten damals 81 Züge, im Südbahnhof 46, in Pasing 62 Personen- und Güterzüge.

Im Sommer 1903 hatte der Münchener Hauptbahnhof an Werktagen 33 ankommende und 36 abgehende Schnellzüge, 20 ankommende und 22 abgehende Eilzüge, 54 ankommende und 49 abgehende Lokalpersonenzüge, 10 Entlastungs-, 67 Bedarfs- und 222 Vorortzüge, 112 ankommende und 110 abgehende. An Sonn- und Feiertagen kamen noch 30 Eilzüge, 9 Personenzüge, ein Entlastungszug, 24 Bedarfszüge und 81 Vorortzüge hinzu, so daß an Werktagen 513, an Sonntagen 657 Züge verkehrten. Hierzu kamen im Güterbahnhof Laim 200 Güterzüge, im Ostbahnhof 289 Personen- und Güterzüge, im Südbahnhof 150.

— **Pfingstverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen.** Das Ergebnis des diesjährigen Pfingstverkehres auf den sächsischen Staatseisenbahnen ist von dem wenig freundlichen Wetter besonders des ersten Pfingstfeiertages ungünstig beeinflußt worden. In den fünf Tagen vom 20.—24. Mai (Freitag vor bis Dienstag nach Pfingsten) wurden 1 144 066 Fahrkarten verkauft gegen 1 222 351 im Vorjahr, also 78 285 = 6,2 % weniger als an den gleichen Tagen im Vorjahre. Von den verkauften Karten waren 493 493 einfache Fahrkarten, 13 735 weniger, 650 573 Rückfahrkarten, 64 550 weniger. Die verkauften Fahrkarten ergeben bei doppelter Anrechnung der Rückfahrkarten 1 794 659 Fahrten gegen 1 937 474 im Vorjahr, also 142 835 oder 7,4 % weniger. Von den Fahrten wurden zurückgelegt am Freitag 181 552, gegen das Vorjahr 2456 mehr, am Sonnabend 378 579, 5621 weniger, am Sonntag 491 198, 147 230 weniger, am Montag 407 587, 12 705 mehr, am Dienstag 334 949, 4440 mehr. Hieraus ergibt sich, daß der gesamte Rückgang geringer ist, als der Rückgang, den der Pfingstsonntag allein zu verzeichnen hat, daß der Minderverkehr also auf Rechnung des durch ungünstiges Wetter beeinflußten Ausflugsverkehres am ersten Feiertag zu bringen ist. An diesem Tage betrug der Verkehrsrückgang im Verhältnis zum Vorjahre 23 %. Die meisten Fahrkarten verkaufte Hauptbahnhof Dresden, und zwar 115 448 gegen 125 487 im Vorjahre; dann folgen (die Zahl der im Vorjahre verkauften Karten ist in Klammern beigefügt) Chemnitz Hauptbhf. mit Nicolaibahnhof 68 133 (73 594), Dresden-Neustadt 39 815 (45 866), Leipzig Dresdner Hbf. 38 890 (44 070), Leipzig Bayer. Bhf. 33 355 (37 042), Plauen i/V. ob. Bhf. 27 185 (25 067), Zwickau Bhf. 25 321 (25 505) usw. Nach den Dresdner Verkehrsstellen wurden im ganzen 87 180 Fahrkarten ausgegeben, 4846 weniger. Dieser Rückgang ist geringer als der Verkehrsrückgang im allgemeinen. Die nach Dresden ausgegebenen Fahrkarten verteilen sich mit 10 227 (10 390) auf Freitag, 23 589 (23 167) auf Sonnabend, 19 037 (23 985) auf Sonntag, 11 960 (13 054) auf Montag, 22 367 (21 430) auf Dienstag. Während sonst der Hauptverkehr nach Dresden auf den Sonntag entfiel, hatte ihn diesmal der Sonnabend, und der Sonntagsverkehr war diesmal sogar noch niedriger als der Verkehr am Dienstag. Die Fahrgeldeinnahme stellte sich auf 1 517 609 ℳ und blieb hinter derjenigen im Vorjahre um 59 232 ℳ zurück. Daß diese Mindereinnahme (knapp 4 %) verhältnismäßig geringer ist, als der Verkehrsrückgang (7 %), findet seinen hauptsächlichsten Grund in der inzwischen eingetretenen Erhöhung der Rückfahrkartenpreise, zum Teil aber auch darin, daß von dem Rückgang vorherrschend der Ausflugsverkehr auf kürzere Entfernungen betroffen worden ist. Daher kommt es auch, daß der Durchschnittsertrag einer Fahrt 85 ₰ betrug, gegen 81 ₰ im Vorjahre, 80 ₰ im Jahre 1902, 77 ₰ im Jahre 1901 und 79 ₰ in den Jahren 1900, 1899 und 1898. Im Jahre 1896 betrug die Zahl der Pfingstreisenden 883 003, die Fahrgeldeinnahme 1 194 422 ℳ; sie erreichte die höchsten Ziffern im Jahre 1900 mit 1 231 360 Fahrkarten und 1 541 859 ℳ Einnahme und im Jahre 1903 mit 1 222 351 Fahrkarten und 1 576 841 ℳ Einnahme.

— **Elektrischer Schiffszug auf dem Teltowkanal und Parallelbahn zu letzterem.** Vor einigen Tagen hat der preuß. Minister der öffentl. Arbeiten und eine größere Anzahl von Mitgliedern der wasserwirtschaftlichen Kommission des Abgeordnetenhauses auf dem Teltowkanal die Einrichtungen für den elektrischen Zug der Kanalschiffe in Augenschein genommen, über die wir in Nr 21 S. 333 d. Ztg. kurz berichteten. Der Kreis Teltow beabsichtigt bekanntlich, nach Erprobung des Systems Siemens-Schuckert die ganze Kanalstrecke mit Einrichtungen zur elektrischen Fortbewegung vom Ufer aus versehen zu lassen und sich das Monopol der Führung der Kanalschiffe durch die Wasserstraße mittels dieser Einrichtungen vorzubehalten. Die Veranstaltungen zu Versuchszwecken sind bereits im Abbruch begriffen. Dem bereitwilligen Entgegenkommen der Gesellschaft Siemens-Schuckert aber ist es zu danken, daß jetzt noch der Schiffszug praktisch vorgeführt werden konnte. Die Vorführung fiel, wie die „Berl. Pol. Nachr." berichten, durchaus befriedigend aus. Technisch leistet die auf Schienen vom Ufer aus arbeitende

elektrische Lokomotive, was nur irgend erwartet werden kann. Voraussichtlich wird der Vorgang auch für die großen neugeplanten Staatskanäle Bedeutung gewinnen. Wenigstens begegnete man bei den Mitgliedern der Kanalkommission mehrfach der Auffassung, daß erst mit der Einführung der ausschließlichen Fortbewegung der Kanalschiffe im Staatsbetriebe die Kanäle mit den Staatsbahnen sich zu einem einheitlichen Verkehrssystem zusammenschließen würden. Von Interesse mag es ferner sein, daß im Anschlusse an den Teltowkanal die Herstellung einer mehr-, vielleicht selbst viergleisigen Parallelbahn in Aussicht steht, durch welche auch die Bewohner der südwestlichen Vororte von Berlin, die bisher nur über die Hauptstadt nach Potsdam gelangen können, eine direkte Eisenbahnverbindung mit dieser Residenzstadt erlangen würden. Die Bahn wird zunächst als Privatunternehmen, vorbehaltlich späteren Erwerbs durch den Staat, geplant. Der Vorgang ist, wie die genannte Quelle weiter bemerkt, insofern lehrreich, als er aufs neue zeigt, daß neue Wasserstraßen auch neuen Bahnverkehr und das Bedürfnis neuer Bahneinrichtungen zur Folge haben und so von selbst einen Ausgleich für den Ausfall an Eisenbahneinnahmen infolge des Übergangs von Gütern von den Bahnen auf sie liefern.

— **Preisausschreiben des Vereins Deutscher Maschinen-Ingenieure.** In der am 24. Mai d. J. abgehaltenen Versammlung machte der Vorsitzende, Geheimer Oberbaurat Wichert, die erfreuliche Mitteilung, daß die Norddeutsche Wagenbau Vereinigung beschlossen hat, dem Verein bis zum Jahre 1915 jährlich 5000 ℳ zu überweisen. Der Verein ist hierdurch in die angenehme Lage versetzt, auch ferner Preisausschreiben umfangreicher Art zu erlassen. Sodann erklärte sich die Versammlung damit einverstanden, daß aus dem bisher von den deutschen Wagen- und Lokomotivfabriken gestifteten Kapital ein Betrag von 6000 ℳ und ein Betrag von 1500 ℳ zur Veranstaltung zweier Preisausschreiben ausgeworfen werden.

Das erste Preisausschreiben betrifft ein Lehrbuch über den Lokomotivbau, theoretische Behandlung der Grundverhältnisse. In der technischen Literatur gibt es zwar zahlreiche Arbeiten über die Dampflokomotiven, die teils in Sammelwerken, teils in besonderen Abhandlungen oder in Zeitschriften niedergelegt sind. Es fehlt jedoch an einer einheitlichen und erschöpfenden theoretischen Darstellung, die zu einer genauen Erkenntnis der thermischen, mechanischen und geometrischen Verhältnisse der Lokomotive führt, und die auch als Richtschnur genommen werden kann, wenn es sich darum handelt, für gegebene Bedingungen Lokomotiven zu entwerfen, die dem beabsichtigten Zweck möglichst vollkommen entsprechen.

Der Verein wünscht dazu beizutragen, daß eine solche Schrift zustande kommt, und beabsichtigt, hierzu eine Beihilfe von 6000 ℳ unter nachstehenden Bedingungen zu gewähren: a) Die Schrift soll spätestens bis zum 1. Januar 1908 fertiggestellt sein. b) Der Bearbeiter erhält am 1. Januar 1906 und am 1. Januar 1907 je 1000 ℳ. Nach Fertigstellung der Schrift, die durch Einsendung eines Druckexemplars an den Vorstand des Vereins zu belegen ist, werden dem Bearbeiter 4000 ℳ ausgezahlt. c) Dem Bearbeiter verbleibt das volle Eigentumsrecht an der Schrift. d) Eine Prüfung der Schrift durch Organe des Vereins findet nicht statt.

Fachgenossen, die beabsichtigen, auf dieser Grundlage die Bearbeitung einer solchen Schrift zu übernehmen, werden aufgefordert, dies dem Vorstand des Vereins bis zum 1. Oktober dieses Jahres mitzuteilen, wobei ein Plan für deren Anordnung und Inhalt beizufügen ist. Der Vorstand trifft die Auswahl unter den Bewerbern ohne Angabe von Gründen.

Das zweite Preisausschreiben betrifft Vorarbeiten für ein Preisausschreiben betreffend Drehgestelle von Personenwagen für Schnellzüge.

Der Verein hält es für wünschenswert, daß eingehend untersucht wird, durch welche Ausgestaltung der Drehgestelle bisher ein möglichst ruhiger Lauf von vollspurigen Personenwagen für Schnellzüge auf geraden und gekrümmten Bahnstrecken in den verschiedenen Ländern erstrebt worden ist, und welche Bauart am meisten empfohlen werden kann. Der Verein beabsichtigt, die kritische Behandlung dieses Gegenstandes einer im Herbst d. J. zu erlassenden Preisausschreibung vorzubehalten und als Vorbereitung hierfür zunächst eine möglichst erschöpfende Zusammenstellung der Zeichnungen und Hauptabmessungen ausgeführter und zur Ausführung vorgeschlagener Drehgestelle zu beschaffen. Der Vereinsvorstand wird daher beauftragt, diese Vorarbeiten einer geeigneten Persönlichkeit gegen eine Entschädigung von 1500 ℳ zu übertragen.

— **Sommerausflug des Straßburger Eisenbahnvereins.** Die Köln. Ztg. vom 30. Mai schreibt: Ein Ausflug, den der Eisenbahnverein Straßburg nach dem Hanauer Weiher bei Bannstein im Lothringischen gestern unternommen hat, überschritt schon durch seine Größe die Grenzen gewöhnlicher Vereinsausflüge. War es doch ein Sonderzug von 60 Achsen, der gegen 1100 Mitglieder nach dem Hanauer Weiher brachte, wo ein sehr hübsch verlaufenes Waldfest die Teilnehmer vereinigte. Unter ihnen befand sich auch der Präsident der Generaldirektion der Reichseisenbahnen, Wackerzapp, mit Gemahlin; alle Zweige des großen Verkehrsapparates waren vertreten. In einer Begrüßungsrede auf dem Festplatz erklärte der Präsident Wackerzapp, das Fest sei vorzüglich veranstaltet, und der Versuch, ein allgemeines Fest in die Wege zu leiten, als gelungen zu bezeichnen. Der Zweck des Vereins sei aber nicht nur, Feste zu feiern, sondern die Mitglieder des Vereins sollten sich untereinander näher kennen lernen, näheren Anschluß finden zwischen Vorgesetzten und Untergebenen, diesen Anschluß befestigen durch Einrichtung und Erweiterung von Wohlfahrtsbestrebungen usw. Er erwähnte da zunächst den ins Auge gefaßten Anschluß an den in Cassel tagenden Verband preußisch-hessischer Eisenbahnvereine, der jetzt schon 200 000 Mitglieder zähle, wodurch der Verein in die Lage gesetzt werden könne, den Mitgliedern im Falle der Erkrankung durch Einrichtung einer Zuschußkasse möglichst volles Gehalt, freien Arzt und freie Medizin zu sichern. Diese Gedankenverbindungen führten von selbst dazu, demjenigen insbesondere zu danken, dessen Bestrebungen der Besserung auf wirtschaftlichem Gebiete jedem klar vor Augen lägen: unserem Kaiser. In das dreifache Hoch stimmten alle Anwesenden mit Begeisterung ein und sangen stehend die Nationalhymne. Auch die Bannsteiner Bevölkerung und die der nahebeliegenden Ortschaften hatten sich zahlreich eingefunden und sangen den Nationalgesang kräftig mit, wie sie sich auch während des ganzen Nachmittags an dem vielen Dargebotenen sichtlich ergötzten. Nachdem Präsident Wackerzapp noch besonders rühmend der Verdienste und Fürsorge des Eisenbahnministers v. Budde gedacht und auch auf ihn ein dreifaches Hoch ausgebracht hatte, nahm die gemütliche Unterhaltung ihren Fortgang. An den kommenden drei Sonntagen werden weitere solche Eisenbahnerfahrten unternommen.

— **Sterbekasse der Beamten, Hilfsbeamten und Arbeiter im Eisenbahndirektionsbezirk Berlin.** Im Jahre 1903 betrugen die Einnahmen 121 497 ℳ (darunter laufende Beiträge 75 880 ℳ) und die Ausgaben 67 031 ℳ; mithin ergibt sich ein Überschuß von 54 465 ℳ. Am Schlusse des Jahres 1903 waren vorhanden 11 608 Versicherungen mit 3 117 750 ℳ Versicherungskapital, und zwar 1029 zu 600 ℳ, 6357 zu 300 ℳ, 3688 zu 150 ℳ und 534 zu 75 ℳ. Das Durchschnittsalter der Versicherten betrug am Ende des Berichtsjahres 50,60 Jahre gegen 50,24 Jahre am Schlusse des Vorjahres. Durch Tod sind im Jahre 1903 erledigt: 228 Versicherungen (gegen 223 im Vorjahre) oder 1,96 (1,93) ‰ der Gesamtversicherungen und dafür gezahlt 54 037 (51 975) ℳ oder 1,73 (1,69) ‰ des Gesamtversicherungs-Kapitals. Gegen das Vorjahr ergibt dies 5 Versicherungen mit 2062 ℳ mehr. Das Durchschnittsalter der Verstorbenen betrug 60,36 Jahre (gegen 60,06 Jahre im Vorjahre). Außer durch Tod sind 19 Mitglieder ausgeschieden. Der Gesamtverlust beläuft sich auf 247 Versicherungen (gegen 238 im Vorjahre), dagegen der Zugang an neuen Versicherungen auf 325, so daß die Gesamtzahl um 78 gegen das Vorjahr zugenommen hat.

Seit dem 54½jährigen Bestehen der Kasse sind den Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder 1 170 565 ℳ an Begräbnisgeldern bar ausgezahlt worden. Durch den Jahresüberschuß von 54 465 (51 806) ℳ stellt sich das gesamte Kassenvermögen Ende 1903 auf 1 091 414 (1 036 949) ℳ; darunter befindet sich ein Extra Reservefonds von 100 000 ℳ, welchem keinerlei Verbindlichkeiten gegenüberstehen.

Österreich.

— **Der Staatseisenbahnrat** trat unter dem Vorsitze des Eisenbahnministers am 3. d. M. zu seiner regelmäßigen Frühjahrssitzung zusammen. Die Tagesordnung war auch diesmal überaus reichhaltig. Mehr als 100 Anträge standen zur Erörterung.

Unter den allgemeinen Angelegenheiten erweckte vor allem das Interesse der Versammlung der Bericht über das Ergebnis der Ausschußverhandlungen hinsichtlich des von mehreren Mitgliedern in der letzten Sitzung eingebrachten Antrages betreffend unverweilte Ausführung des in der Herbstsitzung 1902 des Staatseisenbahnrates gefaßten Beschlusses hinsichtlich Einlösung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Anläßlich der Behandlung des genannten Antrages im Ausschusse gab der Vertreter des Eisenbahnministeriums nachstehende Erklärung ab:

„Es ist selbstverständlich, daß das Eisenbahnministerium die bisherige und weitere Entwicklung der Verkehrs- und Ertragsverhältnisse der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom Standpunkte der hierdurch berührten staatlichen Interessen mit pflichtgemäßer Aufmerksamkeit verfolgt. Das Eisenbahnministerium

muß sich aber aus naheliegenden Gründen und Erwägungen versagen, im gegenwärtigen Zeitpunkte über das Meritum des vorliegenden Beschlußantrages eine Äußerung abzugeben."

Die Antragsteller gaben sich mit der vorstehenden Erklärung zufrieden, weshalb eine Abstimmung über den Antrag entfiel.

Eine längere Erörterung knüpfte sich an den Antrag wegen Einführung der Spiritusbeleuchtung in den Stationen der Staatsbahnen sowie wegen entsprechender Einflußnahme auf die Privatbahnen. Der Vertreter des Eisenbahnministeriums äußerte sich zu diesem Antrage dahin, daß von der Staatseisenbahnverwaltung gleich nach dem Auftauchen dieses neuen Beleuchtungsmittels mit ihm eingehende Versuche angestellt worden seien, welche jedoch derzeit ein abschließendes Urteil noch nicht ermöglichen.

Von mehreren Seiten wurde darauf hingewiesen, daß jede Maßnahme, welche dem Spiritus als Beleuchtungsmittel gegenüber dem Petroleum eine bevorzugte Rolle zuweisen würde, gegen das Interesse der galizischen Rohölindustrie sei. Diese als Nationalindustrie hätte wohl berechtigten Anspruch darauf, einen entsprechenden Schutz zu genießen. Insoweit es sich um Förderung der Spiritusbeleuchtung handle, wurde darauf hingewiesen, daß neue Beleuchtungsarten, wie z. B. das Washington- und Kitson-Licht, mit Petroleum gemischt, ausgezeichnete Lichtwirkungen hervorbrächten. Nachdem der Antragsteller versichert hatte, daß sein Antrag nicht etwa eine Verdrängung der Petroleum- durch die Spiritusbeleuchtung, sondern lediglich die Einführung der letzteren überall dort bezwecke, wo es technisch und ökonomisch am Platze sei, wurde der Antrag angenommen.

Das gleiche gilt von dem Antrage auf Errichtung eines zentralisierten Studienbureaus und zunächst Errichtung einer chemisch-technischen Versuchsanstalt für Schwellentränkung.

Eine nicht minder lebhafte Erörterung knüpfte sich an den Bericht über einen in der vorigen Sitzung eingebrachten Dringlichkeitsantrag, nach welchem ein Komitee zum Studium der Frage der Herstellung eines günstigeren Ertrags der österreichischen Staatsbahnen gewählt werden sollte. Die Mehrzahl der Redner sprach sich gegen den Antrag aus und machte geltend, daß ein solches Komitee, wenn es auch vom Eisenbahnministerium bei seinen Arbeiten unterstützt würde, kaum praktische Erfolge erreichen dürfte und der Antrag zudem auf eine allgemeine Tariferhöhung abziele, wozu der Staatseisenbahnrat nicht die Hand bieten könne. Der Antrag wurde von der Versammlung abgelehnt.

Von den Gegenständen, welche den Güterverkehr betreffen, verdient der Bericht des Sonderausschusses zur Vorberatung des Entwurfes eines neuen Musters für Verträge über Schleppbahnen im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen besondere Erwähnung.

Der Berichterstatter besprach in längerer Rede die genannte Vorlage der Staatseisenbahn-Verwaltung unter namentlicher Hervorhebung des bei den Beratungen im Sonderausschusse von dem Eisenbahnministerium betätigten großen Entgegenkommens und sprach den Wunsch aus, daß es gelingen möge, auch die österreichischen Privatbahnen zur Annahme dieser den Wünschen der Interessenten möglichst angepaßten allgemeinen Bestimmungen für Schleppbahnen zu bewegen. Das vom Sonderausschusse dem Staatseisenbahnrat vorgelegte Muster der Schleppbahnverträge fand einstimmige Annahme.

Eine mehr als zweistündige Beratung wurde dem Antrage gewidmet, nach welchem von der verfügten Erhöhung der Ausfuhrtarife für Rohholz Umgang genommen werden solle. In längerer Rede begründete der Antragsteller seinen Antrag, indem er auf die von sämtlichen land- und forstwirtschaftlichen Zentralstellen gegen diese Erhöhung erhobenen Verwahrungen hinwies und der Behauptung entgegentrat, daß nur die Großgrundbesitzer die Bewegung gegen die Erhöhung eingeleitet haben. Gerade der mittlere Waldbesitz werde durch die Erhöhung der Tarife in erster Linie in Mitleidenschaft gezogen. Ganz besonders schwer seien hiervon die Alpenländer betroffen, die auf die Ausfuhr ihrer Hölzer nach Deutschland angewiesen seien. Auch die Sudetenländer werden davon berührt, da zum Beispiel in manchen Verkehren aus Mähren eine Erhöhung bis zu 8%, aus Böhmen bis zu 10% eintrete. Wenn auch die Ausfuhr an Rundholz in den letzten Jahren gestiegen sei, so müsse dem entgegengehalten werden, daß auch die Einfuhr, und zwar in noch größerem Maße, sich gehoben habe. Gegen den Vorwurf einer Forstraubwirtschaft müssen sich aber die Land- und Forstwirte entschieden verwahren. Er bezeichnete die gegenwärtige Zeit für die Einführung des erhöhten Tarifes überdies als die ungünstigste, zumal man vor dem Abschlusse der Handelsverträge stehe. Die erhöhten Ausfuhrtarife werden keine andere Wirkung haben, als die Einführung des von den Industriellen gewünschten Holzausfuhrzolles. Er trete für den Grundsatz, daß Österreich noch immer ein Agrarstaat sei, mit aller Entschiedenheit ein. Dem Antragsteller schlossen sich mehrere Agrarier an.

Gegen den Antrag sprachen sich mehrere Mitglieder aus, welche von der Tariferhöhung eine Belebung der österreichischen Sägeindustrie erwarten und darauf hinwiesen, daß infolge der unterschiedlichen Verzollung von Rundholz und Schnittholz die Sägeindustrie in Österreich zurückgegangen sei.

Ein anderer Redner führte aus, daß die Rente des Waldbesitzes eine so niedrige und die Holzausfuhr ein so wichtiger Faktor für die österreichische Handelsbilanz sei, daß man gegen eine Tariferhöhung stimmen müßte, wenn die Wahrscheinlichkeit bestände, daß durch diese die Absatzfähigkeit des Holzes leiden oder dessen Preis herabgedrückt würde. In Frage stehe, ob der erhöhte Tarif den Absatz an Holz in Deutschland berühren könne. Redner erklärte, daß die Erhöhung unmöglich die Papiererzeugung in Deutschland oder die holzverarbeitenden Industrien sowie die Bautätigkeit beeinflussen könne, und stellte fest, daß die Holzpreise und die Holzausfuhr in der letzten Zeit wesentlich gestiegen seien, ferner, daß es für Deutschland unmöglich sei, sich vom österreichischen Markte abzuwenden. Angesichts dieser Sachlage gelangte Redner zu dem Schlusse, daß die Forstbesitzer sich unnötig beunruhigen und die Maßregel der Tariferhöhung weder auf den Absatz noch auf den Preis der Forsterzeugnisse merkbar wirken werde, sondern daß die Wirkung lediglich darin bestehen werde, daß die Staatsbahnen eine Mehreinnahme genießen, die vom Auslande bezahlt werden würde.

Die in Rede stehenden Anträge wurden schließlich mit 25 gegen 16 Stimmen abgelehnt.

Zu den Anträgen betreffend die Einflußnahme des Eisenbahnministeriums auf die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wegen Wiedereinführung ermäßigter Frachtsätze für Holz, dann betreffend Rückgängigmachung der von der genannten Bahnverwaltung mit 1. Mai 1904 verfügten Tariferhöhung für Möbel aus gebogenem Holze sowie betreffend die Wiedereinführung der billigeren Tarife für Rohöl und raffiniertes Petroleum im Inlandsverkehre auf den Linien der Kaiser Ferdinands Nordbahn gab der Regierungsvertreter im Ausschusse nachstehende Erklärung ab:

„Die Regierung hat seit Erteilung der neuen Nordbahnkonzession wiederholt von der konzessionsmäßigen Bestimmung betreffend Anordnung von Tarifermäßigungen Gebrauch gemacht, und wurde die Reihe dieser Verfügungen, entsprechend den minderen Betriebsergebnissen, nur in den letzten zwei Jahren unterbrochen. Auch in diesem Jahre wird die Regierung, sobald die Genehmigung der Betriebsrechnung für 1903 durch die Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erfolgt sein wird, alle einschlägigen Verhältnisse einer eingehenden Erwägung unterziehen und sich hierbei die in der vorigen sowie in der diesmaligen Sitzung des Staatseisenbahnrates gestellten Anträge vor Augen halten."

Mit Rücksicht auf diese Erklärung wurden gemäß den Ausführungen des Berichterstatters die vorbezeichneten Anträge der Regierung zur Würdigung empfohlen.

Bei Beratung des Antrages wegen Einbeziehung der Stadt Prag in den internationalen Reiseverkehr verwies der Antragsteller darauf, daß die Stadt Prag trotz ihrer günstigen Lage bisher bei Durchleitung des internationalen Personenverkehres nicht genügend berücksichtigt worden sei. Dieser Antrag wurde in nachstehender Form zum Beschlusse erhoben: „Das Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, die bisher auf die Einbeziehung Prags in den internationalen Reiseverkehr im Staatseisenbahnrate eingebrachten Anträge mit größter Beschleunigung einem neuerlichen Studium zu unterziehen und sich für die Verwirklichung desselben kräftigst einzusetzen."

Nachdem die Tagesordnung erschöpft war und noch der in der Vormittagssitzung eingebrachte Dringlichkeitsantrag betreffend Überleitung des Reiseverkehres von Rußland nach Italien, Tirol usw. dem Eisenbahnministerium zur eingehenden Erwägung abgetreten worden war, wurde zum Schlusse der Sitzung geschritten.

Der Vorsitzende sprach den Versammelten den Dank für ihre neuerlich betätigte eifrige Mitwirkung aus. Hierauf gab ein Mitglied des Staatseisenbahnrats, anknüpfend an den Durchbruch des Wocheiner Tunnels und das in der Staatseisenbahnratssitzung zustande gekommene Normale für Schleppbahnen, seiner Befriedigung über den Verlauf der Verhandlungen Ausdruck und sprach den Dank der Versammlung für die wohlwollende und objektive Leitung der Verhandlungen aus.

— **Die Erneuerung des Lokalbahngesetzes und die Landesvertretungen.** Bei einer gemeinsamen Besprechung von Vertretern des niederösterreichischen Landesausschusses und solchen einer Anzahl der übrigen Kronländer über die Praxis des Lokalbahngesetzes wurde insbesondere geltend gemacht, daß Begünstigungen des Lokalbahnwesens, die ins freie Ermessen der Regierung gestellt sind, nur selten oder gar nicht zur Anwendung kamen; ferner wurde über engherzige Praxis der Finanzbehörden und über die Anforderungen der Kriegsverwaltung geklagt, die teils Anforderungen stelle, wie

sie nur von Vollbahnen erfüllt werden können, anderseits wieder begehre, daß sie Lokomotiven von so leichtem Kaliber anschaffen, daß sie für den normalen Verkehr unzureichend seien. Ferner wurde die zu niedrige Fahrgeschwindigkeit erörtert. Während Automobile mit Geschwindigkeiten von 80 km auf offenen Straßen rasen, dämme man die Geschwindigkeit der Lokalbahnen auf 25 und 30 km in der Stunde ein, zum Schaden des Verkehrs, und verlange auch bei geringen Überschreitungen schon die teuren Schutzmaßregeln der Vollbahn. Lebhafte Klage wurde über die schleppende Behandlung der Tarifangelegenheiten geführt. Es wurde beschlossen, die Wiedererrichtung einer besonderen Abteilung für Lokalbahnen im Eisenbahnministerium zu verlangen, wie eine solche schon bis 1894 bestanden habe und allein die einheitliche und rasche Behandlung des Lokalbahnwesens verbürge. Schließlich wurde der niederösterreichische Landesausschuß einhellig ersucht, in einer Denkschrift alle Wünsche des Delegiertentages zusammenzufassen und den einzelnen Landesausschüssen mitzuteilen.

— **Südbahn.** Bei der kürzlich in Wien abgehaltenen Generalversammlung der Südbahn sprach ein deutscher Aktionär die Hoffnung aus, daß nunmehr, dank dem Entgegenkommen der Obligationenbesitzer, die Gesundung des Unternehmens werde durchgeführt und das Programm, das gestellt wurde, um das Unternehmen für die Aktionäre wieder fruchtbringend zu gestalten, trotz der größeren Leistungen werde erfüllt werden können.

Ein anderer Aktionär richtete an die Verwaltung neuerlich die Bitte, die Frage der Umwandlung der fünfprozentigen Obligationen nicht aus dem Auge zu lassen und in dieser Beziehung die geeigneten Schritte zu unternehmen, damit diese schwere Belastung aus dem Obligationendienste erleichtert werde und die Aktionäre wieder in den Dividendengenuß gelangen.

Der Präsident des Verwaltungsrats dankte dem erstgenannten Aktionär im Namen des Verwaltungsrats für die diesem gewidmeten Worte der Anerkennung und des Dankes. Was nur tunlich war, sei geschehen, um das Übereinkommen mit den Besitzern der dreiprozentigen Obligationen abzuschließen, und es sei zu hoffen, daß nunmehr auf dem Wege der Konsolidierung des Unternehmens fortgeschritten werden könne. Der Verwaltungsrat nehme die gegebenen Anregungen bezüglich der Umwandlung der fünfprozentigen Obligationen dankend zur Kenntnis. Man möge versichert sein, daß der Verwaltungsrat die Umwandlung dieser Prioritäten immer im Auge behalte, allein nach übereinstimmenden Aussagen aller maßgebenden Faktoren, welche die finanzielle Lage der Börsen in Europa und des Geldmarktes überhaupt kennen, sei der Verwaltung dringendst abgeraten worden, im gegenwärtigen Augenblicke an eine neue Umwandlung zu schreiten. Wenn der Geldmarkt und die Finanzwelt einer solchen günstig gestimmt sein sollten — und eine derartige Umwandlung könne nur freiwillig, niemals zwangsweise erfolgen —, werde der Verwaltungsrat nicht verabsäumen, mit hierauf bezüglichen Anträgen an die Aktionäre heranzutreten.

— **Schmerzensgeld.** Bei einem Eisenbahnzusammenstoße, der sich am 12. August 1903 ereignete, erlitt eine Gutsbesitzerin, die vom Sitze geschleudert und durch Gepäckstücke verletzt wurde, eine heftige traumatische Neurose. Ihr Vertreter verklagte die beteiligte Bahn auf Zahlung von 100 000 Kr. Schmerzensgeld. Dem Handelsgerichte lag das Gutachten der Gerichtsärzte vor, welches die Frau infolge des Unfalles als körperlich und psychisch herabgekommen erklärt. Das Gericht sprach der Klägerin 30 000 Kr. Schmerzensgeld zu und begründete das hohe Schmerzensgeld mit der völligen Zerrüttung der Kranken, die jeder Lebensfreude beraubt sei, sowie damit, daß Seelenqualen bei Bemessung der Höhe des Schmerzensgeldes ebenso in Betracht kommen müssen, wie schmerzhafte äußere Verletzungen.

Ungarn.

— **Der Voranschlag der ungarischen Staatsbahnen für das Jahr 1904** spielt im ungarischen Staatshaushaltsetat für jenes Jahr mit folgenden Beträgen mit:

	1904	gegen 1903
	Kronen	
a) Ausgaben:		
1. ordentliche Ausgaben (Betrieb)	150 089 400	+ 6 975 400
2. außerordentliche Ausgaben:		
Inventarvermehrung . . .	400 000	—
Investitionen	3 770 000	+ 840 000
3. Investitionen auf Grund des Gesetzartikels XXX vom Jahre 1897	10 800 000	— 3 004 000
4. Investitionen auf Grund des in Verhandlung stehenden Gesetzes vom Jahre 1904	30 720 000	+ 30 720 000
zusammen (1.—4.)	195 779 400	+ 35 531 400
b) Einnahmen:		
1. ordentliche Einnahmen (Betrieb)	235 220 000	+ 8 320 000
2. auf Grund des Gesetzartikels XXX vom Jahre 1897 zu begebende Obligationen	10 800 000	— 3 004 000
3. auf Grund des in Verhandlung stehenden Gesetzartikels zu begebende Obligationen	30 720 000	+ 30 720 000
zusammen (1.—3.)	276 740 000	+ 36 036 000
c) Überschuß der ordentlichen Gebarung (Betriebsüberschuß) . . .	85 130 600	+ 1 344 600
und abzüglich des außerordentlichen Erfordernisses zu a) 2 mit .	4 170 000	+ 840 000
bleiben zur Verfügung	80 960 600	+ 504 600

Die ordentlichen Ausgaben der Staatseisenbahnen betragen 14,6 % der ordentlichen Staatsausgaben, die ordentlichen Einnahmen dagegen 21,75 % der ordentlichen Staatseinnahmen. Der Betriebsüberschuß verzinst das mit 1 911 000 000 Kr. berechnete tatsächliche Kapital, welches für die Linien der ungarischen Staatseisenbahnen und deren Ausrüstung aufgewendet ist, mit 4,45 (+ 0,02) %, während diese Verzinsung in den Jahren 1902 und 1901 tatsächlich 4,33 und 4,15 % betrug. Der Betriebskoeffizient ermäßigte sich auf 63,81 % gegen 63,43 % im Jahre 1902.

Von den ordentlichen Ausgaben entfallen auf:

	1904	gegen 1903
	Kronen	
Personalkosten	71 693 200	+ 5 289 490
sachliche Ausgaben	7 969 800	+ 152 600
Instandhaltungs- und Betriebsausgaben	64 216 050	+ 2 078 900
Umgestaltungskosten	4 310 350	— 651 590
durch Feuer- und Elementarschäden verursachte Ausgaben	1 900 000	+ 106 000
zusammen	150 089 400	+ 6 975 400

Von dem bei den Personalkosten sich zeigenden Mehrerfordernis fallen 853 550 Kr. auf die Vermehrung der Linien (+ 171 km) und der Verkehrsleistungen (+ 300 000 Nutz- und 345 000 Bruttotkm), als auch auf die im Interesse der Verkehrssicherheit stufenweise durchzuführende Regelung der Ruhezeiten (das Streckenpersonal wird nämlich um 284 Unterbeamte, 350 Diener und 193 Taglöhner, zusammen 827 vermehrt, wovon auf die Vermehrung der Linien 200 und auf die Regelung der Ruhezeiten 481 Arbeitskräfte entfallen); ferner sind 712 350 Kr. für die Mehrkosten, welche infolge der Ende 1903 durchgeführten Vorrückung der Angestellten entstanden sind, eingestellt und für die im Zuge befindliche Regelung der Bezüge der Angestellten gegenüber den im Voranschlage für das Jahr 1903 bereits vorgesehenen 1 860 000 Kr. als Mehrbedarf 4 783 400 Kr. beansprucht. Dem entgegen sind bei den Beträgen für den Pensionsfonds und der Krankenunterstützungskasse 595 000 Kr. weniger veranschlagt; der übliche 2prozentige Abzug für Interkalare (erledigte Stellen) wurde auf 3 % erhöht, was einem Mehrabstrich von 474 360 Kr. entspricht.

Von dem Mehrbedarf, welcher bei den Instandhaltungs- und Betriebsausgaben vorgesehen ist, fallen 140 000 Kr. auf die Verteuerung der Schwellen, 150 000 Kr. auf die fortsetzungsweise Einführung der elektrischen Beleuchtung auf größeren und wichtigeren Stationen und 900 000 Kr. auf die Ausmusterung alter Lokomotiven.

Unter den mit 3 770 000 Kr. veranschlagten Investitionen sind folgende Herstellungen bezw. Anschaffungen in Aussicht genommen: 1. Ergänzung der Baulichkeiten und Ausrüstungen 2 000 000 Kr., 2. Austausch der Holzbrücken gegen solche mit Eisenkonstruktion 280 000 Kr., 3. Sicherungsvorrichtungen 650 000 Kr., 4. Auflassung der in Schienenhöhe liegenden Wegübergänge auf den Linien mit stärkerem Verkehr und Herstellung von Überbrückungen oder Durchlässen an deren Stelle 340 000 Kr. und 5. Anschaffung von Motorwagen 500 000 Kr.

Die unter dem Titel „Investitionen auf Grund des Gesetzartikels XXX vom Jahre 1897“ eingestellten 10 800 000 Kr., womit der mit diesem Gesetzartikel bewilligte 200 000 000 Kr. betragende Kredit erschöpft ist, sind als Restzahlung für die schon angeschafften Fahrbetriebsmittel zu verwenden.

Die unter dem Titel „Investitionen auf Grund des in Verhandlung stehenden Gesetzartikels vom Jahre 1904“ vorgesehenen 30 720 000 Kr. sind der erste Teilbetrag der für die Staatsbahnen in den Jahren 1903—1908 beanspruchten 153 040 000 Kronen; sie sollen folgendermaßen verwendet werden:

1.	Bau der Linie Nagyberezna-Reichsgrenze, Umgestaltung der Linie Csap-Ungvár auf eine Hauptbahn zweiten Ranges und Hebung der Leistungsfähigkeit der Linie Nyiregyháza-Csap	17 100 000 Kr.,
2.	Ausbau der Strecken Szászrégen-Déda und Déda-Mádéfalva der Széklerbahnen	2 260 000 „
3.	Bau der Hauptbahnlinie Ersekujvár-Komárom mit Donaubrücke	300 000 „
4.	Bau der Hauptbahnlinie Baja-Báttaszék mit Donaubrücke	300 000 „
5.	Zweites Gleis auf der Linie Galánta-Zsolna	2 000 000 „
6.	Ergänzung des Fiumaner Hafens mit Eisenbahneinrichtungen	1 200 000 „
7.	Hebung der Leistungsfähigkeit der Stationen	1 100 000 „
8.	Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln	4 000 000 „
9.	für Beendigung und Nutzbarmachung der mit Gesetzartikel XXX vom Jahre 1897 bewilligten, als auch für einzelne zurückgebliebene dringende Herstellungen	2 460 000 „
	zusammen	30 720 000 Kr.

Von den ordentlichen Einnahmen entfallen auf:

	im Jahre 1904	gegen 1903
a) Transporteinnahmen:	Kronen	
Aus dem Personenverkehr	52 000 000	+ 3 300 000
„ „ Militärverkehr	2 600 000	—
„ „ Gepäckverkehr	1 500 000	— 300 000
„ „ Eilgutverkehr	7 600 000	+ 100 000
„ „ Frachtenverkehr	151 400 000	+ 4 100 000
zusammen	215 100 000	+ 7 200 000
b) verschiedene Einnahmen	20 120 000	+ 1 120 000
insgesamt	235 220 000	+ 8 320 000

Der vorgesehene (etatsmäßige) Personalstand ist folgender:

	Beamte	Unterbeamte	Diener	Manipulantinnen	zusammen
Direktion	1100	242	221	23	1586
7 Betriebsleitungen	1326	317	200	40	1883
Streckendienst	3196	10 909	19 494	217	33 816
zusammen	5622	11 468	19 915	280	37 285

Die Gesamtbezüge dieses Personals (Gehälter und Quartiergelder) betragen 49 043 820 Kr. und abzüglich 3 % für Interkalare (erledigte Stellen) 47 579 830 Kr.

Mit Einrechnung der für Regelung der Bezüge unter diesem Titel erforderlichen 6 636 400 Kr. sind also 54 216 230 Kr. eingestellt.

— **Gehaltsregelung bei den ungarischen Staatsbahnen.** Der Finanzausschuß des ungarischen Abgeordnetenhauses hat in der Sitzung am 3. d. M. die Beratung der Gesetzvorlage über die Gehaltsregelung bei den Staatsbahnen begonnen. Wir behalten uns vor, über das Ergebnis der Beratung dieser Vorlage, deren Inhalt bekanntlich den hauptsächlichsten Anlaß zum Ausbruch des Ausstands bildete, in der nächsten Nummer eingehender zu berichten.

— **Ungarische Staatsbahnen.** Dieser Tage fand, wie der „Pester Lloyd“ meldet, im ungarischen Handelsministerium eine Besprechung statt, an welcher sämtliche Direktoren und Betriebsleiter der Staatsbahnen teilnahmen. Hierbei berichteten die Betriebsleiter zunächst über die allgemeine Lage und über die Stimmung des ihnen unterstehenden Personals. Sodann unterbreiteten die Betriebsleiter die Namensliste derjenigen Beamten und Bediensteten, welche auch während des Ausstands auf ihren Posten verblieben und ihre Arbeiten in gewissenhafter Weise besorgten. Der Minister teilte den Betriebsleitern mit, daß er diese Beamten außer der Reihe befördern werde. Die Konferenz befaßte sich sodann mit jenen Änderungen, welche der Minister anläßlich der Ausschußverhandlungen über die Gesetzvorlage in betreff der Regelung der Bezüge der Staatsbahnbeamten vorzuschlagen gedenkt. Diese Änderungen werden den Wünschen des Eisenbahnpersonals tunlichst Rechnung tragen. Insbesondere dürften die auf das Quartiergeld bezüglichen Bestimmungen der Vorlage eine wesentliche Änderung zu gunsten des Personals erfahren.

Übrige europäische Länder.

— **Explosion unter dem Konventionszuge.** Wie aus Saloniki gemeldet wird, erfolgte am 4. d. M. abends, als der Konventionszug nach Saloniki zurückkehrte, eine starke Explosion, durch die ein Dienstwagen völlig zertrümmert wurde; ein Bahnbeamter wurde getötet, zwei wurden verwundet. Man glaubt, daß ein Attentat vorliege.

Allgemeines.

— **Jubiläum der elektrischen Eisenbahn.** Am 31. Mai d. J. hat die elektrische Eisenbahn ihr 25jähriges Jubiläum gefeiert. An diesem Tage waren es 25 Jahre, daß Werner v. Siemens auf der Berliner Gewerbeausstellung 1879 die erste elektrische Bahn und die erste brauchbare elektrische Lokomotive vorführte. Letztere leistete bei einer Klemmenspannung von rund 150 Volt und einer Fahrgeschwindigkeit von rund 7 km/St. etwa 3 PS. Die lediglich Ausstellungszwecken dienende Bahn versah ihren Dienst vom 31. Mai bis zum 30. September 1879 und beförderte die ansehnliche Zahl von 86 400 Fahrgästen.

Zwei Jahre später wurde die erste dem öffentlichen Verkehr dienende elektrische Bahn in Groß-Lichterfelde von Siemens & Halske dem Betrieb übergeben. Dann ging, wie allbekannt, die Entwicklung rastlos weiter, und heute, nach der kurzen Spanne von 25 Jahren, beherrscht die Elektrizität den Straßenbahnbetrieb ausschließlich und schickt sich auf das nachdrücklichste an, der Dampflokomotive für den Schnellverkehr den Rang streitig zu machen.

Eine Festschrift, die von der Firma Siemens & Halske zum Jubiläumstag herausgegeben wurde, schildert in anschaulicher Weise die elektrischen Fahrversuche auf der Wannseebahn, der Wiener Stadtbahn und mit Drehstrombetrieb im Charlottenburger Werk der Firma sowie auf der Versuchsbahn bei Lichterfelde. Die hier erprobten Einrichtungen bildeten dann die Grundlage für die Schnellfahrversuche der Studiengesellschaft auf der Militärbahnstrecke. Erwähnt sei noch, daß die „erste elektrische Lokomotive der Welt“ von der Firma Siemens & Halske dem „Museum der Meisterwerke“ zu München überwiesen worden ist.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 1. d. M. verschied in Greifswald der Königliche Eisenbahndirektor

Herr **Hugo Koenig**

Vorstand der Eisenbahn-Werkstätteninspektion daselbst

im 63. Lebensjahre.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen pflichttreuen Mitarbeiter, dem wir ein ehrendes Angedenken stets bewahren werden.

Stettin, den 3. Juni 1904. (1467)

Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die Namensbezeichnungen der Bahnhöfe
a) Cüstrin in Cüstrin-Altstadt,
b) Cüstrin-Vorstadt in Cüstrin-Neustadt (Hbf.) und
c) Kietz in Cüstrin-Kietz
abgeändert.

Bromberg, den 31. Mai 1904. (1468)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 10. Juni d. J. wird die an der Strecke Cüstrin-Frankfurt a/O. gelegene

Haltestelle Grube Vaterland, welche gegenwärtig nur für den Verkehr für Wagenladungsgüter von und nach den angeschlossenen Braunkohlenwerken sowie für Stück- und Wagenladungsgüter von und nach der Frankfurter Gütereisenbahn und den mit derselben durch Gleisanschluß verbundenen Werken besteht, für den öffentlichen Eilgutverkehr, jedoch nur für den Versand von Eilstückgut und eilgutmäßig zu befördernden Eilstückgut eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und solchen Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 24. Mai 1904. (1469)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Güterverkehr.

Gruppenwechseltarif III/IV (westliches Gebiet).
Tarifheft II L.

Auf Seite 41 wird bei der Station Wolfskehlen der Anstoß Nr 54 . . . 4 km geändert in Nr 55 . . . 31 km.

Die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 5 o (Seite 312) werden in der Weise geändert, daß bei Schwemmsteinen Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg, nicht aber Ausnutzung des Ladegewichts der gestellten Wagen Bedingung ist.

Auf Seite 40 wird bei Waldhof die Dienstbeschränkung O K gestrichen.

Ferner werden die Entfernungen zwischen Homberg a. Rhein und einer Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen um 1—8 km ermäßigt. Nähere Auskunft geben die Verkehrsbureaus zu Cöln, Elberfeld und Essen und die Güterabfertigungsstelle Homberg a. Rhein.

Essen, den 4. Juni 1904. (1470)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Für die Beförderung von Bier in Wagenladungen von mindestens 5000 kg von Leutershausen in Baden nach Mannheim (Stadt) wird am 1. Juni l. J. ein Ausnahmefrachtsatz zu 24 ₰ für 100 kg eingeführt.

Darmstadt, am 31. Mai 1904. (1471)
Die Direktion.

Der Wagenladungsverkehr auf der Haltestelle Nesselbeck wird von sofort bis zur endgültigen Entscheidung über die erfolgte Schließung wieder aufgenommen. (Siehe Bekanntmachung in Nr 35, Inserat Nr 1187, vom 27. April d. J.)

Königsberg, den 30. Mai 1904. (1472)
Direktion
der Königsberg-Cranzer Eisenbahn.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Der im Nachtrag 2 zum Heft A 1 des Gütertarifs vom 1. April 1895 enthaltene Frachtsatz des Spezialtarifs III für Weisweiler-Amsterdam loko wird von 0,71 ℳ in 0,64 ℳ berichtigt.

Elberfeld, den 5. Juni 1904. (1473)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Waldfischbach der Pfälzischen Eisenbahnen in die Hefte 1—5 der Abteil. C und in das Heft 3 des Ausnahmetarifs 6 (Steinkohlen usw.) des Verbandstarifs neu aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 3. Juni 1904. (1474)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif, Heft 3 und preußischer Staatsbahn-Gütertarif Teil II, Tarifheft II C.

Vom 10. Juni d. J. ab werden im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) der den Übergangsverkehr vermittelnden Station Mattierzoll B. S. E. um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt für

a) Rüben des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht nach den Stationen Badersleben, Etgersleben und Jerxheim;
b) Schnitze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) unter den gleichen Bedingungen von den vorgenannten Stationen.

Gleichzeitig wird der im preußischen Staatsbahn-Gütertarif Teil II, Tarifheft II C unter lfdr. Nr 14 für den Übergangsverkehr mit obiger Kleinbahn nach und von Badersleben, Etgersleben und Jerxheim bestehende Übergangstarif, soweit der Übergang Mattierzoll in Frage kommt, aufgehoben.

Erfurt, den 3. Juni 1904. (1475)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr.
Tarif Teil II, Heft 6 vom 1. April 1895.

Auf Seite 4 des Tarifs ist unter a Absatz 1 hinter dem Worte „Kokes" nachzutragen: „auch Kaumazit (aus Braunkohle erzeugter Koks)".

München, den 4. Juni 1904. (1476)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1904 bis zum 28. Februar 1907 gelangt für Pflastersteine zur Herstellung von Reihenpflaster (einschl. Schlackenpflastersteine) von den Stationen Elbingerode und Rübeland nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie nach einigen Berliner Vororten ein Ausnahmetarif zur Einführung.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 3. Juni 1904. (1477)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1904 wird die badische Station Grenzach mit direkten Frachtsätzen in den belgisch-badischen Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom 1. Juni 1896 einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen und das Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 3. Juni 1904. (1478)
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der K. bayer. Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit kommen im Verkehr mit Dolling, Kösching, Lenting, Oberhaunstadt und Theissing für Holz, wie unter dieser Position bei den Spezialtarifen II und III der Güterklassifikation sowie in den einschlägigen Ausnahmetarifen genannt, bei Aufgabe in Wagenladungen die besonderen Zuschläge von 0,06 ℳ für 100 kg in Wegfall.

München, den 26. Mai 1904. (1479)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach Bayern.

Die Entfernungen des am 1. Juni d. J. erschienenen neuen Saarbrücken-bayerischen Gütertarifs gelten, soweit sie niedriger sind als diejenigen des Kohlentarifs Nr 8, auch für den Kohlenverkehr. (1480)

St. Johann-Saarbrücken, 2. Juni 1904.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Gütertarif Heft II B (I) für das östliche Gebiet.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Brzezinka in den im obenbezeichneten Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif S. 13 b für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Hölzer, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 6 der Position Holz genannt, die bis zum 31. Dezember 1905 über Stettin seewärts nach außerdeutschen Ländern zur Ausfuhr gelangen, als Versandstation neu aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbureau.

Kattowitz, den 31. Mai 1904. (1481)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-pfälzischer Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Juni 1904 wird die normalspurige Lokalbahnstrecke Biebermühle-Waldfischbach der Pfälzischen Eisenbahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben. Gleichzeitig wird die an der genannten Strecke gelegene Haltestelle Waldfischbach in die Tarife für den obigen Güter- und Tierverkehr einbezogen. Der Frachtberechnung im Verkehr mit dieser, für den unbeschränkten Güter- und Tierverkehr eingerichteten Haltestelle sind die Entfernungen der Station Biebermühle zuzüglich 9 km zugrunde zu legen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (1482)

St. Johann-Saarbrücken, den 31. Mai 1904.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Verbandsgütertarif.

Mit Geltung vom 1. August 1904 werden im südwestdeutschen Gütertarifheft 4 (Reichsbahn-Baden) die im Stationstarif für Basel Bad. Bahn loko angegebenen Eilstückgutsätze aufgehoben. Die Frachtberechnung erfolgt künftig nach der Allgemeinen Kilometertariftabelle mit den im Stationstarif angegebenen Entfernungen. Dadurch treten im Eilstückgutverkehr von Reichsbahnstationen nach Basel Bad. B. Frachterhöhungen bis zu 8 ₰ für 100 kg ein.

Ebenfalls mit Geltung vom 1. August 1904 werden die sämtlichen im Tarifheft 4 angegebenen Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife für den Verkehr von badischen Stationen mit Basel (Reichsbahn) und Basel-St. Johann loko aufgehoben. An ihre Stelle treten die Frachtsätze für Basel S. B. B., Station der schweizerischen Bundesbahnen, wie solche in dem Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Basel S. B. B. und Basel-St. Johann

(S. B. B.) einerseits und Stationen der badischen Staatsbahnen usw. anderseits vom 1. Juli 1904 angegeben sind. Dadurch treten in den Spezialtarifen II und III Frachtermäßigungen von 1 und 3 Cts. für 100 kg, in den Stückgutklassen, den Wagenladungsklassen A und B und der Nebenklasse des Spezialtarifs I Frachterhöhungen von 1—12 Cts. für 100 kg ein.

Nähere Auskunft über die Frachtsätze erteilen das Tarifbureau in Straßburg und die Dienststellen der elsaß-lothringischen Bahnen in Basel.

Straßburg, den 31. Mai 1904. (1483)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Die im Binnenverkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen sowie der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und im Wechselverkehr dieser Bahnen untereinander bis zum 30. Juni d. J. beim Mangel von S S-Wagen zugelassene Verwendung von Sl Rug und anderer geeigneter Wagen für Schienen und Träger unter gebührenfreier Beistellung von Schutzwagen findet bis zum gleichen Tage auch im Verkehr mit der luxemburgischen Prinz Heinrich-Eisenbahn statt.

Magdeburg, den 2. Juni 1904. (1484)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

An Stelle des Tarifs für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau, Teil II, Heft 1 vom 1. August 1899 nebst Nachträgen I—V werden am 1. Juli 1904 neue Tarifhefte 1 und 2 (letzteres für die Beförderung von frischem Obst) eingeführt. Neben vielfachen Verkehrserweiterungen und Frachtermäßigungen sind mit der Einführung des neuen Tarifheftes 1 auch Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen verbunden, die jedoch erst am 1 September 1904 in Kraft treten. Der Tag, von dem an Abdrücke der neuen Tarife zu erhalten sind, wird noch besonders bekannt gemacht; inzwischen gibt unser Verkehrsbureau hier, Wiener Straße 4, auf Verlangen Auskunft.

Dresden, am 3. Juni 1904. (1485)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Zum Tarife für den Elbumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa Elbkai ist der Nachtrag V, gültig vom 1. Juli, soweit Tariferhöhungen eintreten, vom 15. August 1904 erschienen und durch unsere Wirtschaftsverwaltung zu beziehen.

Dresden, am 3. Juni 1904. (1486)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J., dem Tage der Eröffnung und Einbeziehung der Haltestelle Fleißen der sächsischen Staatsbahn, wird der Stationsname Fleißen im Gütertarife, und zwar

a) im Vorwort unter II b und
b) im Abschnitt E I. 3 L — Seite 22 — mit dem Vermerk „ja“ in der 2. Spalte nachgetragen.

Erfurt, den 1. Juni 1904. (1487)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppenwechseltarif III/IV (westliches Gebiet).

Mit Gültigkeit vom 16 Juli 1904 werden die Entfernungen zwischen der Station Albshausen und den der Gruppe III angehörenden Stationen der Direktionsbezirke Essen und Elberfeld (ausgenommen die Stationen der Strecken Vormwald-Amalienhütte und Erndtebrück-Raumland-Berleburg) um je 6 km erhöht. Die Erhöhung trifft auch die Stationen der Strecken Albshausen-Villmar und Weilburg-Laubuseschbach, sofern deren kürzeste Entfernung sich durch Anstoß an Albshausen (Nr 81) ergibt.

Essen, den 30 Mai 1904. (1488)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. treten folgende Tarifmaßnahmen in Kraft:

1. Die Station Sundwig (Dir.-Bez. Elberfeld) wird als Versandstation in den Ausnahmetarif 9 s für Eisen und Stahl zum Bau usw. von See- und Flußschiffen aufgenommen;
2. Einführung direkter Sätze zwischen Station Pastitz (Dir.-Bez. Stettin) und den Stationen der Greifswald-Grimmener Eisenbahn;
3. Einführung direkter Sätze zwischen Station Königsberg i. Pr. Südhhf. (Dir.-Bez. Königsberg) und den Stationen der Königsberg Cranzer Eisenbahn sowie zwischen Station Tharau (Dir.-Bez. Königsberg) und Station Königsberg i. Pr. C. B. der Königsberg-Cranzer Eisenbahn;
4. Einführung direkter Sätze für den Verkehr mit den Stationen Banteln, Bleicherode und Sollstedt (Dir.-Bez. Cassel) in gleichem Verkehrsumfange wie für Station Staßfurt;
5. Einführung direkter Sätze zwischen den Stationen Berge-Borbeck, Bottrop Süd und Rauxel (Dir.-Bez. Essen) und den Stationen der Liegnitz Rawitscher Eisenbahn.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 3. Juni 1904. (1489)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Glas und Hohlglaswaren zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete des Ausnahmetarifes 10 A des Elbeumschlagstarifes für Österreich treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5000 kg für den Frachtbrief	10 000 kg für Wagen
von Pürbach-Schrems	169 ℳ	90 ℳ
Nach Schönpriesen-Umschlag von Purbach-Schrems	164 „	85 „
Nach Dresden-Elbkai von Pürbach-Schrems	209 „	126 „*)

*) Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermäßigt sich der Frachtsatz von 126 ℳ für Hohlglaswaren in Ladungen von 10 t um 7 ℳ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ℳ, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ℳ für 100 kg beträgt.

Wien, am 1. Juni 1904. (1490)

Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Zucker von Kaaden-Brunnersdorf nach Tirol.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1904 bis auf Widerruf bezw. bis zur tarifmäßigen Durchführung, längstens bis Ende Dezember 1904, werden für die Beförderung von Zucker der Position Z—8—a der Güterklassifikation des Tarifes Teil I für die österreichischen, ungarischen und bosnisch herzegowinischen Eisenbahnen nachstehende Frachtsätze berechnet, und zwar:

a) bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen,
b) bei Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief

Nach	Eigentumsbahn	von Kaaden-Brunnersdorf (B. E. B.) a	b
		Heller für 100 kg	
Ala	S. B.	573	455
Bozen-Gries	„	504	396
Innsbruck	„	398	303
Mori	„	567	450
Roveredo	„	560	444
Trient (Trento)	„	546	432

Das Abladen obliegt dem Empfänger.

Wien, am 3. Juni 1904. (1491)

Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ung. Seehafen-Verband.

Verkehr mit Österreich.

Änderung der Anwendungsbedingungen für den im Tarifhefte I enthaltenen Ausnahmetarif Nr 39 (für Düngemittel usw.).

Mit Gültigkeit vom 15 Juli 1904 werden in den im Nachtrage I zum Tarife Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902 auf Seite 24 enthaltenen „Anwendungsbedingungen“ für den Ausnahmetarif Nr 39 nachstehende Änderungen vorgenommen:

Die Anwendungsbedingung 2 erhält den Wortlaut: „2. Die in der nachstehenden Tariftabelle enthaltenen Ausnahme Frachtsätze werden sogleich berechnet, wenn die Inhaltsangabe im Frachtbriefe bei Sendungen aus Deutschland den Zusatz:

‚Zur Verwendung als Düngemittel bezw. bei der Kunstdüngerfabrikation in Österreich‘,

bei Sendungen aus Österreich den Zusatz:

‚Zur Verwendung als Düngemittel bezw. bei der Kunstdüngerfabrikation im deutschen Vereinszollgebiete‘

enthält; jedoch bleibt vorbehalten, die tatsächliche Richtigkeit der Angaben im Frachtbriefe in der gleichen Weise nachträglich festzustellen, wie dies am Schlusse der nachstehend unter 3 abgedruckten Erklärung vorgesehen ist.“

In der Anwendungsbedingung 3 ist in der 10. Zeile vor den Worten „als Düngemittel“ einzuschalten: „im deutschen Vereinszollgebiete/in Österreich.“

In der Anwendungsbedingung 4 ist in der ersten Zeile vor den Worten „als Düngemittel“ einzuschalten: „in Österreich bezw. im deutschen Vereinszollgebiete.“

Wien, am 1. Juni 1904. (1492)
Priv. österr.-ung. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. August 1904 wird die besondere Bestimmung zu § 40 der Eisenbahn-Verkehrsordnung in dem vom 1. Mai 1902 an gültigen Tarif für den Gepäckverkehr mit Ostseebadeorten wie folgt ergänzt:

„Im Verkehr mit Stationen der Rügenschen Kleinbahnen ist die Beförderung von Expreßgut ausgeschlossen.“

Die in den Tarif aufgenommene zusätzliche Bestimmung ist gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Stettin, den 1. Juni 1904. (1493)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit kommen für den Verkehr zwischen der Station Beerfelden der Hetzbach-Beerfeldener Nebenbahn einerseits und den im Tarifheft 1 für den süddeutschen Privatbahnverkehr enthaltenen und den Tarifgruppen III und IV angehörenden preußisch-hessischen Staatsbahnstationen anderseits, mit Ausnahme der Stationen der Bezirke Frankfurt und Mainz, für welche direkte Sätze bereits bestehen, direkte Entfernungen und Frachtsätze zur Einführung, die bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren sind.

Mainz, den 3. Juni 1904. (1494)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

6. Effektenverkehr.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die Dividende für das Verwaltungsjahr 1903 ist auf 39 ℳ für die Aktien Nr 1 bis 30790 über 200 Taler (600 ℳ) und auf 78 ℳ für die Aktien mit Doppelnummern 30791 bis 34650 über 1200 ℳ festgesetzt.

Lübeck, den 3. Juni 1904.
Der Ausschuß
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die obenbezeichnete Dividende ist gegen Einlieferung der Dividendenscheine für 1903 bei der Hauptkasse der Gesellschaft im hiesigen Bahnhofsgebäude vom 4. d. M. ab an allen Werktagen vormittags in Empfang zu nehmen.

In der Zeit vom 6. d. M. bis 16. Juli d. J. kann die Einlösung der Dividendenscheine auch

in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank, den Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft,
in Hamburg bei der Norddeutschen Bank und bei der Hamburger Filiale der Deutschen Bank,
in Frankfurt a/M. bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank

in den üblichen Kassenstunden kostenfrei bewirkt werden.

Lübeck, den 3. Juni 1904. (1495)
Die Direktion.

7. Verdingungen.

Nebenbahn Morroschin-Mewe.

Die Erd-, Böschungs- und Rodungsarbeiten, das Verfahren und Verlegen der Rohrdurchlässe und die Herstellung der gemauerten Durchlässe zur Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der obenbezeichneten Neubaustrecke sollen in 2 Losen getrennt vergeben werden. (Los I von Stat. 0—74 mit rund 86 000 cbm Bodenbewegung und 300 cbm Mauerwerk, Los II von Stat. 74—113 mit rund 100 000 Kubikmeter Bodenbewegung und 260 cbm Mauerwerk.)

Die Pläne und Verdingungsunterlagen liegen in unserem Geschäftsgebäude, II. Stock, Zimmer 15 II, zur Einsicht aus. Die Verdingungsunterlagen ohne Pläne sind von unserem Rechnungsbureau gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ in bar für jedes Los anzufordern.

Eröffnungstermin am 21. Juni d. J., vormittags 12 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude, Sitzungszimmer. Die Angebote sind bis dahin, mit entsprechender Aufschrift versehen, verschlossen und kostenfrei einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Danzig, den 26. Mai 1904. (1496J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nebenbahn Morroschin-Mewe.

Die Lieferung der gußeisernen Muffenrohre (rund 30 250 kg) zu den Bahndurchlässen der obenbezeichneten Neubaustrecke soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserem Rechnungsbureau gegen bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in bar anzufordern.

Eröffnungstermin am 21. Juni d. J., vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude, Sitzungszimmer.

Die Angebote sind bis dahin, mit entsprechender Aufschrift versehen, verschlossen und kostenfrei einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Danzig, den 26. Mai 1904. (1497J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nebenbahn Morroschin-Mewe.

Die Lieferung von Monierrohren (140 lfd. m 0,30 m i. L. weit, 50 lfd. m 0,50 m i. L. weit und 40 lfd. m 0,60 m i. L. weit) zu den Seitendurchlässen der obenbezeichneten Neubaustrecke soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserem Rechnungsbureau gegen bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in bar anzufordern.

Eröffnungstermin am 21. Juni d. J., vormittags ½12 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude, Sitzungszimmer.

Die Angebote sind bis dahin, mit entsprechender Aufschrift versehen, verschlossen und kostenfrei einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Danzig, den 26. Mai 1904. (1498J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion zu einer Bahnsteigüberdachung von 141 m Länge auf dem Bahnhofe Camenz soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Lieferung umfaßt: 42 300 kg Flußeisen. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 17. Juni 1904, vormittags 10 Uhr, an unser Zentralbureau, Claassenstraße 11, einzureichen. Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen in dem genannten Bureau während der Dienststunden von 8—3 Uhr zur Ansicht aus, können aber auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ in bar von dort bezogen werden.

Breslau, den 2. Juni 1904. (1499)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt, 400 q Leinölfirnis im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen. Die näheren Bedingnisse der bezüglichen Offertausschreibung sind der Wiener Zeitung vom 7. und 11. d. M. zu entnehmen. (1500)

Die Lieferung und Aufstellung von sechs Zentesimalwagen je 30 000 kg Tragkraft soll verdungen werden. Verdingungsunterlagen liegen in unserem technischen Bureau, Zimmer 194, zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 50 ₰ von uns bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens den 22. Juni d. J., mittags 12 Uhr, frei an uns einzusenden.

Bromberg, den 28. Mai 1904. (1501)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Die Auskofferung von rd. 6000 m Gleis sowie das Abladen und Einbauen von rd. 5500 cbm Kleinschlag auf der Strecke Biebrich-Mosbach-Niederwalluf soll vergeben werden. Termin zur Eröffnung der Angebote ist auf den 18. d. M., vorm. 11½ Uhr, im Zimmer Nr 19 der unterzeichneten Betriebsinspektion (Rheinbahnhof) angesetzt. Von da können auch die Verdingungsunterlagen gegen vorherige Einsendung von 50 ₰ in Marken durch die Post bezogen werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Wiesbaden, den 3. Juni 1904. (1502)
Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Auf Bahnhof Oels i/Schles. stehen 28 Stück ausgemusterte Eisenbahn-Güterwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind verschlossen und mit der Aufschrift versehen: „Angebot auf alte Eisenbahnwagen“ postfrei an uns hierselbst, Gartenstraße Nr 106, bis 5. Juli d. J., vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage, vormittags um 11½ Uhr, im Sitzungssaal des Oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten, sowie die Verkaufsbedingungen können von uns in unserem Verwaltungsgebäude, Gartenstraße Nr 106, Zimmer 41, gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ (in bar) bezogen werden.

Breslau, im Juni 1904. (1503)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 45. 11. Juni 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Nachträgliche Anweisungen.

Schnellbetrieb auf Hauptbahnen.

Aufenthalts- und Unterkunftsräume für Eisenbahnarbeiter.

Nachrichten:

Deutschland: Landeseisenbahnrat. — Beförderung von Sprengstoffsendungen über unbewachte Eisenbahnüberwege. — Belastungsziffern für Lokomotiven. — Ausgleichstellen für Personenwagen. — Gepäckbeförderung von Berlin nach den Ostseebädern während des Ferienverkehrs. — Erleichterung im Berliner Eisenbahnverkehr. — Breslau-Warschauer Eisenbahn. — Plan einer elektr. Berliner Unterpflasterbahn Nord-Süd. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Pfälzische Bahnen. — Eisenbahnfragen in der ersten badischen Kammer. — Die Schnellfahrversuche der Studiengesellschaft für elektr. Schnellbahnen. — Jubiläumsstiftung der deutschen Industrie. — Personalnachrichten.

Österreich: Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Eröffnung zweiter Gleise. — Gründung von Kuranstalten für Eisenbahnbeamte in Lesina.

Ungarn: Regelung der Bezüge der ungar. Staatsbahnbediensteten. — Beförderung von Benzinmotoren als Reisegepäck. — Neuerungen an Eisenbahnmotorwagen.

Übrige europäische Länder: Europäische Fahrplankonferenz. — Aushangfahrpläne und Eisenbahnkursbuch in der Schweiz. — Brienzerseebahn, Bahnhof Interlaken und Brünigbahn. — Anschlag auf den Konventionszug nach Saloniki. — Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes. — Aufruf an das reisende Publikum wegen Überfüllung der Personenwagen auf den russ. Bahnen aus Anlaß des Krieges.

Fremde Weltteile: Ein Sorgenkind der Mittelasiatischen Bahn. — Fertigstellung der Baikalumgehungsbahn. — Lokomotiven für die Mandschurische E. — Schantung-E. — Usambara-E. — Eisenbahn Dar-es-Salaam-Mrogoro.

Allgemeines: Schnelldampfer mit Turbinenbetrieb.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Nachträgliche Anweisungen.

Die vom Zentralamt in Bern herausgegebene Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport hat kürzlich zu der Frage Stellung genommen, ob der im Falle eines Ablieferungshindernisses zur Verfügungserteilung aufgeforderte Absender bei Abgabe seiner Verfügung an die Beobachtung der in Art. 15 des Internationalen Übereinkommens vorgeschriebenen Formen gebunden ist, insbesondere ob er seine Verfügung unter Verwendung des in den Ausführungsbestimmungen § 7 zu Art 15 bezeichneten Formulars und unter Vorlegung des Frachtbriefduplikates abzugeben hat.

Das Zentralamt bemerkt zunächst, es sei in der Mehrzahl der Kommentare zum Internationalen Übereinkommen die Ansicht vertreten, daß auch im Falle eines Ablieferungshindernisses die Verfügungen des Absenders nur unter Beachtung der in Art. 15 für die nachträglichen Anweisungen überhaupt enthaltenen Vorschriften von der Eisenbahn entgegengenommen und vollzogen werden dürfen (Gerstner, S. 300). Es liege kein Grund vor, diese Vorschriften im Falle eines Ablieferungshindernisses für aufgehoben zu erachten. Nur insoweit, als durch Art. 15 oder anderweitige Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens das Verfügungsrecht des Absenders nicht geregelt sei, hätten gemäß Art. 24 Absatz 2 bei Ablieferungshindernissen die partikularrechtlichen Normen des Verfügungsrechtes Anwendung zu finden (Eger, S. 434/35). Das Zentralamt geht sodann auf die Entwicklungsgeschichte der Art. 15 und 24 ein und betont, daß die Protokolle über die dem Internationalen Übereinkommen vorausgegangenen Verhandlungen die Frage nicht berühren, ob Art. 15 auf die Verfügungen des Absenders in Fällen von Ablieferungshindernissen Anwendung zu finden habe oder nicht. Auch in der Pariser Revisionskonferenz sei über diesen Punkt nicht gesprochen worden. Offenbar habe man gar nicht die infolge von Ablieferungshindernissen nötig werdenden Verfügungen des Absenders den Vorschriften des Art. 15 entziehen wollen. Das Zentralamt gelangt zu dem Schlusse, daß im internationalen Verkehre solche Verfügungen, welche durch Ablieferungshindernisse hervorgerufen sind, im ganzen Gebiete des Internationalen Übereinkommens nur in der in Art. 15 vorgesehenen Form und nur unter Vorweisung des Frachtbriefduplikates gegeben werden können. Eine besondere Betrachtung erheische jedoch der Fall, wenn der Empfänger die Annahme verweigert habe, der Absender aber nicht mehr im Besitze des Frachtbriefduplikates sei. Das Amt nimmt an, daß in diesem Falle, analog der Bestimmung in Art. 26 Abs. 2 Int. Üb., die Verfügung auch ohne Beibringung des Frachtbriefduplikates entgegengenommen werden könne. Ob dieses Zugeständnis auch bei Annahmeverzug rätlich sei, müsse von Fall zu Fall entschieden werden.

In der vom Zentralamt angeregten Frage wird von den einzelnen Verwaltungen nicht einheitlich verfahren. Übereinstimmend wird zunächst in den einzelnen Reglements die Vorzeigung des Frachtbriefduplikates auch bei Ablieferungshindernissen vom Absender verlangt. Für das Vereinsgebiet ist diese Frage in gleichem Sinne durch die Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften entschieden. (Das Vereins-Betriebsreglement enthält eine solche Forderung nicht.) Dagegen fehlt nicht nur im Vereins-Betriebsreglement, sondern auch in den einzelnen Reglements die Vorschrift, daß bei Verfügungen des Absenders in Fällen von Ablieferungshindernissen das in Art. 15 Int. Üb. bezeichnete Formular zu verwenden sei. Gleichwohl wird die Innehaltung dieser Form von einzelnen Bahnen gefordert. Die vorliegende Frage ist auch für den inneren deutschen Verkehr von Wichtigkeit, da sich der Wortlaut des § 64 E.-V.-O. mit dem des Art. 15 Int. Üb. nahezu deckt. Auch im deutschen Verkehre ist für nachträgliche Anweisungen ein bestimmtes Formular und im Falle der Ausstellung eines Frachtbriefduplikates dessen Vorzeigung vorgeschrieben; weder die Eisenbahn-Verkehrsordnung, noch der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif Teil I enthalten für den Fall eines Ablieferungshindernisses gegenteilige Vorschriften. In der ersten Ausgabe der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften vom Jahre 1893 (§ 53 Ziffer 1) war sogar ausdrücklich an jenen Formen festgehalten worden. Bald genug

jedoch erkannte der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband, welche außerordentliche Verkehrserschwernis mit der Durchführung dieser Maßnahme verbunden war, und noch in demselben Jahre wurde eine Änderung dahin beschlossen, daß es der in § 46 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften vorgeschriebenen Formen bei den auf Grund erhaltener Unbestellbarkeitsanzeige erfolgenden nachträglichen Anweisungen nicht bedürfe. Aus der Begründung dieser Änderung (Ausschußsitzung in Tübingen, 20/22. April 1893) heben wir folgendes hervor: „Weder die Verkehrsordnung noch das Internationale Übereinkommen enthielten eine positive Vorschrift, nach welcher die beregten Förmlichkeiten auch bei den bei Ablieferungshindernissen ergehenden Verfügungen des Absenders zu beachten seien. Aber auch innere Gründe ließen diese Annahme nicht ohne weiteres als zulässig erscheinen. Das Wesen des in § 64 der Verkehrsordnung und Art. 15 des Internationalen Übereinkommens geregelten Verfügungsrechtes bestehe darin, daß der Absender noch nach Abschluß des Frachtvertrages die dort bezeichneten, den Inhalt des letzteren abändernden Bestimmungen einseitig und mit der Wirkung, daß die Eisenbahn sie zu beachten verpflichtet ist, treffen könne. Wenn die Ausübung dieser Befugnis von der Vorweisung des Frachtbriefduplikates abhängig gemacht sei, so werde damit nach den einschlägigen Motiven bezweckt, den Empfänger, welchem das Duplikat übergeben ist, gegen eine ihn schädigende nachträgliche Verfügung des Absenders zu schützen. Dieser Grund entfalle jedoch, sobald der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger in den Frachtvertrag nicht eintrete, sei es, daß er die Annahme des Gutes verweigere, sei es, daß der Auslieferung an ihn ein anderes Hindernis entgegenstehe. Sobald dieser Fall eintrete, habe die Eisenbahn lediglich nach den Weisungen des Absenders zu verfahren, welcher demgemäß auch von der Ursache des Ablieferungshindernisses unverzüglich in Kenntnis zu setzen sei. Die hierauf ergehende Verfügung, was mit dem Gute geschehen solle, nachdem der Frachtvertrag nicht hat durch Ablieferung desselben erfüllt werden können, habe eine wesentlich andere Bedeutung als die nachträgliche Verfügung des Absenders im Sinne des § 64 der Verkehrsordnung und des Art. 15 des Internationalen Übereinkommens. In Ermangelung einer klaren und positiven Bestimmung aber, welche dazu nötige, die Erfüllung der für die nachträglichen Verfügungen des Absenders geltenden formellen Voraussetzungen auch dann zu fordern, wenn dem Absender infolge der Unbestellbarkeit des Gutes dieses zur Verfügung gestellt wird und er hierauf eine Anweisung des in § 46 Abs. 2 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften unter b, c und e bezeichneten Inhaltes erteile, erscheine es bedenklich, im Wege der ausdehnenden Interpretation eine solche Beschränkung anzuordnen. Man vermöge sich hiernach der im Abs. 1 des § 53 a. a. O. zur Geltung gelangten gegenteiligen Auffassung nicht anzuschließen, obwohl diese auch in der das Internationale Übereinkommen behandelnden Literatur die vorherrschende sei. (Vergl. besonders Gerstner, Internat. Frachtrecht, Berlin 1893, S. 258 und 299.)“

Unseres Wissens hat dieser Beschluß des Eisenbahn-Verkehrsverbandes, obwohl er nicht rechtsverbindlich ist, im Laufe eines Jahrzehnts keinerlei Unzuträglichkeiten im Gefolge gehabt.

Demgegenüber bedeutet die strenge Durchführung der Bestimmungen des Art. 15 Int. Üb. in Fällen von Ablieferungshindernissen für den Absender wie für die Eisenbahn eine äußerst drückende Erschwernis. Dies wird auch vom Zentralamt insofern anerkannt, als eine Ausnahme hinsichtlich derjenigen Fälle befürwortet wird, in denen der Absender dem Empfänger, der die Abnahme verweigerte, das Frachtbriefduplikat bereits übersendet hat. Bedingungsweise wird ferner die gleiche Ausnahme befürwortet, wenn Annahmeverzug vorliegt und dem Empfänger das Frachtbriefduplikat bereits übersendet wurde. Das Zentralamt vertritt also die Auffassung daß es durchaus nicht in allen Fällen tunlich sei, die Ausführung der auf Grund von Art. 24 eingeforderten Verfügungen von der strengen Beobachtung der in Art. 15 vorgeschriebenen Formen abhängig zu machen. Die Verwirklichung der in den verschiedenen Kommentaren zum Internationalen Übereinkommen vertretenen Ansichten stößt hiernach in der Praxis auf nicht unerhebliche Schwierigkeiten und würde schließlich dazu führen, daß der Absender beim Abhandenkommen des Frachtbriefduplikates oder bei dessen bereits erfolgter Weitergabe an einen Dritten überhaupt nicht mehr in der Lage ist, über die auf seine Kosten und Gefahr in der Bestimmungsstation lagernde Sendung zu verfügen. Ob die Herbeiführung eines solchen Zustandes erwünscht ist oder beabsichtigt war, erscheint sehr fraglich angesichts der Tatsache, daß der Absender auch ohne Vorlegung des Frachtbriefduplikates seine Ansprüche aus dem Frachtvertrage gegen die Eisenbahn selbst gerichtlich geltend machen kann, wenn er nur nachweist, daß der Empfänger die Abnahme des Gutes verweigert hatte. (Art. 26 Int. Üb., § 73 E.-V.-O.) In der Tat sehen sich die Eisenbahnen, um einem so unhaltbaren Zustande zu begegnen und die Abgabe einer Verfügung nicht überhaupt unmöglich zu machen, sehr oft veranlaßt, den Absender von der Verpflichtung zur Vorlegung des Frachtbriefduplikates notgedrungen zu entbinden.

Die weitere Frage, ob die Abgabe der Verfügung auch bei Ablieferungshindernissen mittels des vorgeschriebenen Vordruckes erfolgen muß, ist formeller und nebensächlicher Art. Vom praktischen Standpunkte wäre wohl zu wünschen, daß auch auf diese Forderung nach dem Vorgange der deutschen Bahnen allgemein verzichtet würde. Die schnelle Erledigung der Anweisungen würde wenigstens wesentlich gefördert werden, wenn der Absender die Verfügung in beliebiger Form, nicht nur unter Benutzung eines bestimmten, nur bei den Güterabfertigungsstellen erhältlichen Vordruckes erteilen könnte. Hierbei soll nicht verkannt werden, daß jener Vordruck insofern gewisse Vorzüge besitzt, als er im internationalen Verkehr über die Schwierigkeiten der Übersetzung leichter hinweghilft. In verschiedenen Verbänden wird übrigens heute schon wie im deutschen Verkehre verfahren. In dieser Beziehung ist darauf hinzuweisen, daß die Benachrichtigungsschreiben, durch welche der Absender vom Eintritt des Ablieferungshindernisses in Kenntnis gesetzt wird, vielfach zugleich zur Aufnahme der Verfügung eingerichtet sind. (Vergl. z. B. Muster 16 zu den Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften.) Für das große Verkehrsgebiet des niederländisch-deutsch-russischen Eisenbahnverbandes enthält sogar der Tarif Teil I, Abt. A im Art. 24 Zus. 6 die Vorschrift, daß der Absender seine Verfügung auf demselben Schreiben abzugeben hat, auf welchem ihm das Ablieferungshindernis angezeigt wurde.

Die Erfahrungen eines Jahrzehnts haben ausreichend dargetan, daß weder ein Bedürfnis zur Wahrung der Rechte des Empfängers, noch eine Notwendigkeit für die Eisenbahnen vorliegt, die Verfügungen des Absenders auch in Fällen von Ablieferungshindernissen in formeller Hinsicht der Wirkung des Art. 15 Int. Üb. zu unterstellen. Und wenn man auch in einem umfassenden Verkehrsgebiete schon heute davon absieht, die Verwendung eines bestimmten Formulars zu fordern, so bleibt doch zu wünschen, daß allenthalben ein einheitliches Verfahren platzgreift und insbesondere die im deutschen Verkehre bereits befriedigend gelöste Frage, ob in Fällen der bezeichneten Art auf die Vorlegung des Frachtbriefduplikates verzichtet werden kann, auch für den internationalen Verkehr im zustimmenden Sinne erledigt und damit eine als drückend empfundene Verkehrserschwernis endlich beseitigt wird.

Dresden, Mai 1904.

Max Funger.

Schnellbetrieb auf Hauptbahnen.

In der soeben in Frankfurt a/M. zusammengetretenen 45. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure hielt vor einer glänzenden Zuhörerschaft im Saalbau der Geh. Reg.-Rat v. Borries, Professor an der Technischen Hochschule zu Charlottenburg, einen Vortrag über den Schnellbetrieb auf Hauptbahnen, der wegen seiner Schlußfolgerungen und praktischen Vorschläge für eine baldmögliche Durchführung des elektrischen Schnellbetriebes das allgemeinste Interesse beanspruchte.

Anknüpfend an die bekannten Versuchsfahrten der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen auf der Militäreisenbahn Berlin-Zossen, bei denen Geschwindigkeiten bis zu 210 km in der Stunde erreicht wurden, legt Redner — wie wir einem Berichte der „B. N. N." über den Vortrag entnehmen — dar, daß die elektrische Schnellbahn in eisenbahntechnischer Beziehung bis zu einer brauchbaren Entwicklungsweise gelangt ist. Eine Erprobung in regelmäßigem, dauerndem Betriebe wäre freilich dringend erwünscht, um die einzelnen Einrichtungen in eine für die allgemeine Verwendung möglichst zweckmäßige Form bringen zu können. Besonders lehrreiche Beobachtungen wurden über den Bewegungswiderstand und Kraftverbrauch der Wagen gemacht. Der Luftdruck auf die Vorderflächen war weit geringer, als man bislang vielfach annahm. Der Luftwiderstand nimmt mit der Geschwindigkeit etwas zu, macht aber bei den großen Geschwindigkeiten nur einen geringen Teil des ganzen Bewegungswiderstandes aus. Der Hauptteil ist Luftwiderstand. Der Kraftverbrauch betrug für 150 und 200 km rund 750 und 1600 PS; er ist also bei 150 km etwa ebenso groß wie bei einem Dampfschnellzuge und erreicht bei 200 km die Höchstleistungen der Dampflokomotiven. Solche Leistungen aufzuwenden, um in einem Wagen 40 Personen zu befördern, würde wirtschaftlich unmöglich sein. Man wird daher auf eine erhebliche Verminderung des Bewegungswiderstandes im Verhältnis zum Fassungsraum des Zuges hinarbeiten müssen. Die anfangs noch ziemlich langen Bremswege werden sich voraussichtlich bei den angegebenen Geschwindigkeiten auf 600 bezw. 900 m beschränken lassen.

Ein Vergleich mit den jetzigen Dampflokomotiven ergibt zunächst, daß man auch mit diesen ohne Bedenken viel rascher fahren kann, als dies im regelmäßigen Dienste geschieht. Das beweisen zahlreiche Einzelfahrten im In- und Auslande, bei denen Geschwindigkeiten von 140 km und mehr erreicht wurden. Gut gebaute vier- und fünfachsige Lokomotiven mit Drehgestellen bewegen sich auf gutliegenden Gleisen auch bei diesen Geschwindigkeiten noch mit voller Sicherheit. Im regelmäßigen Betriebe fährt man aber nicht schneller als durchschnittlich höchstens 90—95 km auf langen Strecken, weil noch höhere Geschwindigkeiten viel zu teuer werden. Die Dampflokomotive verbraucht schon bei 90—100 km Geschwindigkeit etwa die Hälfte ihrer Leistung für ihre eigene Fortbewegung, und nur die andere Hälfte bewegt die zahlende Last. Die heutigen Schnellzüge wiegen 250 bis 300 t, bisweilen 400 t und fassen 200 bis 300 Personen. Kleine, leichte Schnellzüge zu fahren ist unrentabel, weil die von der Last unabhängigen Betriebskosten zu groß sind. Die ganze Gestaltung des Dampfbetriebes weist also auf die Beförderung einzelner schwerer Schnellzüge hin. Nur hierdurch ist den Haupterfordernissen des Verkehrs: mäßiges Fahrgeld und große Geschwindigkeit, gleichmäßig zu genügen. Nun hat ja allerdings auch die Dampflokomotive Verbesserungen erfahren, die ihre Leistungsfähigkeit bei gleichem, eigenem Kraftverbrauch gesteigert haben. Gerade in Deutschland ist durch die Verbundwirkung und den Heißdampf viel erreicht worden. Es steigt auch die Lokomotivleistung innerhalb gewisser Grenzen mit zunehmender Geschwindigkeit. Bei etwa 100 km Geschwindigkeit werden aber die günstigsten Verhältnisse erreicht. Als Grundlage für die heute erreichbaren Leistungen des Dampfbetriebes können Lokomotiven von 1100 bis 1750 PS gelten, die betriebssicher 70 bis 80 t wiegen und in der Beschaffung und Unterhaltung entsprechende Kosten verursachen. Nehmen wir unter Zugrundelegung der oben entwickelten Gesichtspunkte hinsichtlich der Rentabilität an, daß der von solchen Lokomotiven bewegte Zug immer noch mindestens 180 Personenplätze I. und II. Klasse wird enthalten müssen, wozu noch häufig ein Personen- oder Speisewagen hinzukommen wird, so wird dieser Zug, der ein Gewicht von rund 280 t hat, sich bei gutem Wetter mit 100 bis 120 km Grundgeschwindigkeit befördern lassen. Man würde damit auf günstig gelegenen Bahnstrecken auf große Entfernungen Durchschnittsgeschwindigkeiten von höchstens 90 bis 110 km erreichen, je nachdem man Lokomotiven von 1100 bis 1750 PS verwendet. Mit einer Steigerung der Lokomotivleistung um 650 PS werden also nur 20 km mehr erreicht, ein Zeichen, daß bei diesen Geschwindigkeiten die Dampflokomotive am Ende ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit angelangt ist. Was über 100 km auf günstigen Strecken geht, sind nach Ansicht des Vortragenden Sportleistungen. Wenn daher die preußischen Staatsbahnen die Durchschnittsgeschwindigkeit auf einzelnen günstigen Strecken, wie Berlin-Cöln, auf 100 km bringen, so werden sie allen berechtigten Ansprüchen genügt haben.

Die Ziele beider Betriebsarten sind hiernach völlig verschieden. Das Bestreben, die Geschwindigkeiten der Dampfschnellzüge zu erhöhen, hat eine ganz andere Bedeutung als der elektrische Schnellbetrieb, welcher eine häufigere Verbindung mit erheblich höherer Geschwindigkeit herstellen will. Das bedeutet eine völlige Umgestaltung des Verkehrs, eine Unabhängigkeit von der Tageszeit und eine Kürze der Fahrzeiten, die den Fernverkehr dem der Vorortbahnen ähnlich gestalten. Damit werden Vorteile gewonnen, die eine wesentliche Steigerung des Verkehrs erwarten lassen. Immerhin darf man nicht vergessen, daß auch der Personenverkehr begrenzte Bedürfnisse hat, über die hinaus auch die beste Beförderungsgelegenheit wenig mehr anregt. Man sollte daher zunächst den elektrischen Schnellbetrieb nicht zu kostspielig einrichten. Den größten Teil der Betriebskosten verursacht die Zugkraft. Da sie hauptsächlich vom Luftwiderstande abhängt, so muß dieser möglichst verringert werden, indem man beide Enden des Zuges schlank zuschärft und alle Seitenflächen möglichst glatt und ohne Vorsprung herstellt. Das kann am besten bei einem Zuge aus mehreren, dicht aneinander schließenden Triebwagen geschehen. Zu klein darf der Zug nicht sein, da sonst Luftwiderstand, Zugkraft und Kosten im Verhältnis zur Platzzahl zu groß ausfallen. Ein Zug aus drei sechsachsigen Wagen mit 100 Plätzen, vorn und hinten mit Gepäckwagen, würde den gestellten Anforderungen entsprechen. Er würde besetzt etwa 200 t wiegen und bei 160 km Geschwindigkeit eine Zugkraft von 1260 kg und eine Nutzleistung von 750 PS erfordern. Die Einteilung in I. und II. Klasse sollte beibehalten werden, da man bei uns auf der Eisenbahn besonders sparsam ist, Züge mit I. Klasse also wenig benutzt werden würden. Mit Rücksicht auf die kürzere Fahrzeit kann die Bequemlichkeit der Einteilung etwas beschränkt werden. An Erfrischungen werden kalte Speisen und Getränke genügen, deren Mitführung nur den Raum eines Abteils erfordert.

Eine der Hauptfragen ist nun: Soll man den elektrischen Betrieb auf den vorhandenen Bahnen einführen oder gleich neue Schnellbahnen bauen? Diese würden selbstverständlich sehr teuer sein und den vorhandenen Bahnen den Personenverkehr größtenteils entziehen. Vortragender ist der Meinung, daß der zu erwartende Verkehr selbst auf Linien wie Berlin-Hamburg und Berlin-Cöln die Anlage besonderer elektrischer Schnellbahnen nur da lohnen wird, wo die vorhandene Bahn durch die übrigen Züge schon derart besetzt ist, daß sie für den Schnellverkehr keinen Raum mehr bietet. Es käme

daher in jedem Falle darauf an, zu prüfen, ob der Schnellverkehr in den bleibenden Verkehr der langsamen Personen- und Güterzüge eingefügt werden kann. Bei solchen Neuerungen pflegt man bei uns die weitestgehenden Forderungen für die Betriebssicherheit und dergleichen aufzustellen. So hat man auch jetzt wieder für den elektrischen Schnellbetrieb eine eigene zwei- oder dreigleisige Bahn ohne Zwischenstationen, Weichen, Übergänge und Überholungen anderer Züge als unerläßlich bezeichnet. Bei dem Bau der Nürnberg-Fürther Bahn, der ersten in Deutschland, wurde seinerzeit von der obersten Gesundheitsbehörde verlangt, daß die Bahn auf beiden Seiten mit hohen Bretterzäunen versehen werde, damit die Zuschauer durch das Ansehen der rasch vorbeifahrenden Züge nicht geschädigt würden. Glücklicherweise wurden die Zäune nicht ausgeführt, sonst hätten wir sie jetzt vielleicht auf allen Bahnen. Hüten wir uns jetzt vor neuen Bretterzäunen! Bahnübergänge in Schienenhöhe bieten für den Schnellverkehr kaum größere Bedenken als jetzt. Vor unvorhergesehenen Straßenfuhrwerken, Vieh usw. kommen auch die jetzigen Züge selten rechtzeitig zum Halten, sondern sie überfahren sie, ohne selber aus dem Gleis zu kommen. Die langen elektrischen, vorn zugeschärften Wagen würden ein Fahrthindernis noch besser durchschneiden als jetzt die Lokomotiven. Bei Entgleisungen bieten die langen Wagen besonders guten Schutz. Überholungen langsam fahrender Züge durch die elektrischen haben an sich ebenfalls kein besonderes Bedenken, da sie durch die Signaleinrichtungen schon jetzt völlig gedeckt sind. Zu Zeiten, in denen die elektrischen Schnellzüge in kurzen Pausen fahren, sind sie allerdings schwer durchführbar. Man muß daher an dem bestehenden Fahrplan prüfen, ob die betreffende Bahnstrecke noch Raum für den Schnellverkehr bietet. Nach dieser Richtung würden die Verhältnisse auf der Berlin-Hamburger Strecke z. B. sehr günstig liegen.

Nach der Ansicht vieler mit den Ergebnissen der Schnellfahrversuche vertrauten Fachleute ist eine Geschwindigkeit von 150 km vorläufig ausreichend und zweckmäßig, da der Zeitgewinn von 150 auf 200 km nicht groß genug ist, die Schwierigkeiten und Kosten aber mindestens mit dem Quadrat der Geschwindigkeit, also um etwa 80 % wachsen. Bei 150 bis 160 km reicht der schwere Oberbau der preußischen Staatsbahnen mit Schienen von 41 kg/m völlig aus, umsomehr, als man die Wagenachsen künftig weniger belasten wird. Daß die Schnellbahnwagen das Gleis stärker beanspruchen, ist nicht anzunehmen, da sie trotz ihrer größeren Fahrgeschwindigkeit keine stärkeren Lenkkräfte erfordern. Die bei den Berliner Versuchen angewandten Schutzschienen scheinen aus demselben Grunde überflüssig.

Eine günstige Gelegenheit, den elektrischen Schnellbetrieb baldigst in den öffentlichen Verkehr einzuführen, bietet die Hauptbahn Berlin-Potsdam-Wildpark, auf welcher der größte Teil der Vorortzüge durch die doppelte Anzahl elektrischer Züge ersetzt werden könnte. Hier würde eine Geschwindigkeit von 120 km ausreichen, um die Fahrzeit auf fast die Hälfte der jetzigen zu verkürzen.

Die Schwierigkeit des Einnahmeausfalles würde sich jedenfalls bei der Einführung des elektrischen Betriebes auf vorhandenen Staatsbahnstrecken am ehesten überwinden lassen. Den Unternehmern könnte ein Anteil an den Einnahmen zugesichert werden, der ihrem Anteil an den Ausgaben etwa gleichkäme. Die zu erwartende Verkehrszunahme käme beiden Beteiligten zugute. Andere in Frage kommende Linien sind größtenteils so stark belastet, daß ohnehin über kurz oder lang weitere Gleise gebaut werden müssen. Entlastet man diese Strecken durch besondere elektrische Schnellbahnen von dem durchgehenden Schnellverkehr, so fallen damit die Züge fort, die den übrigen langsameren Verkehr der Personen- und Güterzüge am meisten beschränken. Wird mit der Zugkraft sparsam umgegangen und ist der nötige Verkehr vorhanden, so wird sich der Betrieb der elektrischen Schnellbahnen zweifellos lohnend gestalten.

Aufenthalts- und Unterkunftsräume für Eisenbahnarbeiter.

Unter dieser Überschrift veröffentlicht Eisenbahndirektionspräsident Seydel in Halle a/S. im Mai-Juni-Heft des Archivs für Eisenbahnwesen eine sehr lesenswerte Abhandlung, aus der wir hier das Wichtigste mitteilen.

„Es liegt in der Natur des Eisenbahndienstes", so heißt es in der Einleitung, „daß die überwiegende Mehrzahl der in diesem Dienste beschäftigten Arbeiter ihre Arbeit im Freien oder in offenen zugigen Schuppen verrichten muß. Alle diese nach vielen Tausenden zählenden Arbeiter sind den Unbilden der Witterung, Hitze und Kälte, Sturm und Regen, mehr oder weniger schutzlos ausgesetzt. Nur in den Arbeitspausen haben sie Zeit und Gelegenheit, vorübergehend Schutz dagegen zu suchen. Diese Pausen sind aber in zahlreichen Fällen wechselnd und in ihrer Ausdehnung unbestimmt, weil sie den Bedürfnissen des Betriebes und des Verkehrs angepaßt werden müssen; oft müssen sie, um den Anforderungen des Betriebes zu genügen, unvermutet verkürzt oder verlegt werden. Eine volle Ausnutzung der Arbeitspausen, um die nötige Erholung und vorübergehend Schutz gegen Wind und Wetter zu finden, ist nur dann überall möglich, wenn es gelingt, nicht nur überhaupt geeignete Aufenthalts- oder Unterkunftsräume zu schaffen, sondern diese Räume vor allem auch unter Berücksichtigung der örtlichen Besonderheiten an solchen Stellen zu errichten, daß die Arbeiter jederzeit und ohne Zeitverlust davon Gebrauch machen können. Dies zu erreichen, ist in vielen Fällen keineswegs leicht; die Schwierigkeiten, die dabei gegenüber den Eigentümlichkeiten des Eisenbahnbetriebes und der diesem Betriebe dienenden Anlagen zu überwinden sind, sind sogar häufig so groß, daß eine nach allen Richtungen hin und in jedem Falle befriedigende Lösung der Aufgabe geradezu unmöglich erscheint. Und doch muß bei der großen Bedeutung, die diese Frage für die Wohlfahrt der Arbeiter hat, mit allen Mitteln dahin gestrebt werden, daß sämtliche Arbeiter die ihnen zum Einnehmen der Mahlzeit und sonst gewährten Ruhepausen geschützt und behaglich verbringen können."

Es wird dort weiter ausgeführt, daß diese Schwierigkeiten namentlich bei den auf freier Strecke und bei den auf großen, ausgedehnten Bahnhöfen tätigen Arbeitern hervortreten. Die althergebrachte und weitverbreitete Übung, die Kasten alter, ausgedienter Eisenbahnwagen zur Schaffung der Unterkunft zu verwenden, sei nur ein Notbehelf. Der Raum sei zu klein, im Sommer unerträglich heiß, im Winter oft überheizt, gute und reine Luft sei fast nie darin zu finden. Nicht viel besser stehe es mit den oft zu solchem Zweck benutzten Kellerräumen oder Wellblechbuden. Die Frage sei, wie könne man es besser machen. Mit dieser Frage habe man sich im Direktionsbezirk Halle seit längerer Zeit sehr eingehend beschäftigt. Der Erfolg der angestellten Versuche sei so günstig, daß er hier mitgeteilt werden solle, um vielleicht an dieser oder jener Stelle zu ähnlichen Versuchen Anregung zu geben.

Der Aufsatz unterscheidet nun 1. die auf freier Strecke beschäftigten Bahnunterhaltungsarbeiter und 2. die auf den Bahnhöfen beschäftigten Arbeiter verschiedener Art.

Für die erstgenannten Arbeiter habe man vielfach durch Beschaffung von Zelten dem Mangel abzuhelfen gesucht. Aber auch diese seien nicht vollkommen, der Raum zu beschränkt, das Regenwasser dringe von unten ein usw. Dann sei man zur Errichtung von Blockhäusern übergegangen, die in gewissen Abständen errichtet wurden. Aber sie sind nicht ohne weiteres versetzbar und bedürfen der Aufsicht.

Neuerdings ist nun im Bezirk der Eisenbahndirektion Halle ein weiterer Versuch gemacht worden, der darauf hinausläuft, die beweglichen Zelte durch bewegliche Schutzhütten zu ersetzen. Diese im Grundriß etwa 3 × 2 m großen, aus 26 bis 30 mm starken Brettern gefertigten Schutzhütten bestehen aus fünf Teilen, nämlich zwei Seitenwänden, einer Hinterwand und zwei mit gefirnistem Segeltuche bezogenen Dachteilen, die leicht und ohne großen Zeitaufwand zusammengesetzt und auseinandergenommen werden können. Sie sind vorn offen, das Dach ist nach hinten geneigt, die lichte Höhe beträgt an der vorderen offenen Seite 2,10 m, an der geschlossenen Rückseite 1,60 m. Bei der Beförderung von einer Aufstellungsstelle zur anderen wird die Hütte auseinandergenommen und auf dem Bahnmeisterwagen fortgeschafft. Mittels zweier an den äußeren

Seitenwänden einzuhakenden Handbretter (Tragbäume) kann die fertig zusammengesetzte Hütte von vier Mann aufgehoben und je nach dem Bedürfnisse umgesetzt oder verrückt werden. An den Innenseiten werden auf abnehmbare eiserne Konsolen Sitzbretter gelegt, auf denen bis zu zwölf Arbeiter Platz finden können. Die Schutzhütten bilden damit einen wesentlich vervollkommneten Ersatz für die Zelte. Sie haben vor diesen den Vorzug, nicht nur eine ausreichende und gut geschützte Unterkunft zu gewähren, sondern auch jederzeit sofort versetzt werden zu können, so daß immer der günstigste Platz gewählt und der Windrichtung sowie den Bodenverhältnissen beliebig Rechnung getragen werden kann. Beim Gebrauche pflegt vor der offenen Seite der Hütte das Herdfeuer zum Kochen oder Erwärmen der Speisen angemacht und die Hütte selbst so gestellt zu werden, daß der Rauch nicht hereinzieht. Der Erfinder hat auch für die Feuerstelle eine zweckmäßige und beliebte Einrichtung geschaffen. An einem aus alten Siederohren hergestellten, etwa 2 m hohen Dreibock hängt, durch Drähte befestigt, eine etwa 60 cm im Geviert große Platte aus starkem Eisenblech, unter der das Feuer brennt. Auf die Platte, die wesentlich mehr Raum dafür bietet, als die vielfach gebräuchlichen sogenannten Kanonenöfen, werden die Kochgefäße gesetzt, welche somit auf einem improvisierten Herde stehen und bequem aufgestellt und herabgenommen werden können. Bei kalten Regen- oder Wintertagen hat die ganze Einrichtung auch noch einen weiteren Vorteil: wenn das Feuer so weit heruntergebrannt ist, daß die Rauchentwicklung nachläßt und nur noch reichlich Glut vorhanden ist, wird die Hütte, mit der Rückseite gegen die Windrichtung, dicht an die Feuerstelle herangerückt; durch den an beiden Seiten vorbeistreichenden Wind wird dann die von der Feuerstelle ausstrahlende Wärme in das offene Häuschen gedrängt und letzteres dadurch angenehm erwärmt, so daß man beim Eintreten vollkommen die Empfindung hat, in einen geheizten Raum zu gelangen. So vereinigt die bewegliche Schutzhütte in der Tat eine ganze Reihe von nicht zu unterschätzenden Vorzügen.

Der Erfinder dieser Einrichtung ist der Königliche Eisenbahndirektor Sachse in Cottbus, der bereits sämtliche Bahnmeistereien und Arbeiterrotten seines Inspektionsbezirks mit diesen Schutzhütten ausgerüstet und sehr befriedigende Ergebnisse damit erzielt hat. Herr Sachse beziffert die Gesamtkosten einer Hütte einschließlich der Sitzbretter auf etwa 76 ℳ, wenn die Hütten durch Handwerker der Verwaltung unter Benutzung altbrauchbaren Materials für die Eisenteile hergestellt werden. Die Herstellung der Feldherde kostet ohne den Wert des verwendeten Altmaterials bei größeren Beschaffungen nur etwa 60 ₰ bis 1 ℳ für das Stück.

Für die auf den Bahnhöfen beschäftigten Arbeiter will der Aufsatz auf Grund der von den Arbeitern selbst geäußerten übereinstimmenden Wünsche Aufenthaltsräume nach folgenden Grundsätzen aufgestellt wissen: 1. Die erforderlichen Gebäude sind tunlichst in unmittelbarer Nähe der verschiedenen Arbeitsstellen zu errichten. 2. Für jede Arbeitergruppe sind danach, soweit nötig, besondere Gebäude herzustellen; jedenfalls sind getrennte Aufenthaltsräume für die einzelnen Arbeiterklassen vorzusehen. 3. Es ist für einen schienenfreien und geschützten Zugang für die Angehörigen, welche das Essen bringen, zu sorgen. 4. Die Aufenthaltsräume sind von vornherein so geräumig anzulegen, daß ausreichend Licht und Luft vorhanden ist und bei eintretender Vermehrung des Arbeiterpersonals nicht sogleich Platzmangel eintritt. Es könne den Bedürfnissen der Bediensteten nur dann Rechnung getragen werden, wenn überall an den in Betracht kommenden Stellen je besondere Räume geschaffen werden, welche jederzeit und ohne Verzug benutzt werden können, um auch kurze Ruhepausen darin zubringen zu können.

Bei dem Umbau und der Erweiterung eines großen, ausgedehnten Bahnhofs im Direktionsbezirk Halle hat man die Plätze den dargestellten Grundsätzen entsprechend ausgewählt und bei der Einrichtung und Ausstattung der Gebäude folgende Grundsätze durchgeführt: a) Der eigentliche Aufenthaltsraum ist nur als solcher zu verwenden und nicht für andere Zwecke mitzubenutzen. Er erhält einen gemauerten Herd, der im Winter zugleich zum Erwärmen des Raumes dient. Im Sommer, wenn nicht geheizt wird, dient die Herdplatte zum Aufstellen von Gaskochern oder, wo das Gas fehlt, von Petroleumkochern zum Zubereiten oder Erwärmen der Speisen. b) An den Aufenthaltsraum schließt sich ein besonderer Raum zum Waschen und zum Aufbewahren der Kleider an. Alle Arbeiter bewahren erfahrungsgemäß in den Aufenthaltsräumen eine Anzahl von Kleidungsstücken auf: Arbeitsanzüge, wärmere Überkleider für kaltes und regnerisches Wetter usw. Wo eine größere Zahl von Arbeitern in Frage kommt, ist für diese Kleider in der Regel kein genügender Platz vorhanden; vor allem aber verschlechtern die Ausdünstungen dieser vielbenutzten Sachen die Luft in solchem Maße, daß es durchaus erwünscht ist, sie anderswo unterzubringen. c) Das Unterbringen der Waschein-richtungen in einem besonderen Raume empfiehlt sich schon deshalb, weil auch hierfür in dem eigentlichen Aufenthaltsraume selten der nötige Platz zur Verfügung steht und gerade aus diesem Grunde diese Einrichtungen meist unzulänglich und daher sehr unbequem zu benutzen sind, so daß sie ihren Zweck verfehlen. Nur wenn es sich um eine ganz geringe Zahl von Arbeitern handelt, bedarf es hierfür, wie auch für die Kleider keines besonderen Raumes. Wenn es sich um die Befriedigung der Bedürfnisse einer größeren Zahl von Arbeitern handelt, werden sogen. Waschbatterien verwendet, d. h. eine Reihe gußeiserner, innen emaillierter Becken, deren Inhalt durch Umkippen in die Abfallrohre entleert werden kann und deren Zahl sich insoweit nach der Zahl der Arbeiter richtet, daß die einzelnen Leute, wenn sie sich reinigen wollen, nicht so lange aufeinander zu warten brauchen. d) Wo irgend möglich, ist die Wascheinrichtung an die Wasserleitung anzuschließen, damit jederzeit beliebig Wasser zur Verfügung steht, und zwar grundsätzlich an die Trinkwasserleitung, weil sonst die Arbeiter leicht versucht werden, ungeeignetes und der Gesundheit nachteiliges Wasser zu genießen. Um ein Einfrieren der Leitungen zu vermeiden, dürfen die letzteren nicht an den Außenwänden des Gebäudes angebracht werden. e) Im Innern des Gebäudes sind an geeigneten Stellen in halber Höhe, so daß sie den Verkehr nicht behindern, einfache Spinde anzubringen, und zwar in solcher Zahl, daß jeder Arbeiter ein solches Spind, für dessen Verschluß er selbst zu sorgen hat, zugewiesen erhalten kann. Die Arbeiter haben solche Gelasse nötig, um ihre Sachen, namentlich mitgebrachte Speisevorräte, darin aufzubewahren; sie behelfen sich sonst mit selbstbeschafften Kisten, die überall im Wege stehen und den Raum beschränken. f) Vor dem Aufenthaltsraume wird ein besonderer Vorraum vorgesehen, der teils als Windfang, teils zur Niederlegung und Aufbewahrung von Arbeitsgeräten, Fahrrädern usw. dient. g) Außerhalb des Gebäudes befindet sich in angemessener Entfernung ein Abort und, wo Wasserleitung nicht vorhanden ist, ein Brunnen. h) Die Reinigung, Lüftung und Heizung des Gebäudes wird entweder abwechselnd von einem Arbeiter der Gruppe besorgt oder besonderen Arbeitern übertragen, die in der Regel mehrere Gebäude zugleich bedienen können.

In dem Gebäude für das auf dem Bahnhof stationierte Zugpersonal ist dem einmütig geäußerten Wunsch dieser Beamten Rechnung getragen, das bezeichnete Gebäude so herzurichten, daß den Bediensteten die Möglichkeit gegeben werde, Pelze, Mäntel, Bettwäsche, Dienstanweisungen und andere Dienstsachen und Gebrauchsgegenstände, die sie sonst nach beendetem Dienste mit nach Hause tragen und beim Dienstantritt von dort wieder zurückschleppen müssen, während der dienstfreien Zeit dort aufzubewahren. In dem Gebäude sind darauf etwa 180 Schränke aufgestellt und den Bediensteten überwiesen worden. Gleichzeitig ist darin eine große Wascheinrichtung vorgesehen und so eine Anlage geschaffen, die von den Bediensteten mit lebhafter Befriedigung aufgenommen ist.

In dem Schlußwort zu dieser Darlegung betont der Verfasser, daß die geschilderten Anlagen natürlich kostspielig seien; die Kostenfrage dürfe aber kein Hindernis bilden, wenn es gelte, auf dem Gebiete der Fürsorge für die einen schweren und verantwortungsvollen Dienst verrichtenden Eisenbahnarbeiter die Pflicht des Arbeitgebers voll zu erfüllen.

Das sind goldene Worte, denen wir allerorten Nacheiferung durch die Tat wünschen! Die entstehenden verhältnismäßig geringfügigen Ausgaben werden sich reichlich lohnen durch die bessere Gesundheit und die größere Lust, mit der die Arbeit verrichtet wird.

Indem wir diese uneingeschränkte Anerkennung der obigen Ausführungen voranschicken, wollen wir mit einigen wenigen Bemerkungen nicht zurückhalten: Die beweglichen Schutzhütten scheinen uns an demselben Mangel zu leiden, der im Aufsatz selbst an den Zelten gerügt wird, nämlich dem Fehlen jeden festen Bodens, so daß die Feuchtigkeit des Erdreichs, sei sie durch Regen oder Schnee herbeigeführt, sich den in der Hütte sich Aufhaltenden mitteilt. Sollte nicht die Anbringung und Mitführung eines festen, aus mehreren Dielenstücken bestehenden Fußbodens mit geringen Kosten möglich sein? Bei gutem, trocknem Wetter würden die betreffenden Bestandteile zurückgelassen werden können. Wenn weiter für die Unterkunft auf den Bahnhöfen gefordert wird, daß für jede Arbeitergruppe besondere Gebäude oder doch Räume hergestellt werden, weil die Zugehörigen der einzelnen Gruppen durchaus unter sich sein wollen, so möchten wir dieses Zugeständnis an die Wünsche der Arbeiter als sehr weitgehend bezeichnen. Sollte es nicht möglich sein, beispielsweise Bahnhofsarbeitern und Rangierern dieselben Räume anzuweisen? Dem Absonderungstrieb dieser einzelnen Arbeiterklassen verwaltungsseitig Vorschub zu leisten, scheint uns nicht gerade empfehlenswert, wenn wir auch dem Verfasser zustimmen, daß da, wo die Verhältnisse wegen der Entfernung vom Arbeitspunkt und wegen der großen Zahl der den einzelnen Klassen angehörigen Arbeiter getrennte Räume bedingen, solche auch anzulegen sind. Auf die Nähe der Räume zur Arbeitsstätte möchten wir wegen des dadurch ermöglichten längeren Ausruhens größeren Wert legen, als auf die Klassenabsonderung. v. M.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preußischer Landeseisenbahnrat.** Die Tagesordnung für die Sitzung am 16. d. M. ist folgende: 1. Wahl des ständigen Ausschusses zur Vorbereitung der Beratungen des Landeseisenbahnrats gemäß § 12 des Gesetzes vom 1. Juni 1882. 2. Ausnahmetarif für Sand zum Spülversatz in Kohlenbergwerken. 3. Ausnahmetarif für Zement nach den deutschen Seehäfen zur überseeischen Ausfuhr. 4. Ausnahmetarif für Wegebaustoffe in Ost- und Westpreußen. 5. Mitteilung über genehmigte Ausnahmetarife.

— **Beförderung von Sprengstoffsendungen über unbewachte Eisenbahnüberwege.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Königlichen Eisenbahndirektionen einen Erlaß der Minister des Innern und für Handel und Gewerbe vom 14. April d. J. nebst Anlage, betreffend Befähigungsnachweise der Führer von Sprengstofftransporten, zur Kenntnis und weiteren Veranlassung zugehen lassen. Der Reichskanzler ist ersucht worden, die übrigen Bundesstaaten zu gleichen Maßnahmen zu veranlassen. Inhaltlich des bezeichneten Erlasses hat es sich zur Verminderung der bei der Beförderung von Sprengstoffsendungen über unbewachte Eisenbahnüberwege beobachteten Gefahren als notwendig erwiesen, von den Führern derartiger Transporte besondere Zuverlässigkeit und die Kenntnis der behördlichen Vorschriften über den Verkehr mit Sprengstoffen zu fordern. Die vereinigten Sprengstoff- und Pulverfabriken haben zu diesem Zweck Anstellungsbedingungen und eine Dienstanweisung für Führer von Sprengstoff- und Pulvertransporten vereinbart und sich verpflichtet, nur solche Führer für die Ausstellung von Erlaubnisscheinen zum Besitz von Sprengstoffen bei den Polizeibehörden vorzuschlagen, welche ihnen als besonders zuverlässig bekannt und mit den einschlägigen behördlichen Bestimmungen vertraut sind.

Dementsprechend sind die Ortspolizeibehörden anzuweisen, Anträge auf Erteilung von Erlaubnisscheinen zum Besitze von Sprengstoffen an Transportführer künftig nur dann zu genehmigen, wenn der Arbeitgeber einen mit seiner und der Unterschrift des betreffenden Transportführers versehenen Vertrag vorlegt, der den von den vereinigten Sprengstoff- und Pulverfabriken aufgestellten Anstellungsbedingungen entsprechen muß. Mit der Unterschrift hat der Arbeitgeber die schriftliche Versicherung abzugeben, daß der Transportführer mit den einschlägigen behördlichen Vorschriften genau vertraut und ihm als besonders zuverlässig bekannt ist.

— **Belastungsziffern für Lokomotiven.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten sind mit der Aufnahme der für die Lokomotiven maßgebenden Belastungsziffern in die Fahrplanbücher und mit der Einführung von Gattungszeichen für die Lokomotiven von den Königlichen Eisenbahndirektionen gute Erfahrungen gemacht worden. Das neue Verfahren ist geeignet, die von einer Lokomotive zu befördernde größte Achsenzahl für alle Bahnstrecken genauer, als es bisher möglich war, zu bestimmen und Meinungsverschiedenheiten unter den beteiligten Beamten auszuschließen. Es hat sich jedoch herausgestellt, daß bei der Beförderung eines und desselben Zuges häufig mehr als nur zwei Lokomotivgattungen in Frage kommen, so daß die in den Spalten 12 und 13 der Fahrplanbücher angegebenen Belastungsziffern in vielen Fällen nicht ausreichen. Die Eisenbahndirektion in Essen schlägt daher vor, es möchten die Belastungsziffern nur für eine, und zwar die zur Beförderung des betreffenden Zuges vorzugsweise verwendete Lokomotivgattung in Spalte 12 der Fahrplanbücher Aufnahme finden und die Achsenzahlen der übrigen in Frage kommenden Lokomotivgattungen aus einfachen Vergleichstabellen, die den Vorbemerkungen zu den Fahrplanbüchern beigegeben und auf Grund allgemein gültiger Verhältniszahlen ermittelt sind, entnommen werden. Ferner wird es von der Eisenbahndirektion in Erfurt als wünschenswert bezeichnet, neben den Belastungsziffern für die fahrplanmäßigen Fahrzeiten auch noch diejenigen für die kürzesten Fahrzeiten der Spalte 10 des Fahrplanbuches, und zwar in Bruchform, die erstere als Zähler und die letztere als Nenner, aufzunehmen, damit bei geringeren Zugbelastungen auch auf die Einhaltung der kürzesten Fahrzeiten zum Ausgleich von Verspätungen hingewirkt werden kann.

Der Minister hat daher einen aus Vertretern der Eisenbahndirektionen in Elberfeld, Erfurt, Essen, Magdeburg, Münster und Stettin zu bildenden Ausschuß beauftragt, zu prüfen, ob und inwieweit den angeregten Verbesserungen näher zu treten sein möchte.

— **Ausgleichstellen für Personenwagen.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat im Anschluß an einen früheren Erlaß bestimmt, daß bei den Eisenbahndirektionen in Magdeburg, Cöln und Posen Ausgleichstellen für Personenwagen errichtet werden, für die eine vorläufige Geschäftsverteilung zwischen diesen Direktionen unter Berücksichtigung folgender Grundzüge zu vereinbaren und den übrigen Direktionen mitzuteilen ist. Die Übertragung weiterer Geschäfte an die Ausgleichstellen, insbesondere die Prüfung der Anmeldungen auf Beschaffung neuer Personenwagen bleibt vorbehalten.

Der Wirkungskreis der Hauptausgleichstelle (Eisenbahndirektion in Magdeburg) soll sich erstrecken auf den Ausgleich des Wagenbedarfs: A. für regelmäßig wiederkehrende große Transportleistungen innerhalb des ganzen Bereiches der preußischen und hessischen Staatsbahnen, z. B. a) hinsichtlich der Transporte landwirtschaftlicher Arbeiter im Frühjahr und Herbst (Februar bis April und Oktober bis Dezember), b) der Manövertransporte (August und September), c) der Reservistentransporte (September), d) der Rekrutentransporte (Oktober); B. für außerordentliche Transportleistungen bei besonderen Anlässen, z. B. dauernden großen Ausstellungen.

Die Nebenausgleichstellen haben den Ausgleich bei unregelmäßig auftretenden Anforderungen kleineren Umfanges, z. B. bei Volksfesten, kleineren Ausstellungen, Pilgerzügen usw. zu bewirken. Bei nicht ausreichendem Wagenpark innerhalb einer Gruppe hat die Hauptausgleichstelle beim Ausgleich mitzuwirken.

Es werden drei Ausgleichgruppen gebildet: I. eine westliche Gruppe, bestehend aus den Direktionsbezirken Mainz, Frankfurt, Saarbrücken, Cöln, Essen, Elberfeld und Münster mit der Geschäftsführung durch die Direktion in Cöln; II. eine mittlere Gruppe, bestehend aus den Direktionsbezirken Cassel, Hannover, Altona, Magdeburg, Erfurt und Halle mit der Geschäftsführung durch die Direktion in Magdeburg; III. eine östliche Gruppe, bestehend aus den Direktionsbezirken Berlin, Stettin, Danzig, Königsberg, Bromberg, Posen, Breslau und Kattowitz durch die Direktion in Posen.

Die Hauptausgleichstelle wird die Geschäfte zunächst wie bisher in der Weise ausführen, daß gelegentlich größerer Konferenzen, z. B. auf der im Frühjahr und Herbst stattfindenden Konferenz betreffend den Personenwagen-Durchgangsverkehr, der Manöverkonferenz, der internationalen Fahrplankonferenz usw. vereinbart wird, in welcher Weise die einzelnen Verwaltungen Wagen beizustellen haben. Für die Nebenausgleichstellen wird im allgemeinen der schriftliche Weg zum Ziele führen.

Zur Befriedigung des Bedarfs ist ein Reservebestand an Personen- und Gepäckwagen zu errichten. Die Reserve ist in der Weise zu bilden, daß jede Direktion am 1. Mai und 1. Oktober den Bestand und den regelmäßig im Zugbildungsplan nachzuweisenden Bedarf der Nebenausgleichstelle mitteilt. In den übersandten Nachweisungen muß der Reservebestand ersichtlich sein und ein gewisser Prozentsatz hiervon zur Verfügung der Nebenstellen stehen. Damit die Hauptstelle in der Lage ist, den etwa notwendigen Ausgleich zwischen den einzelnen Gruppen herbeizuführen, ist ihr von der Höhe des Reservebestandes und von jeder Veränderung Kenntnis zu geben.

— **Gepäckbeförderung von Berlin nach den Ostseebädern während des Ferienverkehrs.** Für den diesjährigen Ferienverkehr wird die Eisenbahndirektion Stettin wieder die seit Jahren mit Erfolg durchgeführte Anordnung treffen, daß die Gepäckstücke der Reisenden in der Hauptreisezeit bereits am Tage vor der Abfahrt von Berlin auf dem Bahnhof aufgegeben werden können. Zu diesem Zwecke findet ein ständiger Vorverkauf von Fahrkarten für die am nächstfolgenden Tage abgehenden Züge an Sonderschaltern auf dem Stettiner Bahnhof statt. Durch die rechtzeitige Aufgabe des Gepäcks, welches in Sonderzügen in der Nacht nach der Aufgabe nach den Bestimmungsorten geschafft wird, erhalten die Reisenden eine Garantie dafür, daß die Sachen rechtzeitig am Empfangsort eintreffen. Erfolgt die Aufgabe der Päckereien erst bei der Abfahrt, so kann bei dem außerordentlich starken Verkehr, der beim Schulschluß auf dem Stettiner Bahnhof in Berlin herrscht, keine Gewähr dafür übernommen werden, daß das Reisegepäck mit demselben Zuge befördert wird, den der Reisende selbst benutzt.

— **Erleichterung im Berliner Eisenbahnverkehr.** Die Eisenbahndirektion Berlin hat der Paketfahrtgesellschaft daselbst die Besorgung der Fahrkarten und der Gepäckabfertigung übertragen. Dadurch ist die Paketfahrt in der Lage, den Reisenden eine weitere Bequemlichkeit insofern zu bieten, als sie nicht nur, wie bisher, das ihr vom Publikum zur Abholung aus den Wohnungen aufgegebene Reisegepäck nach den Berliner Bahnhöfen befördert, sondern

den Reisenden schon mehrere Tage vorher die gewünschten Fahrkarten besorgen und außerdem auch noch den eisenbahnmäßigen Gepäckschein einhändigen kann.

— **Die Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft** beruft die diesjährige ordentliche Generalversammlung auf den 30. d. M. ein. Das ist der späteste Termin, da laut Statut die Versammlungen spätestens im Juni stattzufinden haben. Das Hinausschieben dürfte aus dem Grunde geschehen sein, weil nach Wiederzusammentritt des Landtages und jedenfalls noch vor dem 1. Juli das Eintreffen der Annahmeerklärung für das Verstaatlichungsangebot der preußischen Staatsregierung zu erwarten ist, und da die Eisenbahngesellschaft laut Beschluß der letzten Generalversammlung an das Angebot nur bis zum 1. Juli gebunden ist. — Auf der Tagesordnung der bevorstehenden Generalversammlung stehen die satzungsgemäßen Gegenstände. Eine Ausschüttung der Dividende für 1903 findet jedoch nur dann statt, wenn das erwähnte Angebot von der Staatsregierung nicht rechtzeitig angenommen werden sollte. Die Eisenbahngesellschaft würde alsdann in der bisherigen Weise bestehen bleiben, was jedoch bei dem gegenwärtigen Stande der Angelegenheit völlig ausgeschlossen zu sein scheint.

— **Plan einer elektrischen Berliner Unterpflasterbahn Nord-Süd.** Die Verkehrsdeputation der Stadt Berlin genehmigte am 7. d. M. die Pläne des Stadtbaurates Krause über die Errichtung einer städtischen Unterpflasterbahn Nord-Süd von der Müllerstraße bezw. Seestraße bis zum Kreuzberge. Für das Projekt war bekanntlich schon im August 1902 von der „Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen G. m. b. H." ein besonderer Entwurf ausgearbeitet worden. Dieser Entwurf hat in der Zwischenzeit einige Abänderungen erfahren, die teils dadurch entstanden sind, daß die Bahn im Norden von der Reinickendorfer Straße nach der Müllerstraße verlegt worden ist und im Süden die Bahn nach Schöneberg zu nicht durch die Yorkstraße, sondern durch die Kreuzbergstraße nach Schöneberg und gegebenenfalls weiter nach Wilmersdorf geführt werden soll. Für diese Änderungen und Verlegungen war von wesentlichem Einfluß der Umstand, daß die im ersten Entwurf angenommenen Kurven von 60 m Halbmesser nach den Erfahrungen der Pariser Stadtbahn zu einem sehr großen Verschleiß der Gleise und des Wagenmaterials geführt haben und auch die auf der Berliner Hochbahn notwendig gewordenen Kurven von 80 m Halbmesser noch diesen Übelstand aufweisen. Es sind deshalb bei dem neuen Entwurfe als kleinste Krümmungen solche von 125 m Halbmesser vorgesehen worden, und nur aus diesen Gründen und zur Vermeidung von teueren Grundwerten ist eine andere Linienführung notwendig geworden. Das von der Verkehrsdeputation in mehreren Sitzungen durchberatene, nunmehr genehmigte Projekt erstreckt sich zunächst auf die Strecke vom Kreuzberg bis zur Ecke der Seestrecke an der Müllerstraße. Diese Strecke ist etwa 8,04 km lang. Herr Krause hat für den Fall stadtseitiger Ausführung des Baues die Gesamtkosten auf 48 500 000 bezw. 49 000 000 ℳ veranschlagt, die nötigenfalls durch eine besondere Anleihe aufgebracht werden müßten. Zu diesen Kosten würden noch 1 500 000 ℳ für die Bildung eines besonderen Erneuerungs- und Reservefonds und 3 500 000 ℳ für den Erwerb von Grundstücksflächen kommen. Diese Grundstücke können jedoch wieder veräußert werden.

Eine längere Debatte entspann sich bei der Frage, ob nur eine einheitliche Wagenklasse wie bei der Straßenbahn oder zwei Klassen wie bei der Berliner Stadt- und Hochbahn eingeführt werden sollen. Die Deputation entschied sich schließlich für die Einführung von zwei Klassen nach dem Muster der Hochbahn. Ausschlaggebend war die Erfahrung, die man in Berlin und anderwärts gemacht hatte. Auf der Hoch- und auf der Stadtbahn wird die II. Klasse im Durchschnitt von 15 % der Reisenden benutzt, wodurch zur Rentabilität der Bahnen beigetragen wird. Die Fahrpreise sollen so festgesetzt werden, daß man ähnlich wie bei der Berliner Stadtbahn für 10 ₰ in III. Klasse und für 15 ₰ in II. Klasse bis zu 5 Stationen fahren kann. Darüber hinaus soll der Preis für die ganze etwa 12 bis 13 Stationen umfassende Strecke 20 bezw. 30 ₰ betragen. Es wäre dringend zu wünschen, daß die Bahn so angelegt würde, daß man von der demnächst zu erbauenden Untergrundbahn vom Potsdamer Platz nach dem Spittelmarkt auf die Nord-Südlinie in bequemster Weise und ohne unnötige Wege zurückzulegen umsteigen kann, in ähnlicher Weise, wie auf den Pariser und Londoner Untergrundbahnen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. Mai d. J. in 13 Arbeitstagen 247 556 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 19 043 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 226 589 und auf den Arbeitstag 18 882 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Mai d. J. auf den Arbeitstag 161 und im ganzen 20 967 Doppelwagen oder 9,3 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. Mai d. J. 33 626 Doppelwagen gegen 30 384, in Oberschlesien 72 040 Doppelwagen gegen 64 200 und in den drei Bezirken zusammen 353 222 Doppelwagen gegen 321 173 und war demnach im Saarbezirk 3242 Doppelwagen oder 10,7 %, in Oberschlesien 7840 Doppelwagen oder 12,2 % und in den drei Bezirken zusammen 32 049 Doppelwagen oder 10 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1903.

Im ganzen Monat Mai d. J. stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 462 231 Doppelwagen gegen 464 980, im Saarbezirk auf 60 982 Doppelwagen gegen 63 223, in Oberschlesien auf 134 428 Doppelwagen gegen 135 789 und in den drei Bezirken zusammen auf 657 641 Doppelwagen gegen 663 992 und betrug demnach im Ruhrbezirk 2749 Doppelwagen oder 0,6 %, im Saarbezirk 2241 Doppelwagen oder 3,5 %, in Oberschlesien 1361 Doppelwagen oder 1 % und in den drei Bezirken zusammen 6351 Doppelwagen oder 1 % weniger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1903.

Die Gesamtförderung bezw. der Gesamtversand an Kohlen und Koks in den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 2 349 327 Doppelwagen gegen 2 201 312, im Saarbezirk 315 356 Doppelwagen gegen 310 653, in Oberschlesien 700 099 Doppelwagen gegen 686 131 und in den drei Bezirken zusammen 3 364 782 Doppelwagen gegen 3 198 096 und ist demnach im Ruhrbezirk 148 015 Doppelwagen oder 6,7 %, im Saarbezirk 4703 Doppelwagen oder 1,5 %, in Oberschlesien 13 968 Doppelwagen oder 2 % und in den drei Bezirken zusammen 166 686 Doppelwagen oder 5,2 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1903.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte entfiel auf den 19. Mai d. J. und betrug 19 718 Wagen gegen 18 734 am 16. Mai im Jahre zuvor.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 31. Mai d. J. 54 219 offene Wagen gegen 46 694 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 7525 oder 16,1 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Pfälzische Bahnen.** Der Aufsichtsrat beschloß, auf den 18. Juli eine außerordentliche Generalversammlung einzuberufen behufs Beschlußfassung über den Verkauf des Unternehmens an den bayerischen Staat oder Festsetzung eines neuen Gemeinschaftsvertrages.

— **Eisenbahnfragen in der I. badischen Kammer.** In der Sitzung vom 8. d. M. erklärte Staatsminister v. Brauer bei Beratung des Eisenbahnbetriebsbudgets, er bedaure, daß der Zeitpunkt für die Schaffung von Reichseisenbahnen verpaßt sei. Baden denke nicht daran, mit Preußen in eine Eisenbahngemeinschaft zu treten, wie dies Hessen getan habe. Eine Betriebsmittelgemeinschaft sei geboten, und in dieser Beziehung habe in Frankfurt eine vertrauliche Besprechung stattgefunden, der Minister v. Budde und er selbst beigewohnt habe. Weitere Schritte würden geprüft werden. Auch die Personentariffrage sei besprochen worden; hier lägen die Schwierigkeiten bei Baden, welches ungern das Kilometerheft aufheben wolle und die Einführung der IV. Wagenklasse zurückweise.

— **Schnellfahrversuche der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen.** Diese Gesellschaft hat soeben ihren höchst interessanten Bericht über die Versuchsfahrten auf der Militärbahn in den Monaten September bis November 1903 herausgegeben. Er umfaßt ein stattliches Buch von über 70 Seiten und 38 Tafeln mit farbigen Zeichnungen. Der textliche Teil, der ein reiches tabellarisches Material enthält, führt dem Eisenbahntechniker in anschaulicher Weise die Vorarbeiten und die Ergebnisse der Versuchsfahrten vor. Das letztere Kapitel ist für die Zukunft des elektrischen Bahnbetriebes von besonderer Bedeutung: es führt die wichtigen Ergebnisse von Messungen vor, welche, bisher undurchführbar, die bei verschiedenen Geschwindigkeiten gewonnenen Faktoren unserem Verständnis näher führen. Die Messungen bezogen sich auf das Anfahren und Bremsen, auf den Luft- und Zugwiderstand, auf den Kraftverbrauch, das Verhalten der Wagen und des Oberbaues im Betriebe. Am Schlusse des wissenschaftlich-technischen Teiles heißt es u. a.:

„Das Ziel, das sich die Studiengesellschaft bei ihrer Gründung gesteckt hatte, ist in dreijähriger, einmütiger Arbeit aller Beteiligten und dank der Unterstützung der staatlichen Be-

hörden im Herbst des vergangenen Jahres erreicht worden. Bei den günstig verlaufenen zahlreichen Versuchsfahrten wurden oft Geschwindigkeiten von mehr als 200 km in der Stunde erzielt, und dabei ist während der ganzen Versuchszeit kein Unfall und keine Beschädigung der Teilnehmer vorgekommen. Die Versuche haben somit erwiesen, daß es möglich ist, auf guten Eisenbahngleisen unter Benutzung von hochgespanntem Wechselstrom und entsprechend gebauten Betriebsmitteln mit dieser vorher unerreichten Geschwindigkeit ohne Gefährdung der Sicherheit zu fahren. . . .

Der große Erfolg, den deutsche Technik, Opferwilligkeit und Ausdauer erzielt haben, hat bis weit über die Grenzen Deutschlands hinaus Interesse erregt und Anerkennung gefunden. Auch hat sich eine Wirkung von großer Tragweite ergeben: überall tritt jetzt das Bestreben zutage, die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen in bezug auf Schnelligkeit und Häufigkeit zu verbessern und dadurch den Verkehr zu erleichtern und zu heben. Auf diese Weise kommen die Arbeiten der Studiengesellschaft schon jetzt der Allgemeinheit zugute, und es fragt sich nun, was weiter zu tun ist, um die gewonnenen, wertvollen technischen Resultate für die Praxis und besonders für die Entwicklung des elektrischen Betriebes auf Hauptbahnen nutzbar zu machen.

Auf Vorschlag des technischen Ausschusses hat der Aufsichtsrat der Studiengesellschaft die Fortsetzung der Versuche beschlossen. Vor allem spricht dafür die Erfahrung, daß man ein angefangenes, aussichtsvolles Unternehmen mit allen Kräften fortführen und nicht ruhen lassen soll, weil sonst die Nutzbarmachung der aufgewendeten Arbeit und der damit verbundenen Kosten in Frage gestellt würde. Außerdem erscheint die Studiengesellschaft besonders berufen, das geweckte Interesse für elektrischen Schnellbahnbetrieb wach zu erhalten sowie die dahin zielenden Bestrebungen zusammenzufassen, und es ist wohl zu hoffen, daß ihr das bisherige Wohlwollen und die Unterstützung von der Staatsverwaltung auch für ihre weiteren Arbeiten zuteil werden. Der Zweck der ferneren Versuche wird der sein, durch eine Reihe von Dauerfahrten im Anschlusse an die bisherigen Studien weitere praktische Erfahrungen, zugleich auch über die Möglichkeit der Verwendung einphasigen Drehstroms, zu gewinnen, die für den Bau und Betrieb von elektrischen Schnellbahnen verwertet werden können, und dabei den Nachweis zu führen, daß der elektrische Betrieb dem Dampfbetriebe in bezug auf Geschwindigkeit und Leistungsfähigkeit überlegen und ihm außerdem auch in wirtschaftlicher Beziehung nicht nachstehen wird." . . . . Wiewohl die Militärbahn sich für Dauerfahrten schwerlich eigne, wäre sie doch vorläufig für solche in Aussicht genommen. Die Zentrale „Oberspree" freilich würde zur rationellen Durchführung jener Versuchsfahrten erst größere Maschinen aufstellen lassen müssen, was längere Zeit in Anspruch nehmen dürfte.

Für die praktische Ausführung einer Schnellbahn sind mehrere Linien, so Berlin-Potsdam, Frankfurt a/M.-Wiesbaden, Brüssel-Antwerpen, Manchester-Liverpool usw., in Vorschlag gebracht. — Eine von den beteiligten Elektrizitätsgesellschaften ausgearbeitete Denkschrift über das Projekt einer elektrischen Schnellbahn Berlin-Hamburg nebst Kostenanschlag usw. ist dem Bericht im Auszuge beigegeben, wobei der Wunsch ausgesprochen wird, daß es gelingen möge, in nicht zu ferner Zeit diese Bahn als erste elektrische Schnellbahn auf dem Festlande ins Leben zu rufen und mit einem solchen Erfolge die Arbeiten der Studiengesellschaft zum Abschluß zu bringen.

Wir denken auf den Inhalt des Berichts noch eingehender zurückzukommen.

— **Jubiläumsstiftung der deutschen Industrie.** Die diesjährige Stitzung des Kuratoriums dieser Stiftung, welche unter Vorsitz des Geh. Regierungsrats Prof. Rietschel in der Technischen Hochschule zu Berlin tagte, hat, wie die B. B.-Ztg. mitteilt, 50 400 ℳ für wissenschaftliche Zwecke bewilligt. Einen Betrag von 10 000 ℳ erhält Geh. Baurat Garbe-Berlin mit der Aufgabe, die neueren Lokomotiven der amerikanischen Eisenbahnen sowie die auf der Ausstellung in St. Louis vorgeführten Lokomotiven aller dort vertretenen Nationen zu studieren und dann einen vergleichenden Bericht hierüber und über die Versuchs- und Betriebsergebnisse der Heißdampflokomotiven bei den preußischen Staatsbahnen zu erstatten, welchem Berichte begründete Vorschläge über den weiteren Ausbau des Systems der Heißdampflokomotiven anzuschließen sind.

— **Personalnachrichten.** Zum Geheimen Regierungsrat und vortragenden Rat im Reichseisenbahnamt ist der Finanzrat Stieler, bisher Mitglied der Generaldirektion der Königlich württembergischen Staatseisenbahnen, ernannt.

Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind zu Regierungsbaumeistern ernannt: die Regierungsbauführer Dagobert Graetzer aus Groß-Strehlitz, Reg.-Bez. Oppeln, und Anker Honemann aus Altona (Eisenbahnbaufach); Alfred Wangnick aus Seligenfeld, Kreis Königsberg i. Pr., und Ludwig Heldt aus Alt-Strelitz i. Mecklenburg-Strelitz (Maschinenbaufach). — Zur Beschäftigung sind überwiesen: die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Seyfferth, bisher bei der Wasserbauinspektion in Geestemünde, der Eisenbahndirektion in Essen und Wiedemann, bisher bei der Bauverwaltung des Regierungsbezirks Schleswig, der Eisenbahndirektion in Breslau. — Der Eisenbahndirektor König, Vorstand der Eisenbahn-Werkstätteninspektion in Greifswald, ist gestorben.

Der Zentralinspektor, Bahnbauinspektor Karl Weyer bei der Generaldirektion der württembergischen Staatsbahnen ist gestorben.

Österreich.

— **Die Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn** fand am 4. d. M. statt. Nach dem Berichte des Verwaltungsrates hat das Erträgnis des Hauptbahnnetzes im Berichtsjahre eine sehr beträchtliche Steigerung erfahren, indem mit einer bedeutenden Zunahme der Betriebseinnahmen eine ganz bemerkenswerte Abnahme der Betriebsausgaben Hand in Hand gegangen ist. Die Transporteinnahmen des ganzen Hauptbahnnetzes haben gegenüber dem Vorjahre um 3,57 % zugenommen, von denen 2,46 % auf den Personen- und Gepäckverkehr und 3,86 % auf den Eilgut- und Frachtenverkehr entfallen. Die Mehreinnahme im Personenverkehr war von einer Herabminderung der Personenkilometer um 9,8 % und der Anzahl der beförderten Personen um 17,15 % begleitet und ist lediglich der Einwirkung des erhöhten Personentarifs zuzuschreiben, welche zweifellos wesentlich stärker gewesen wäre, wenn die Befriedigung des Reisebedürfnisses nicht durch die zu gleicher Zeit wirksam gewordene Fahrkartensteuer beträchtlich verteuert worden wäre. Der dem Staate aus der Fahrkartensteuer zugeflossene Ertrag bezifferte sich auf 1 977 064 Kr., während die früher bestandene Fahrkartenstempelgebühr im Jahre 1902: 492 185 Kr. betragen hatte.

Der Mehrbetrag der Fahrkartensteuer von 1 484 879 Kr. stellt, wie der Bericht hervorhebt, eine den Personenverkehr auf dem gesellschaftlichen Bahnnetze beeinträchtigende, also dadurch auch die gesellschaftlichen Interessen schädigende Mehrbelastung des reisenden Publikums dar, welche dem Staatsschatze zugute komme, während der Gesellschaft die Einbringung und die verantwortungsvolle Verrechnung und Abstattung der Steuer unentgeltlich obliege. Der Nutzeffekt des neuen Personentarifs werde dadurch gekennzeichnet, daß sich bei seiner Anwendung die durchschnittliche Transporteinnahme auf 1000 Personenkm im Jahre 1903 mit 29 877 Kr. ergeben habe gegenüber 25 443 Kr. im Jahre 1901, das von jener Tarifmaßnahme noch unbeeinflußt war.

Die gesamten eigentlichen Betriebskosten des Hauptbahnnetzes verminderten sich um 1 394 688 Kr. oder um 2,91 %. Diese Abnahme ist durch namhafte Ersparnisse bei den sachlichen Auslagen des Bahnbetriebes herbeigeführt worden, welche durch wirtschaftliche Gebarung und billigere Materialpreise möglich geworden sind. Dagegen haben die Personalkosten auch im Berichtsjahre eine allerdings nicht beträchtliche Erhöhung erfahren. Das Verhältnis der eigentlichen Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen stellt sich auf 52,6 %, also wesentlich günstiger als im Vorjahre, wo es 56,23 % betrug. Nicht ohne Interesse sind die Mitteilungen des Berichts über die Steuerleistung der Nordbahn. Auf eine ganze Aktie entfallen von der vorgeschriebenen Erwerbsteuer samt Zuschlägen 104 Kr., ferner als Anteil des Staates am Reingewinne des Hauptbahnnetzes 17 Kr., zusammen 121 Kr., während den Aktionären 279 Kr. verbleiben.

Die Gesellschaft hat also, abgesehen von ihren sonstigen öffentlichen Abgaben (Realsteuern, Gebühren usw.), 30,3 % ihres Gesamterträgnisses für öffentliche Zwecke abgestattet. Schließlich wird die Erwartung ausgesprochen, daß die Nordbahn durch die im Geschäftsberichte für das Jahr 1903 vorgenommene Gliederung der Anlagekosten und der Abschreibungen den sicheren Boden für die Geltendmachung ihrer Anschauungen bezüglich der Berücksichtigung der Abschreibungen bei der Erwerbsteuerbemessung gefunden habe. Bezüglich der der Gesellschaft vom Eisenbahnministerium gestatteten Tariferhöhungen wird gesagt, daß der finanzielle Erfolg dieser Maßregel wohl sehr unerheblich sei, wogegen ihr eine größere grundsätzliche Bedeutung allerdings beigemessen werden muß.

Ein Aktionär verwies darauf, daß die Arbeiter-Zeitung in Wien eine Reihe von Aufsätzen gebracht habe, in welchen zwei altgediente, vielfach belobte und Allerhöchst ausgezeichnete Beamte der Nordbahn in der unaussprechlichsten Weise angegriffen worden seien. Der Aktionär stellte die Anfrage, ob die Verwaltung gesonnen sei, die angegriffenen Beamten zu einer gerichtlichen Klage zu veranlassen und ihnen den kräftigsten moralischen Schutz zu gewähren, ob sie ferner ge-

sonnen sei, den Beamtenstand zu reinigen und die räudigen Schafe zu entfernen.

Der Generaldirektor antwortete auf diese Anfrage, daß weder die Verwaltung noch die Direktion die Absicht haben, die beiden Beamten zur Klage zu verhalten. Es sei dies in erster Linie eine Sache der beteiligten Beamten. Es wäre aber auch Sache der Verwaltung, wenn sie den geringsten Zweifel darüber hätte, daß diesen Beamten irgend ein Vorwurf aus der Angelegenheit gemacht werden könne. Da dies nicht der Fall und die Verwaltung vollständig überzeugt sei, daß alle Dinge, welche den beiden Beamten vorgeworfen wurden, gänzlich unbegründet seien, habe die Verwaltung keine Ursache, die beteiligten Beamten in dieser Richtung zu irgend etwas zu verhalten. Wenn die Beamten klagen wollten, würde ihnen sicher von der Verwaltung jeder Schutz zuteil werden. Der Generaldirektor kam schließlich auf jene Worte zurück, welche der Aktionär in bezug auf den ganzen Beamtenkörper gebraucht hatte. Er verwies darauf, daß es sich um ungefähr 30 000 Köpfe handle. Es seien selbstverständlich nicht alle diese Bedienstete Ideale. Es werde auch manches schwarze Schaf darunter vorkommen, aber es dürfe nicht gesagt werden, daß die Ehre des Beamtenkörpers der Nordbahn, daß die Ehre der Bediensteten irgendwo wirklich angezweifelt wurde. Wenn heutzutage einzelne Zeitungen, deren Aufgabe es ist, die Beziehungen zwischen Dienstgebern und Bediensteten methodisch zu untergraben, die letzteren zu Handlungen aneifern, die von keinem gerecht Denkenden gebilligt werden können, dann komme es leider auch vor, daß sich bei diesen Unternehmungen einzelne Bedienstete finden, welche diesen Zeitungen das Material zutragen, um durch Verdrehung oder gänzliche Entstellung wahrer Tatsachen die Hilfsmittel zu finden, um einzelne oder ganze Körperschaften zu beleidigen und in ihren wichtigsten Interessen zu stören. Dem gegenüber sei der einzelne Unternehmer, sei die einzelne Persönlichkeit einfach machtlos: sie müsse sich darauf verlassen, daß in der Öffentlichkeit, in der Allgemeinheit die Überzeugung von der Unwahrheit derartiger Mitteilungen so tief eingewurzelt sei, daß entgegenstehende Behauptungen überhaupt nicht geglaubt werden. Der Generaldirektor hofft, daß alle, welche die Nordbahn und ihre Beamten kennen, die Überzeugung haben, daß alle diese Angriffe ungerechtfertigt gewesen seien, und er seinerseits habe wenigstens insofern dazu beigetragen, daß diese Überzeugung in weitere Kreise dringe, als er im Wege eines Erlasses an das gesamte Personal seine diesbezügliche vollste Überzeugung öffentlich ausgesprochen und ihr mit Hilfe der Presse Verbreitung gegeben habe. Eines weiteren bedürfe es nach seiner persönlichen Überzeugung nicht.

— **Eröffnung zweiter Gleise.** Seit 29. April d. J. ist auf der Teilstrecke Sigmundsherberg - Hötzelsdorf-Geras der Linie Wien-Eger der doppelgleisige Betrieb eingeführt worden. Die zweigleisige Strecke Wien II-Sigmundsherberg ist demgemäß bis Hötzelsdorf-Geras ausgedehnt. — Am 1. Mai d. J. wurde das zweite Gleis auf der Strecke Ricans-Cercan-Pisely der Linie Prag-Gmünd und auf der Strecke Beraun-Zditz der Linie Prag-Furth dem öffentlichen Verkehre übergeben.

— **Gründung von Kuranstalten für Eisenbahnbeamte in Lesina.** Die im Jahre 1869 gegründete hygienische Gesellschaft beabsichtigt in Lesina (Dalmatien) Kurhäuser für Eisenbahn- und sonstige Beamte zu erbauen und zu diesem Zwecke Anteilscheine zu 40 Kr. bis zum Betrage von 160 000 Kr. auszugeben, das übrige nötige Kapital jedoch durch Subventionen und geringe Beiträge zu beschaffen. Die Gesellschaft hat die Absicht, kurbedürftigen mittellosen Beamten und deren Familien ganz freie Plätze einschließlich Verpflegung oder doch namhafte Ermäßigungen zu gewähren.

Ungarn.

— **Regelung der Bezüge der ungarischen Staatsbahnbediensteten.** Der Finanzausschuß des ungarischen Abgeordnetenhauses hat den Gesetzentwurf über die Regelung der Bezüge der Angestellten der Staatsbahnen angenommen. In dem Gesetzentwurfe wird der Regierung die Ermächtigung erteilt, zum Zwecke der Regelung der Bezüge der Angestellten der ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1904 einen 6 643 400 Kr. nicht übersteigenden Betrag zu verwenden und den Angestellten der ungarischen Staatsbahnen zu Lasten des Jahres 1904 eine außerordentliche Zulage von 1 665 000 Kr. zu bewilligen.

Der zum Zwecke der Regelung der Bezüge der Staatsbahnbediensteten beanspruchte Betrag von 6 643 400 Kr. setzt sich wie folgt zusammen:

a) allgemeine Gehaltsaufbesserung	5 756 040 Kr.
b) periodische (automatische) Gehaltserhöhung	1 100 000 „
c) Alterszulagen	120 000 „
d) Quartiergelder-Regelung	240 000 „
e) Regelung der Bezüge der weiblichen Bediensteten	143 000 „
gesamtes Brutto-Mehrerfordernis	7 359 040 Kr.
hiervon ab das Interkalare	715 640 „
gesamte Nettokosten für das Jahr 1904	6 643 400 Kr.
hiervon ab die im Gesetzartikel V: 1904 für 1903 für die Gehaltsregelung eingestellten	1 860 000 „
verbleibt gegenüber 1903 ein Mehrerfordernis von	4 783 400 Kr.

Die gegenwärtigen Gehaltsklassen stellen sich zu den künftigen wie folgt:

Gehaltsklasse	jetziges Gehaltsschema	künftiges Gehaltsschema
	Jahresbezüge in Kronen	
VI. 3	1200	1400
VI. 2	1400	1600
VI. 1	1600	1800
V. 3	1800	2000
V. 2	2000	2300
V. 1	2200	2600
IV. 3	2400	2800
IV. 2	2600	3000
IV. 1	2800	3200
III. 3	3200	3600
III. 2	3600	4000
III. 1	4000	4400
II. 3	4400	4800
II. 2	5000	5400
II. 1	5600	6000
I. 3	6400	6400
I. 2	7200	7200
I. 1	8000	8000

Die Wartezeit, welche der Beamte abdienen muß, um von einer in die andere Gehaltsstufe zu gelangen, beträgt bei den Staatsbahnbeamten in der dritten Stufe der VI. Gehaltsklasse zwei Jahre, in der zweiten Stufe bei den Beamten, welche eine Mittelschule durchlaufen haben, drei Jahre, für die übrigen vier Jahre.

Der Staatsbeamte, der mit 1400 Kr. Gehalt seine Laufbahn beginnt, erlangt binnen acht Jahren das Gehalt von 1800 Kr. Der Eisenbahnbeamte, welcher eine Mittelschule absolviert hat, wird dagegen dieses Gehalt schon in fünf Jahren erreichen.

Eine Alterszulage wird für die Eisenbahnbeamten der VI., V., IV. und III. Gehaltsklasse festgesetzt. Der Betrag der Alterszulage ist in den zwei untersten Gehaltsklassen mit 200 Kr. bemessen. Die erste Alterszulage erhält der Eisenbahnbeamte, nachdem er auf der ersten Stufe vier Jahre zugebracht hat; die zweite nach acht Jahren.

Die Wohnungsgelder erfahren nach der Gesetzesvorlage für Budapest keine Veränderung. Für die übrigen Orte wird das Wohnungsgeld in den höheren Gehaltsklassen herabgesetzt, in den übrigen Klassen dagegen etwas erhöht.

Der tatsächliche Stand der Beamten der ungarischen Staatsbahnen beträgt derzeit 5508 Personen. Diese erlangen durch die Gehaltsregelung folgende Vorteile:

Jährliche Gehaltserhöhung	Zahl der Beamten	Prozent des Standes
800 Kr.	95	1,72
700 „	71	1,29
600 „	334	6,06
500 „	109	1,97
400 „	3188	57,87
300 „	539	9,77
200 „	1172	21,42

Von den Beamten stehen in der

VI. Gehaltsklasse	1347
V. „	1888
IV. „	1478
III. „	630
II. „	165

Diese Angaben zeigen, daß die Zahl der Beamtenposten in den mittleren und höheren Klassen eine zu geringe ist. Dies hat dahin geführt, daß die meisten Beamten selbst bei größter Verwendbarkeit in der VI. oder V. Gehaltsklasse stecken bleiben. Diese Verhältnisse können, wie der Berichterstatter im Finanzausschusse hervorhob, nicht durch eine Regelung der Gehälter in den einzelnen Gehaltsklassen, sondern nur dadurch gebessert werden, daß die Staatsbahnangestellten in entsprechenderer Weise als bisher in die Gehaltsklassen und in die Gehaltsstufen eingeteilt werden. Diesbezüglich hat der Finanzausschuß beschlossen, den Handelsminister anzuweisen, die Einteilung in die Gehaltsklassen aus Anlaß der Einführung der neuen Gehälter

der Staatsbahnbeamten, Unterbeamten und Diener nicht nur mit Berücksichtigung der bisherigen Dienstzeit vorzunehmen, sondern die zu den einzelnen Gehaltsklassen Gehörenden — mit Ausnahme der untersten Gehaltsklasse — in gleicher Anzahl in die Gehaltsstufen der Gehaltsklassen einzuteilen und den Stand der in die einzelnen Gehaltsklassen Gehörenden in billigerer Weise als bisher zu verteilen. Der Minister soll über seine nach dieser Richtung hin zu treffenden Verfügungen bei Vorlegung des Voranschlages für das Jahr 1905 dem Abgeordnetenhause Bericht erstatten.

Die in Aussicht genommenen Gehälter der Unterbeamten stellen sich im Vergleiche zu den dermaligen wie folgt:

Gegenwärtige Bezüge in Kronen		Künftige Bezüge in Kronen	
Gehaltsklasse	Gehalt	Gehaltsklasse	Gehalt
IV.	960	IV.	1040
III. 3.	1040	III. 3.	1200
III. 2.	1200	III. 2.	1400
III. 1.	1400	III. 1.	1600
II. 3.	1600	II. 3.	1800
II. 2.	1800	II. 2.	2000
II. 1.	2000	II. 1.	2200
I. 3.	2400	I. 3.	2400
I. 2.	2800	I. 2.	2800
I. 1.	3200	I. 1.	3200

Die Unterbeamten hatten bisher keinen Anspruch auf Vorrückung. Nunmehr wurde die Wartezeit, nach deren Ablauf ein automatisches Vorrücken erfolgt, in den Gehaltsklassen IV und III mit drei und vier Jahren in der zweiten Gehaltsklasse mit fünf Jahren festgestellt.

In den Gehältern der Diener und Wächter treten folgende Änderungen ein:

Gegenwärtige Gehälter der Diener in Kronen		Künftige Gehälter der Diener in Kronen	
Gehaltsklasse		Gehaltsklasse	
IV. 2.	500	III. 3.	700
IV. 1.	540		
III. 3.	600		
III. 2.	680		
III. 1.	720	III. 2.	800
II. 3.	840	III. 1.	900
II. 2.	900	II. 3.	1000
II. 1.	960	II. 2.	1100
I. 3.	1040	II. 1.	1200
I. 2.	1200	I. 2.	1300
I. 1.	1400	I. 1.	1400

Gegenwärtige Gehälter des Wächterpersonals in Kronen		Künftige Gehälter des Wächterpersonals in Kronen	
Gehaltsklasse		Gehaltsklasse	
IV. 2.	500	IV. 4.	540
IV. 1.	540	IV. 3.	600
III. 3.	600	III. 2.	660
III. 2.	660	III. 1.	720
III. 1.	720	III. 1.	720

Der Handelsminister erörterte in eingehender Rede die im Laufe der Beratung geäußerten Beschwerden und Wünsche. Er gab zu, daß die Beförderungsverhältnisse in der Vergangenheit sehr ungünstig gewesen seien. Das neue Gehaltsschema entspreche jedoch allen berechtigten Anforderungen. Die gelegentlich der Ausschußberatungen gestellte Forderung, daß das alljährliche Vorrücken in der fünften und sechsten Gehaltsklasse und daß jedes zweite Jahr das Vorrücken in der dritten Gehaltsklasse gesichert werde, sei jedoch unausführbar. Unerfüllbar sei ferner mit Rücksicht auf den ungünstigen Stand des Pensionsfonds die Forderung betreffs der Pensionierung nach dreißigjähriger Dienstzeit und die Forderung, daß der Disziplinarausschuß nicht von der Direktion ernannt, sondern von den Beamten gewählt werde, und daß die Verhandlung öffentlich, unter Zuziehung eines Verteidigers, geführt werden solle. Hingegen erklärte der Minister, er werde Sorge tragen, daß mehrere hundert Verkehrsbeamte, welche Tagegelder beziehen, baldmöglichst zu Beamten ernannt werden. Die Ursache dieser Zustände war, daß der Beamtenlehrkurs zu viel Personen ausbildete. Hier müsse der numerus clausus eingeführt werden. Der Minister habe die Zahl der Aufzunehmenden mit 345 festgestellt. Den Antrag bezüglich der Beibehaltung des gegenwärtigen Wohnungszuschlages erklärte der Minister gleichfalls nicht annehmen zu können, weil es nicht gerechtfertigt sei, daß der Wohnungszuschlag der Eisenbahnbeamten größer sei als das Quartiergeld der Staatsbeamten. Die Frage sei übrigens ohne Bedeutung, weil eine große Anzahl von Beamten Dienstwohnungen benutze. Was die Frage der Dienstpragmatik betrifft, so betonte der Minister, daß die Staatsbahnangestellten seit 1887 eine Dienstpragmatik haben, welche sich bewährt habe. Die weiter verlangte gesetzliche Inartikulierung des Gehaltsschemas und des Status sei ein Ding der Unmöglichkeit, nachdem immer neue Linien eröffnet werden und man die Stellenzahl nicht für die Dauer festlegen könne.

Am Schlusse seiner Ausführungen nahm der Minister den Direktionspräsidenten der ungarischen Staatsbahnen gegen die erhobenen Angriffe in Schutz. Der Minister habe sich in einer langen Reihe von Jahren überzeugt, daß der Direktionspräsident ein ebenso hochbegabter, als verdienstvoller Mann sei. Er — der Minister — wolle jetzt an der Schwelle einer neuen Einrichtung der Verwaltung die Fehler der bisherigen Verwaltung nicht weiter erörtern; die Direktion müsse reorganisiert werden und seien radikale Änderungen in Aussicht genommen.

— **Beförderung von Benzinmotoren als Reisegepäck.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat verfügt, daß Motorfahrzeuge, bei welchen die Benzinbehälter mit den Fahrzeugen in fester Verbindung stehen und die Benzinbehälter mit luftdicht abschließenden metallenen Verschlüssen sowie auf der tiefsten Stelle mit einem Ablaßhahn versehen sind, nach Maßgabe des in den Gepäckwagen verfügbaren Raumes auch zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden können, falls das Benzin vor der Aufgabe vollständig entfernt wird.

Motoren, welche diesen Bedingungen nicht entsprechen, sowie jene, die nicht zum persönlichen Gebrauch des Reisenden dienen, sondern Gegenstände des Handelsverkehres bilden, sind von der Beförderung als Reisegepäck auch künftighin ausgeschlossen.

— **Neuerungen an Eisenbahn-Motorwagen.** Die Ungarische Wagen- und Maschinenfabriks-Aktiengesellschaft in Raab hat, wie berichtet wird, eine höchst bemerkenswerte technische Ausgestaltung der von ihr erbauten Eisenbahn-Motorwagen vorgenommen, die die Leistungsfähigkeit der Motorwagen ihres Systems bedeutend zu erhöhen berufen ist Es handelt sich um eine Neuerung an dem Luftzuge der Feuerungsanlage. Mit einem derart ausgestalteten Wagen wurde am 2 d. M. eine Probefahrt auf der Linie Raab-Jutas der ungarischen Staatsbahnen unternommen, die ein überraschendes Ergebnis zutage förderte. Auf der Linie Jutas-Zircz ist auf eine Entfernung von 21,5 km eine 20 ‰ starke Steigung zu überwinden, die der Motorwagen in 32 Minuten, also mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde, genommen hat.

Übrige europäische Länder.

— **Europäische Fahrplankonferenz.** Etwa 130 Teilnehmer dieser Konferenz, die seit 8. d. M. in Kopenhagen stattfindet, um den Winterfahrplan 1904/05 festzusetzen, kamen am 6. d. M. abends mit Sonderzug von Berlin über Warnemünde-Gjedser in Kopenhagen an. Am 8. d. M. fand die Eröffnungssitzung statt. Etwa 200 Abgeordnete waren erschienen. Der Minister für öffentliche Arbeiten Hage begrüßte die Konferenz im Namen der Regierung, Direktor Haarloev im Namen der dänischen Staatsbahnen. Nachdem München als Ort der nächsten Konferenz, die am 6. und 7. Dezember d. J. abgehalten werden soll, gewählt war, wurde die Sitzung geschlossen und die Sitzungen der verschiedenen Gruppen nahmen ihren Anfang.

— **Aushangfahrpläne und Eisenbahnkursbuch in der Schweiz.** Lebhafte Erörterungen finden z. Z. in der Schweiz über die amtliche Bekanntgabe der Eisenbahnzüge und Verbindungen statt, die auch im Auslande weiteres Interesse haben. Daß im vorigen Jahre die Bundesbahnen den im Jahre 1890 eingeführten allgemeinen Plakatfahrplan abschafften und durch Plakate der vier Kreisdirektionen der Bundesbahnen ersetzten, hat anscheinend im Lande, wo man nun eine leichtere und schnellere Übersicht vermißte, Unzufriedenheit erregt. Die Nebenbahnverwaltungen fühlten sich benachteiligt und erhoben den Vorwurf, daß der Bund die Neuerung wesentlich deshalb getroffen habe, um seine Hauptbahnen zu bevorzugen. Es ist schon berichtet, daß im eidgenössischen Parlament die Wiederherstellung des allgemeinen schweizerischen Fahrplans verlangt ward, welche u. a. auch die Regierung des Kantons Bern wünscht. Der Bundesrat hat nun über die betreffende „Motion Dinkelmann“ einen eingehenden Bericht erstattet. Da ihm Eingaben oder Klagen des reisenden Publikums nicht zugekommen seien, schließt er, daß man sich im Lande, von den Nebenbahnverwaltungen abgesehen, für die Sache nicht besonders interessiere. Dem widerspricht einigermaßen das Verhalten des Parlaments und der Presse. Der Bundesrat erklärt, daß, selbst wenn der allgemeine Fahrplan wiederhergestellt würde, die besonderen Fahrpläne der Bundesbahnen doch aufrecht erhalten werden müßten, daß aber auf den meisten Bahnhöfen für das Aushängen beider kein Platz sei. Der Bundesrat hat sich also der Ansicht der Bundesbahnen angeschlossen und die Wiederherstellungs-

anträge abgelehnt. Der allgemeine Fahrplan, sagt er, habe bei weitem nicht mehr die Bedeutung wie vor 10—15 Jahren, weil seither das Publikum sich an die Kursbücher gewöhnt habe. Auch im Auslande sei die Bedeutung des allgemeinen Plakats, namentlich seiner Größe wegen, ganz erheblich zurückgegangen, denn während im Jahre 1890 noch 4002 Exemplare abgegeben wurden, hätten diese Verwaltungen im Jahre 1902 nur noch 2120 Exemplare bezogen. Gegenwärtig werde vom Ausland der Routenfahrplan der Bundesbahnen am meisten verlangt. Der Bundesrat führt noch die große Arbeit, welche der allgemeine Fahrplan verursache, u. a. an und schließt: Wenn man dem Lande etwas wirklich Nützliches und Praktisches bieten und den Fahrplänen der schweizerischen Transportanstalten eine weitgehende Öffentlichkeit sichern wolle, so müsse zu der Herstellung eines „offiziellen Kursbuches" geschritten werden. Ein solches sei schon vorbereitet und solle für den Sommer 1905 erscheinen. Diese Darlegungen des Bundesrats bleiben in der schweizerischen Presse — das eidgenössische Parlament ist z. Z. nicht versammelt — nicht unwidersprochen. So führt ein Artikel der N. Zürcher Ztg. aus, der Anlauf zur Herausgabe eines amtlichen Kursbuchs sei nicht neu; schon seit 10 Jahren seien Versuche gemacht, jetzt sei mit der Verstaatlichung allerdings wohl das Haupthindernis beseitigt. Aber durch das Kursbuch werde ein allgemeiner Plakatfahrplan durchaus nicht überflüssig. Das Publikum habe dessen Verschwinden beklagt, die Reisezusammenstellungen seien jetzt viel umständlicher; gerade die wenig bemittelten Leute kauften sich nicht gleich ein Kursbuch. Es sei wohl zu verstehen, daß die Bundesbahnen bestrebt sind, ihre Fahrpläne durch größeren Druck und einheitliches Format zur Geltung zu bringen, aber es hätte dies auch geschehen können, wenn der allgemeine schweizerische Plakatfahrplan beibehalten worden wäre. Zum Beweis für das Zutreffende dieser Behauptung wird auf die Aushangfahrpläne der preußischen Staatsbahnen hingewiesen, die bei einzelnen Direktionsbezirken den Fahrplan eines mehr als doppelt so großen Netzes enthalten, wie die gesamten schweizerischen Bundesbahnen, und daß in Preußen die Aushänge nicht als überflüssig erachtet würden, trotz der zahlreichen amtlichen und privaten Kursbücher, gehe aus den auf allen Stationen ausgehängten eigenen und fremden Fahrplänen unzweideutig hervor.

— **Brienzerseebahn, Bahnhof Interlaken und Brünigbahn.** Der große Rat des Kantons Bern hat in der lebhaft geführten Streitfrage beschlossen, die Behandlung der Frage wegen Beihilfe für die rechtsufrige Brienzerseebahn auf die nächste Session zu verschieben, ferner unverzüglich die Frage des Anschlusses in Interlaken zu prüfen und bei den zuständigen Bundesbehörden dahin zu wirken, daß die Brienzerseebahn, wenn irgend möglich, vollspurig erstellt werde. Die Bundesbahnverwaltung will bekanntlich Schmalspur. In der Erörterung führte Regierungsrat Ritschard aus, die Stellung der Bundesbehörden sei auf sorgfältige Untersuchungen und Erwägungen abgeschlossen. Man könne nicht überall Vollspurbahnen verlangen. Eine durchgehende Vollspurbahn mit Basistunnel unter dem Brünig sei geradezu eine Unmöglichkeit. Die vollspurige Transitbahn Interlaken-Luzern würde wenigstens 25 Millionen kosten und mache eine bestehende Bahn im Werte von 10 Millionen hinfällig. Die jetzige Brünigbahn rentiere nur mit 2 bis 3 %; wo solle da eine Rente für eine Bahn herkommen, welche 35 Millionen koste? Aus der Versammlung wurde indes bestritten, daß die bestehende schmalspurige Brünigbahn noch dem Bedürfnis genüge; deshalb müsse die Brienzerseebahn vollspurig erstellt und die Einmündung in den Westbahnhof in Interlaken vorgesehen werden, als erste Abteilung der auf Vollspur umzubauenden Brünigbahn. Das Berner Oberland ließe sich wohl noch eine Schmalspurbahn wie die Albulabahn gefallen, die viel leistungsfähiger sei als die Brünigbahn. Im großen Rat des Kantons Bern kam schließlich auch die Ansicht zur Geltung, daß die Bahnhoffrage in Interlaken noch nicht genügend geklärt sei. In Interlaken besteht seit 1872 ein „provisorischer" Hauptbahnhof gegenüber einem modernen und bequemen Ostbahnhof. Zu dem Zentralbahnhofprojekt der Thunerseebahn verhalten sich die Bundesbahnen entschieden ablehnend.

— **Anschlag auf den Konventionszug nach Saloniki.** Eine Mitteilung der Pforte an die Botschafter der Ententemächte besagt, daß der Anschlag auf den Konventionszug zwischen den Eisenbahnstationen Gewgeli und Gumendsche bei Kilometer 67 durch eine Höllenmaschine verursacht worden sei. Die Maschine sei entweder in einer als Buttersendung deklarierten Kiste, die an einen als Komiteemitglied bekannten Krämer Mirtsche in Gewgeli aufgegeben wurde, oder in einer angeblichen Büchersendung eines gewissen Bogdanow in Sofia enthalten gewesen. Es scheint also, daß die mazedonischen Elemente ihre Drohung, die nach ihrer Auffassung mißlungene, tatsächlich aber mit gutem Erfolge fortschreitende und ihnen eben dadurch um so verhaßtere Reformaktion durch Schreckensanschläge erschweren zu wollen, auszuführen begonnen haben. Obwohl der Zug von Reisenden sehr stark besetzt war, sind weitere Verletzungen, als die bereits gemeldeten eines getöteten Bremsers, des mit leichten Quetschungen davongekommenen Zugführers und eines gleichfalls nur gequetschten Zugbegleiters nicht zu beklagen. Merkwürdigerweise blieben das Radgestell des sonst in Trümmer und in die Luft gegangenen Packwagens sowie alle Last- und Personenwagen auf den Schienen, so daß der Zug, nachdem er in zwei Teilen in die etwa 6,5 km von der Unfallstelle entfernte Station Gumendsche gebracht worden war, die Fahrt mit bedeutender Verspätung nach Saloniki fortsetzen konnte. Mit demselben Zuge wurde auch die Leiche des verunglückten Bremsers (eines Griechen) nach Saloniki gebracht.

— **Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes.** Im Eisenbahndepartement des Finanzministeriums gelangt die Frage einer breitspurigen zweigleisigen elektrischen Eisenbahn Moskau-Bogorodsk-Kirshatsch (Wladimirsches Gouvernement) zur Beratung; eine andere Frage betrifft die Errichtung einer schmalspurigen eingleisigen Bahn mit Dampfbetrieb bis zum Dorfe Dubki, 11 Werst vor Kirshatsch. Den Kommissionsberatungen werden mit Rücksicht auf die Wichtigkeit dieser Frage für die Industrie dieses Bezirks Vertreter der Moskauer und Wladimirschen Fabrikanten sowie der Vorsitzende der Moskauer Gouvernementslandschaft beigezogen werden.

Die „Torg. Prom. Gas." berichtet, daß kürzlich die feierliche Eröffnung des regelmäßigen Verkehrs auf der neu erbauten Eisenbahn Darkwety-Satschchery stattgefunden hat. Wie dieselbe Quelle berichtet, ist an das Ministerium der Verkehrsanstalten jüngst ein Gesuch der Dubowkaschen Stadtverordnetenversammlung (Gouvernement Ssaratow) um die Erlaubnis zum Bau einer breitspurigen Bahn von Dubowka nach Wertjatschi-Chutory zur Verbindung der Wolga mit dem Don gelangt. Zum Bau dieser Bahn, für die keinerlei Staatsbeihilfe beansprucht wird, soll eine Aktiengesellschaft gegründet werden. Die Vorarbeiten sind bereits beendet und die Baukosten einschließlich Rollmaterial auf 18 000 R. für eine Werst, somit insgesamt auf 1 500 000 R. veranschlagt worden.

Die Eröffnung des regelmäßigen Personen- und Güterverkehrs auf den von der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahngesellschaft neu erbauten Teilstrecken Zarskoje Sselo-Dno und Nowossokolniki-Witebsk soll der „Torg. Prom. Gas." zufolge am 1/14. Juli, auf der Teilstrecke Kreutzburg-Tuckum aber im Herbste d. J. erfolgen.

Auf Grund einer Verfügung der Staatsbahnverwaltung wird bei Eröffnung des regelmäßigen Betriebes auf der im Bau begriffenen Orenburg-Taschkent-Eisenbahn dieser Teilstrecke gleichfalls der Orenburger Zweig der Ssamara-Slatouster Bahn von der Station Kinel bis Orenburg einverleibt und werden diese Bahnen dann zusammen die Benennung Taschkent-Eisenbahn erhalten.

— **Aufruf an das reisende Publikum wegen Überfüllung der Personenwagen auf den russischen Bahnen aus Anlaß des Krieges.** Von der russischen Eisenbahnverwaltung wird bekannt gegeben: Zur Befriedigung des durch die Ereignisse im fernen Osten hervorgerufenen verstärkten Militärtransports sowie zur Bildung von Militär-Sanitätszügen und zur Befriedigung anderer Bedürfnisse der Kriegszeit war eine bedeutende Anzahl Personenwagen aller drei Klassen (im ganzen über 400) erforderlich. Mit Genehmigung des Ministeriums der Verkehrsanstalten ist laut Verfügung der Eisenbahnverwaltung den Bahnen des europäischen Rußland sowohl durch Einschränkung des Wagenbestandes der auf den Bahnen verkehrenden Personen- und gemischten Züge, als auch durch vollständige Zurückziehung der Wagen II. Klasse aus den gemischten Zügen mit geringer Fahrgeschwindigkeit die erforderliche Anzahl Personenwagen gewonnen worden.

Da die erwähnten, durch die Macht der Verhältnisse hervorgerufenen Maßnahmen die Bequemlichkeit der Reisenden im Eisenbahnverkehr ungünstig beeinflussen und in einzelnen Fällen sogar eine gewisse Beengung in den Wagen der höheren Klassen hervorrufen müssen, so hält sich die Eisenbahnverwaltung zur Vermeidung unnützer Beschuldigungen der örtlichen Bahnbehörden für verpflichtet, diese Sachlage zur allgemeinen Kenntnis zu bringen.

Not bricht Eisen, und so wird auch hier natürlich nichts helfen, als auszuharren, obgleich die Aufgabe, die das reisende Publikum in Rußland zu erfüllen hat, während des heißen Sommers schwerer fallen wird, als unter anderen Verhältnissen, denn es ist nichts leichtes, die langen Reisen in vollbesetzten Abteilen zurückzulegen.

Fremde Weltteile.

— **Ein Sorgenkind der Mittelasiatischen Bahn.** Die Brücke über den Amu-Darja, die bei Erbauung der Bahn zunächst aus Holz hergestellt war, brannte bekanntlich ab, und man entschloß sich nunmehr, die neue Brücke aus Stein und Eisen herzustellen. Der Bau ist vollendet. Nun muß aber bei Farab am rechten Ufer des Flusses ein verzweifelter Kampf gegen den reißenden Strom geführt werden, weil er den Damm und den Brückenkopf bei Farab ernst gefährdet. Die seit dem vorigen Sommer beobachtete veränderte Richtung des Stromes vom linken zum rechten Ufer hin hat soeben eine gefährliche Lage geschaffen: das dem linken Ufer zugewendete Drittel der 750 Faden (= 1597,5 m) langen Brücke steht plötzlich in trocknem Flußbett, während die Wassermassen mit ihrer ganzen Wucht gegen das rechte Flußufer andrängen. Die mit dem Brückenbau verbundenen Regulierungsarbeiten und Schutzvorrichtungen, welche 1 500 000 R. gekostet haben, haben sich unter diesen veränderten und nicht vorherzusehenden Verhältnissen als unzulänglich erwiesen. Schon seit einiger Zeit tauchten in der russischen Presse Mitteilungen auf, daß der Amu-Darja Neigung zeigt, wieder in sein früher verlassenes, altes Flußbett zurückzudrängen. Offenbar handelt es sich in dem vorliegenden Falle um einen Teil dieses Vorganges, und es fragt sich nur, ob die Kunst stark genug sein wird, dem mächtig andrängenden Element standzuhalten. Es wäre sehr bedauerlich, wenn der Betrieb auf der Bahn abermals eine so empfindliche Störung, wie sie die Vernichtung eines Teiles der Brücke mit sich bringen muß, erleiden würde, aber der Amu-Darja ist zu gewissen Zeiten des Jahres kaum bezähmbar, und daher wird es zutreffend geschildert sein, wenn es vorstehend heißt, daß zur Zeit ein verzweifelter Kampf gegen den reißenden Strom geführt werden muß.

— **Fertigstellung der Baikal-Umgehungsbahn.** Man schreibt der Köln. Ztg. aus Petersburg: „Die Verdienste, die sich der Verkehrsminister Fürst Chilkow um die Leistungsfähigkeit der Sibirischen Bahn während des gegenwärtigen Krieges erworben hat, sind bekannt. Insbesondere war die Organisation der mit ungeahnten Naturschwierigkeiten kämpfenden Beförderung von rollendem Material, namentlich von Lokomotiven, über den gefrorenen Baikalsee sein eigenstes Werk. Demnächst wird er von einem zweiten Aufenthalte am Baikalsee und einer Bereisung der ganzen Sibirischen und der Mandschurischen Bahn bis Liaojang zurückerwartet. Wie nunmehr bestimmt verlautet, hat die eiserne Energie und das große Organisationstalent dieses self made man die Arbeiten an der Baikal-Umgehungsbahn soweit gefördert, daß die Schienenverbindung tatsächlich im August hergestellt sein wird. Es ist das eine Leistung, die Kenner der Verhältnisse nie für möglich gehalten hatten, denn die letzten 80 km bieten außerordentliche Geländeschwierigkeiten. Die wenn auch gewiß noch beschränkte Benutzungsfähigkeit dieser Baikal-Umgehungsbahn während der ersten Frostzeit, wenn der See nicht passierbar ist, hat die größte Bedeutung. In den ersten, kalten Kriegsmonaten bot die Wasserversorgung der Sibirischen Bahn eine Hauptschwierigkeit, weil die Becken alle ausfroren. Die schwierige Beschaffung von Wasser zur Speisung der Maschinen war auch neben dem Mangel an Ausweichstellen ein bedeutendes Hindernis für beliebige Vermehrung der Züge. Ausweichstellen sind seitdem in großer Zahl bereits neu angelegt oder noch im Bau. Auch sind die Blockstellen bedeutend vermehrt, so daß die Züge sich ohne Gefahr schneller folgen können."

— **Lokomotiven für die Mandschurische Bahn.** Diese Bahn soll mit Lokomotiven versorgt werden. Solche werden in Zügen von 19 Stück hingeschafft, wobei zwei von ihnen unter Dampf stehen. Nun kommen aber die Brücken; diese sind nur auf drei Lokomotiven geprüft — also vor der Brücke hält der schwere Lokomotivenzug, wird getrennt und geht in Teilen hinüber —, dann wird er wieder zusammengestellt, um auf diese beschwerliche Weise allmählich sein Ziel zu erreichen. Das ist auch ein Beispiel für all die Schwierigkeiten, die überwunden werden müssen. Und das ist eine Schwierigkeit, die vorausgesehen werden konnte. Nun erst das, was nicht vorausgesehen wurde, was sich zufällig einstellte!

So meint ein russisches Blatt. Es fragt sich nur, ob die Beförderung der vielen Lokomotiven tatsächlich nur in ganzen Zügen erfolgen mußte, und wenn das nicht der Fall war, aus welchem Grunde die Lokomotiven nicht so verteilt wurden, daß sie anstandslos die Strecke passieren konnten. Das scheinen doch so einfache Vorsichtsmaßregeln zu sein, daß ihre Beachtung sich von selbst ergibt. Damit wären dann auch die beklagten Schwierigkeiten voraussichtlich nicht eingetreten. Unter allen Umständen ist es aber klar, daß man nicht mit 19 Lokomotiven eine Brücke belasten darf, die nur drei Lokomotiven tragen kann, und daher lag der Zwang vor, die Lokomotiven auf verschiedene Züge zu verteilen.

— **Schantung-Eisenbahn.** In der am 1. d. M. abgehaltenen Hauptversammlung der Gesellschaft gedachte der Vorsitzende der glücklichen Vollendung des Baues der Eisenbahn, deren Haupt- und Zweiglinie auf der Gesamtstrecke am Tage der Generalversammlung feierlich dem Betriebe übergeben worden sind. Aus diesem Anlaß waren vom Prinzen Heinrich sowie vom Reichskanzler und dem Gouvernement in Tsingtau telegraphische oder briefliche Beglückwünschungen und Zustimmungskundgebungen für das Unternehmen an die Verwaltung gerichtet worden, denen sich die chinesische Regierung durch die Teilnahme ihres bei der deutschen Regierung bestellten Gesandten an der Hauptversammlung anschloß. Die Versammlung genehmigte den Jahresbericht und den Rechnungsabschluß für 1903. In den letzteren ist die Bahnbaurechnung mit 46 095 638 ℳ eingestellt, Materialbestand mit 1 218 770 ℳ, schwimmende Güter mit 727 397 ℳ, Kassenbestand mit 428 465 ℳ, Bankguthaben mit 3 580 814 ℳ gegenüber 2 004 000 ℳ Bauzinsen.

Der Geschäftsbericht wiederholt zum Teil die Angaben der vor kurzem veröffentlichten Baugeschichte; im übrigen bemerkt der Bericht, daß die Bautätigkeit 1903 erheblich verstärkt wurde, um die Vollendung der Bahn innerhalb der durch die Konzession gestellten Frist zu sichern. Infolgedessen wurde die Vollzahlung der Reihen E, F, G und H der Aktien von je 6 000 000 ℳ mit den restlichen 65 % zusammen 15 600 000 ℳ erforderlich. Inzwischen ist Anfang Januar d. J. auch die Vollzahlung der letzten Reihe mit 3 900 000 ℳ erfolgt, so daß nunmehr das gesamte Aktienkapital (54 000 000 ℳ) voll eingezahlt ist. Die Gesamtbeförderung betrug im Berichtsjahr 1901 mit der durchschnittlichen Betriebslänge von 65 km 59 912 Personen und 5473 t Güter, für 1902 mit 170 km durchschnittlicher Betriebslänge 221 197 Personen und 13 845 t Güter und für 1903 mit 253 km durchschnittlicher Betriebslänge 363 343 Personen und 44 962 t Güter. Es stellten sich die Einnahmen aus Personen und Gepäck 1901 auf 30 819 D., 1902 auf 110 937 D. und 1903 auf 212 184 D. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen 1901 insgesamt 16 131 D., 1902 insgesamt 91 359 D. und 1903 insgesamt 205 496 D. Die Gesamteinnahmen betrugen 1901: 51 858 D., 1902: 211 425 D. und 1903: 442 239 D. Die gesamten Betriebsausgaben stellten sich 1901 auf 75 008 D., 1902 auf 236 991 D. und 1903 auf 289 253 D. Nach Mitteilung der Verwaltung weisen die Betriebseinnahmen im laufenden Jahre eine weitere erhebliche Steigerung auf, da sie innerhalb der ersten fünf Monate rund 400 000 D. betragen, also fast der Gesamteinnahme des vergangenen Jahres (442 239 D.) gleichkommen.

Von den Kohlenfeldern der Provinz werden bis jetzt zwei von der Bahn berührt. Auf beiden Seiten sind die Aufschlußarbeiten der Schantung-Bergbaugesellschaft rüstig vorangegangen. Die Förderung aus der von dieser Gesellschaft im Oktober 1902 eröffneten Fangtse-Grube hat sich im Jahre 1903 auf rund 300 t täglich gesteigert.

— **Usambarabahn.** Einem amtlichen Bericht über den Bau und Betrieb dieser Bahn in den Monaten Oktober bis Dezember 1903 entnimmt das „Deutsche Kolonialblatt" folgendes:

Auf der Strecke Korogwe-Muhesa war es nötig, den größten Teil der hölzernen Brückenschwellen, welche im Jahre 1900/01 verlegt waren, auszuwechseln. Die durchschnittliche Lebensdauer einer Holzschwelle ist also, entsprechend den Erfahrungen der früheren Zeit, auf nicht mehr als drei Jahre anzusetzen. Die ausgewechselten Schwellen bestehen aus Mangrovenholz, welches von der Tangaküste und dem Rufidjidelta bezogen war; zu den Ersatzschwellen wurde nunmehr Usambaraholz aus den Sägewerken Niussy und Ambangulu verwendet. Da die kleine Regenzeit, welche sonst in diesen Berichtsmonaten eintritt, beinahe gänzlich ausfiel, so waren außer den gewöhnlichen Bahnunterhaltungsarbeiten besondere Arbeiten auf der Strecke nicht erforderlich.

Die Einnahmen des Berichtsvierteljahres sind höher als diejenigen der vorhergehenden und ferner auch höher als die im Vorjahre erzielten Beträge. Der Verkehr wurde günstig beeinflußt durch den Beginn des Neubaues Korogwe-Mombo, ungünstig durch die anhaltende Trockenheit, welche einen sehr schwachen Ausfall der Ernte verursachte und hierdurch schon seit dem Herbst des Jahres einen allmählichen Rückgang der Eingeborenenansiedelungen und eine Verringerung der Ausfuhr erzeugte.

Von der Usambarabahn wurde in den Monaten Januar und Februar d. J. der Bahnkörper auf den ersten 16 km hinter Korogwe nahezu vollendet. Einzelne Brücken sind fertig, die übrigen im Bau. Während dieser Monate machte sich ein erheblicher Mangel an farbigen Arbeitern bemerkbar. Dieser Mangel rührte, wie der genannte Bericht mitteilt, weniger davon her, daß s. Z. nicht genügend Leute vorhanden waren, sondern daß insbesondere die Wanjamwesi die bei gleichem Lohne be-

quemere Arbeit auf den Plantagen oder das Leben als Ansiedler der schwereren Arbeit beim Eisenbahnbau vorzogen. Nach Regelung der Lohnverhältnisse erfolgten jedoch neue Zugänge, auch wurden von den Bezirksämtern Tanga und Wilhelmstal etwa 120 Mann gegen Ende Februar zugeführt, so daß keine Stockungen im Baufortschritte eintraten. Der Gesundheitszustand der Beamten und Unternehmer der Bauleitung war befriedigend.

— **Die Eisenbahn Dar-es-Salaam-Mrogoro.** Der Budgetkommission des Reichstages ist ein Erläuterungsbericht zugegangen, der die Verlegung der Trasse Dar-es-Salaam-Mrogoro betrifft. Die ursprünglich geplante Trasse dieser Bahn beschreibt südlich der fast genau von Osten nach Westen führenden Linie Dar-es-Salaam bis zur Mündung des Kwasi in die Garingari einen weiten Bogen. Die Durchquerung der westlich von Dar-es-Salaam gelegenen Puguberge wurde wegen der ungünstigen Neigungsverhältnisse allgemein nicht für möglich gehalten, so daß man glaubte, dieses Gebirgsland südlich umgehen zu müssen. Die neuesten Geländeaufnahmen haben ergeben, daß diese Ansicht eine irrige war. Es hat sich nunmehr herausgestellt, daß die in gerader Linie auf den Endpunkt der Bahn zuführende Durchquerung der Puguberge nicht nur möglich ist, sondern sogar günstigere Gefällverhältnisse als die alte Trasse aufweist. Damit ist der Grund für die Umgehung der Puguberge und für die weit ausholende südliche Abweichung von der geraden Linie nach Mrogoro in Wegfall gekommen. Eine Zusammenfassung der technischen Vorteile der neuen Linie gegenüber der alten ergibt 1. eine bessere Verteilung des unvermeidbaren toten Gefälles auf der neuen Trasse; 2. eine erhebliche Verkürzung der Linie.

In wirtschaftlicher Beziehung verhalten sich die beiden Trassen folgendermaßen: Die geplante Bahn Dar-es-Salaam-Mrogoro soll das wasserreiche und fruchtbare Gebiet der Pugu- und Ulugururberge erschließen und mit der Küste verbinden. Dieser Zweck wird bei einer Durchquerung der Puguberge (neue Linie) in höherem Umfange als bei einer Umgehung (alte Linie) erreicht. Auch wird die neue Trasse für die Ulugururberge den Vorzug der kürzeren Verbindung mit der Küste und damit auch den Vorzug niedrigerer Frachtkosten haben. Die durch Fruchtbarkeit des Bodens und Dichtigkeit der Bevölkerung ausgezeichnete Kingani-Ebene wird von beiden Trassen geschnitten.

Die neue Trasse gibt keinen wirtschaftlichen Vorzug der alten auf, erschließt aber im Gegensatz zur alten Trasse einzelne Landesteile, welche schon jetzt eine relativ dichtere Bevölkerung und einen regen Ackerbau zeigen, z. B. den Landstrich zwischen Mpijidal und Kingani. Des weiteren hat sich sowohl bei der Usambarabahn, als auch bei der englischen Ugandabahn gezeigt, daß überall, wo Absatzmöglichkeit für Bodenfrüchte geschaffen wird, Neuansiedelungen entstehen. Für diese Ansiedelungen ist es an sich zwar gleichgültig, ob die Trasse etwas weiter nördlich oder südlich liegt; immerhin verdient jedoch auch in dieser Beziehung die neue Trasse den Vorzug, da die Bodenverhältnisse an der neuen Linie mindestens gleich gute, streckenweise sogar wesentlich bessere als an der alten Trasse sind.

Die Budgetkommission des Reichstags nahm vor einigen Tagen den Gesetzentwurf betr. Übernahme einer Gewährleistung des Reiches für die Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro in der Fassung der Vorlage und dazu folgende Resolution Erzberger an: Der Reichstag wolle beschließen, dem vorliegenden Gesetzentwurf in der von der Kommission beschlossenen Fassung die verfassungsmäßige Zustimmung zu erteilen, wenn in der Baukommission der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft die Spurweite der Bahn auf mindestens 1 m festgesetzt wird.

Damit ist die Frage der Spurweite vorläufig in dem von uns befürworteten Sinne entschieden. Es ist sehr zu hoffen, daß auch der Reichstag diesen Beschluß zu dem seinigen macht.

Allgemeines.

— **Schnelldampfer mit Turbinenbetrieb.** Wie „Engineering“ berichtet, ist die Lieferung von zwei großen Schnelldampfern für die Cunardlinie nunmehr endgültig vergeben, und zwar soll ein Schiff von John Brown & Co. in Clydebank, das andere von Swan & Hunter in Newcastle am Tyne gebaut werden, wobei die Maschinenanlage für das letztere Schiff von der Wallsend Slipway & Engineering Co. in Wallsend am Tyne geliefert wird. Die Abmessungen der Schiffe sind auf 232 m Länge und 27 m Breite festgesetzt, so daß die Wasserverdrängung zwischen 32 000 und 33 000 t betragen wird. Die verlangte Geschwindigkeit von 25 Knoten gedenkt man mit 66 000 bis 70 000 PS zu erreichen. Der Betrieb der Dampfer wird sehr kostspielig werden, da der Maschinenleistung entsprechend auf einen täglichen Kohlenverbrauch von 1000 t gerechnet wird. Es sind vier Schraubenwellen vorgesehen, die mit je einer Dampfturbine gekuppelt sind; die äußeren Turbinen arbeiten mit Hochdruckdampf, die beiden inneren mit Niederdruckdampf. Zum Rückwärtsfahren dienen zwei besondere Turbinen auf den beiden inneren Wellen. Wie unsere Quelle angibt, sollen die Schraubenwellen nur 140 Umdrehungen in der Minute machen.

Rechtspflege.

— **Steuerfreiheit der kommunalen Straßenbahnen in Baden.** Eine volkswirtschaftlich höchst bedeutsame Entscheidung über den Charakter der von Gemeinden betriebenen Straßenbahnen ist in den letzten Tagen vom badischen Verwaltungsgerichtshof gefällt worden. Die Köln. Ztg. teilt hierüber folgendes mit: „In Ablehnung des von der Steuerbehörde vertretenen Standpunktes, der die von Gemeinden angelegten und betriebenen Eisenbahnen als ein gewerbliches Unternehmen und daher für gewerbesteuerpflichtig erklärte, vertritt der oberste badische Verwaltungsgerichtshof die jeglichen Fiskalismus vermeidende, weitsichtige Auffassung, daß der Eisenbahnbetrieb einer Gemeinde überhaupt nicht als ein gewerbliches Unternehmen anzusehen ist. Die Herstellung und der Betrieb von Eisenbahnen für den örtlichen Verkehr gehören vielmehr nach Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs zu dem Aufgabekreis der Gemeinde, sofern ein Bedürfnis dafür vorhanden ist. Wie bei der Herstellung von Brücken, Straßen, Wasserleitungen usw., so fördert die Gemeinde durch Errichtung und durch den Betrieb von Eisenbahnen die mannigfaltigen öffentlichen Interessen. Durch ein nach den Gesichtspunkten der öffentlichen Interessen angelegtes und betriebenes Straßenbahnnetz werden aber nicht allein die vielgestalteten Verkehrsbedürfnisse befriedigt, sondern es wird auch die wünschenswerte Dezentralisation der Bevölkerung erreicht, die vom sozialen Standpunkt aus zu fordernde Beschaffung billiger und gesunder Wohnungen ermöglicht und dadurch die öffentliche Gesundheit und Wohlfahrt gefördert. Auf die Verfolgung solcher Zwecke wird — wie in den Entscheidungsgründen des Gerichts eingehend dargelegt wird — das Augenmerk einer einsichtsvollen Stadtvertretung in erster Linie gerichtet sein müssen, und jedenfalls muß diesen Zwecken gegenüber das privatwirtschaftliche Bestreben der Eisenbahnverwaltung, möglichst hohe Reinerträge zu erzielen, ganz in den Hintergrund treten. Daß diese außerordentlich verkehrsfreundliche und die Interessen der Gemeinden in weitgehendem Maße fördernde Entscheidung des Verwaltungsgerichts bei den Kommunalverwaltungen freudige Zustimmung und Anerkennung finden wird, bedarf wohl keines Beweises, legt aber diesen vollends nach erfolgter Befreiung von der bisher entrichteten Gewerbesteuer die erneute Verpflichtung auf, nun auch in der Tat ihre Straßenbahnen in gemeinnütziger, weniger fiskalischer Weise zu betreiben und mehr als bisher auf den Ausbau des Verkehrsnetzes bedacht zu sein, damit die vom obersten Gerichtshof aufgeführten, im Interesse des Volkswohls zu erhoffenden Vorteile auch wirklich erreicht werden können.“

Bücherschau.

— **Kursbuch für die Beförderung von Vieh und Pferden auf den deutschen Eisenbahnen.** 4. Ausgabe. Sommer 1904. Im amtlichen Auftrage auf Grund des von den Eisenbahnverwaltungen gelieferten Materials bearbeitet von Otto Schmidt, Kaiserlicher Rechnungsrat im Reichseisenbahnamt. Berlin, Verlag von Ernst Siegfried Mittler & Sohn.

Das von uns bereits im Nachrichtenteile der Nr 40 S. 654 d. Ztg. angezeigte Kursbuch entspricht in der jetzt durch die Aufnahme der Fahrpläne für Pferdesendungen vervollständigten Gestalt einem erweiterten Bedürfnis. Neu aufgenommen sind die am Schlusse des Verzeichnisses 256 a (S. 463) besonders aufgeführten Verbindungen für Viehsendungen vom Magerviehhof in Lichtenberg-Friedrichsfelde und die — auch für Pferdesendungen des allgemeinen Verkehrs benutzbaren — Verbindungen für die Beförderung von Militärpferden, die in den Fahrplänen durch eine besondere Linie links von den Fahrzeiten gekennzeichnet und unter 256 b nach Armeekorpsbezirken geordnet zusammengestellt sind.

Das Kursbuch kann jetzt als für seinen Zweck vollkommen bezeichnet werden. Welche Riesenarbeit und Mühe erforderlich war, um dies Werk zustande zu bringen, wird verständlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß noch vor wenigen Jahren ein solches Kursbuch für die Vieh- und Pferdebeförderung überhaupt nicht bestand, und daß sich bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen gegen die Aufstellung eines solchen ein recht lebhafter Widerspruch geltend machte, da man eine un-

bequeme und im Dienst oft schwer durchführbare Bindung den Versendern gegenüber befürchtete. Noch jetzt enthält die Vorbemerkung 9 den ausdrücklichen Vorbehalt: „Eine Haftung für die Einhaltung der Fahrpläne wird von den Eisenbahnverwaltungen nicht übernommen. Aus der Nichteinhaltung der angegebenen Beförderungszeiten kann insbesondere ein Anspruch wegen Überschreitung der Lieferfrist nicht hergeleitet werden" usw. Gerade bei dem Inhalt dieses Werkes zeigt sich der hohe Wert des Wirkens der Aufsichtsbehörde und des von ihr geleiteten Zusammengehens aller Eisenbahnverwaltungen, durch das auch einzelne etwa Widerstrebende zur Aufgabe ihres Widerstandes bestimmt sind. Durch die Möglichkeit, auf Grund des Viehkursbuches für alle Viehversendungen die Transportdauer mit Sicherheit berechnen zu können, wird dem Viehverkehr und damit der gesamten Landwirtschaft und der auf die Fleischverpflegung angewiesenen Gesamtbevölkerung ein unschätzbarer Dienst geleistet.

Vielleicht erleben wir es einmal, daß auch für die Frachtgüterbeförderung ähnliche Kursbücher herausgegeben werden und sich danach die Ankunft der Stückgüter wie der Wagenladungen am Bestimmungsort mit einiger Sicherheit unabhängig von den weiten Lieferfristen berechnen läßt. Die Vereinbarungen über den Gang der Güterzüge und das Stückgutverladegeschäft haben in den letzten Jahren solche Fortschritte gemacht, daß die Möglichkeit eines solchen Frachtgüterkursbuches wenigstens für Deutschlands Hauptbahnen gewiß ins Auge gefaßt werden kann. Die große Bedeutung eines solchen Schrittes für die gesamte kaufmännische und industrielle Welt liegt wohl auf der Hand.

— „Studien über Isochronenkarten" ist die Überschrift einer von Dr W. Schjerning zu Charlottenburg in der „Zeitschr. der Gesellschaft für Erdkunde" veröffentlichten Abhandlung, mit der er eine Reihe von ihm entworfener Karten der Provinz Brandenburg einleitet. Unter „Isochronen" versteht der Verfasser Linien gleicher Reisedauer. Sie verbinden also die Punkte miteinander, die von demselben Mittelpunkte aus in gleicher Zeit zu erreichen sind, und geben auf diese Weise ein übersichtlicheres Bild der Verkehrsmöglichkeit, als es die weitverstreuten Angaben eines Kursbuches liefern, und ein vollständigeres, als es tabellarische Zusammenstellungen zu bieten imstande sind. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend hat der Verfasser zunächst vier Karten hergestellt, welche in farbigem Druck die Verkehrsverhältnisse der Provinz Brandenburg, auf ihren Mittelpunkt Berlin bezogen, für die Jahre 1819, 1851, 1875 und 1899 erkennen lassen und damit ein anschauliches und zugleich hochinteressantes Bild des fortschreitenden Baues der Eisenbahnen und des sich auf ihnen entwickelnden Schnellverkehrs geben. Für den seitlich von ihnen sich bewegenden Verkehr sind dann Postfahrt und — wo auch diese fehlt — Fußmarsch zugrunde gelegt. Die fünfte Karte stellt in verschiedenfarbigem Druck die in fünf Stunden von Berlin aus erreichbaren Teile der Provinz Brandenburg für die Jahre 1819, 1851, 1875 und 1899 dar und gibt also eine Zusammenstellung der durch die vier anderen Karten gewonnenen Ergebnisse, allerdings nur für die eine Isochrone von fünf Stunden. Über den praktischen Wert solcher Studien spricht sich der Verfasser folgendermaßen aus: „Es liegt die Frage nahe, welche Teile eines Landes durch die Verkehrsmittel am meisten begünstigt erscheinen, welche anderen am stärksten benachteiligt, mit anderen Worten: welche Kreise oder Orte haben am ehesten das Recht oder die Pflicht, für sich eine neue Bahn zu beantragen? Da wir für jeden Punkt der Karte seine wirkliche Entfernung vom Mittelpunkt kennen, können wir mit Hilfe der mittleren Reisegeschwindigkeit die normale Zeit bestimmen, die die Reise zu ihm dauern müßte; ist die wirkliche Reisedauer größer, so ist der Punkt benachteiligt, ist sie kleiner, so genießt er unberechtigte Vorteile. Verbindet man nun immer die Punkte der Karte untereinander, die um gleiche Zeit zu früh oder zu spät erreicht werden, so erhält man Züge von Linien, die zu den Isochronen in derselben Beziehung stehen wie die Isanomalen zu den Isothermen, die man also, wenn man wollte, als Isochronanomalen bezeichnen könnte." Als sechste Karte ist eine solche „Isochronanomalenkarte" der Provinz Brandenburg für das Jahr 1899 beigefügt, und schließlich folgen noch Isochronenkarten des Regierungsbezirks Aachen für das Jahr 1897, des Herzogtums Salzburg für das Jahr 1899 und der nördlichen Umgebung von Berlin für das Jahr 1902. Abgesehen von jener nächstliegenden Bedeutung solcher Studien weist der Verfasser weiter auf verschiedene Wissengebiete, namentlich die Bevölkerungs- und Gewerbestatistik, hin, für die sie von unmittelbarem Werte sein würden, und schließt seine bezüglichen Ausführungen mit folgenden Worten: „Läßt man endlich seine Blicke über die Grenzen eines engen Landstrichs auf die Weite des Erdballs schweifen, so eröffnen sich wieder neue Ausblicke, in denen die isochronische Form der Darstellung von Nutzen erscheint. Ist doch unter friedlichen Verhältnissen das Bestreben der großen Dampfergesellschaften besonders darauf gerichtet, ihren Mitbewerbern die Beförderung von Reisenden und Postsachen durch möglichste Beschleunigung des Verkehrs zu entreißen, und im Kriegsfalle ist die Zeitdauer, mit der ein erstrebtes Gebiet von jedem der Gegner erreicht werden kann, oft von ausschlaggebender Wichtigkeit. Hierbei ist aber gerade die Geschwindigkeit der vorhandenen Transportmittel zu Lande oder zur See ein wesentlicher Faktor, und auch hier kann daher die einfache Feststellung der Entfernungsunterschiede nicht ausreichen."

Wenn wir nun zum Schluß mit einigen Worten den Wert der Arbeit für die Verkehrswissenschaft beleuchten sollen, so können wir nicht umhin, zu sagen, daß nach unserer Meinung das Ergebnis der Arbeit dem aufgewendeten Scharfsinn und Fleiß nicht vollkommen entspricht. Es liegt zu viel Kleinarbeit vor. Die mitgeteilten Tatsachen sind nicht neu, wissenschaftliche Erfahrungssätze von einiger Bedeutung sind kaum gewonnen. Aus der Geschichte wollen wir lernen, aus den unendlich mühsam zusammengetragenen Zahlen, Tabellen und Karten der vorliegenden Schrift erhalten aber jedenfalls nur recht untergeordnete Fragen neues Licht.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird die an der Strecke Gramenz-Pollnow gelegene Haltestelle Gerfin, welche gegenwärtig nur dem Wagenladungsverkehr dient, auch für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird die Haltestelle Gerfin in den Staatsbahn-Tiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Danzig, den 31. Mai 1904. (1504)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 12. Juni 1904 treten im Tiertarif für den nordostdeutsch-sächsischen Verkehr direkte Sätze zwischen Pollnow und Gößnitz in Kraft. Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 8. Juni 1904. (1505)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Vom 10. Juni d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung für den Wagenladungsverkehr ab werden die Stationen Briesnigk, Griessen (Reg.-Bezirk Frankfurt a/O.), Groß-Gastrose und Schlagsdorf der Neubaustrecke Forst-Guben (Dir.-Bezirk Halle) in den oben bezeichneten Kohlentarif einbezogen.

Kattowitz, den 7. Juni 1904. (1506)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppenwechseltarif III/IV (westliches Gebiet).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Wilhelmshaven der oldenburgischen Staatsbahn als Empfangsstation in den Ausnahmetarif S 5 (Klassen I, II a und II b) für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II aufgenommen. Nähere Auskunft gibt das Verkehrsbureau hierselbst.

Essen, den 8. Juni 1904. (1507)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Die im Staatsbahn-Gruppentarif IV und im Gruppenwechseltarif III/IV, gültig vom 1. Mai d. J., für die Station Mannheim (Direktionsbezirk Mainz) im Verkehr mit Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen und Münster vor-

gesehenen Entfernungen und Frachtsätze gelten auch für die Station Mannheim der badischen Staatsbahn in den Heften 1 bis 4 der Abteilung A des vorbezeichneten Verbandsgütertarifs.

Cöln, den 3. Juni 1904. (1508)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Gruppentarif IV und Staatsbahn-Wechseltarife mit dieser Gruppe (Tarifhefte II E, II H, II K, II L).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Nassau a. d. Lahn als Versandstation in folgende Eisen-Ausnahmetarife einbezogen, und zwar: in den im Gruppentarif IV enthaltenen Ausnahmetarif 9 S und in die in den Gruppenwechseltarifen I/IV, II/IV und III/IV bestehenden Ausnahmetarife 9, 9 S, S 5, S 5 s und S 5 t.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Frankfurt a/M., den 31. Mai 1904. (1509)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Juli d. J. tritt im Tarifheft 1 nachbezeichneter neuer Ausnahmetarif in Kraft.

Neuer Ausnahmetarif Nr 53.
Butter
in jeder Menge bei Beförderung als Eilgut.
Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen.

Von / Nach	Wien-Floridsdorf K. F. N. B.	Wien-Floridsdorf-Jedlesee, Kornenburg Ö. N. W. B.	Wien II (K. F. J. B.), Nußdorf K. K. St. B.	Wien-Stadlau St. E. G.
Magdeburg-Hauptbhf., Neustadt, Sudenburg	760			

K. E. D. M.

Breslau, den 6. Juni 1904. (1510)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Eröffnung der sächs. Station Fleissen am 15. Juni 1904 erfolgt deren Einbeziehung in den bayerisch-sächsischen Güterverkehr. Über die anzuwendenden Frachtsätze erteilt auf Anfrage unser Verkehrsbureau Auskunft. Für die auf österreichischem Gebiete liegende Station Fleissen gelten dieselben reglementarischen Bestimmungen wie für Voitersreuth.

Dresden, am 9. Juni 1904. (1511)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich preußische Staatseisenbahnen, Königlich preußische Militäreisenbahn.

Gütertarif, Teil II. Tarifheft II F.
Verkehr zwischen dem östlichen und dem mittleren Gebiet.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1904 wird zum Tarifheft II F (Gruppe I/II) ein Nachtrag 1 ausgegeben. Er enthält neben sonstigen Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Briesnigk, Burgdorf b. Börßum, Grießen, Reg.-Bez. Frankfurt a/O., Groß-Gastrose und Schlagsdorf sowie Entfernungskürzungen infolge Eröffnung der Strecke Forst-Guben. Die Entfernungen für die Station Grießen, Reg.-Bez. Frankfurt a/O. treten jedoch erst am Tage der Betriebseröffnung dieser Station für den Güterverkehr, der besonders bekannt gemacht wird, in Kraft.

Der Nachtrag kann durch die Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbureau auf Bahnhof Alexanderplatz in Berlin zum Preise von 10 ₰ für das Stück käuflich bezogen werden.

Berlin, den 1. Juni 1904. (1512)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarifheft II H., Gruppenwechseltarif I/IV vom 1. Mai 1904 (östliches-südwestliches Gebiet).

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird die Entfernung Urft-Görlitz (Seite 106 des Tarifs) von 721 km auf 771 km erhöht.

Mit sofortiger Gültigkeit ist zu berichtigen die Entfernung Neuwied-Guben Seite 94 des Tarifs von 974 in 674 km, die Stationsbezeichnung Deutsch-Eplau Seite 25 des Tarifs in Deutsch-Eylau und auf Seite 38 bei Kreuzburg O.-S. die Anstoßnummer „2“ in Nr „9“.

Breslau, den 9. Juni 1904. (1513)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil II, Heft 3A vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1904 wird die Station Liebenstein i/Oberpf. im Verkehre mit den Stationen Chodau, Karlsbad und Schlackenwerth (B. E. B.) und Podersam (K. K. Ö. St. B.) in den Ausnahmetarif Nr 57 a/I (Kaolin) einbezogen.

München, den 5. Juni 1904. (1514)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 20. Juni 1904 sind im Tarifteil II folgende Frachtsätze nachzutragen:

1. im Haupttarif:
auf Seite 33:
bei Haslau . . . im A.-T. 25 b 2,39
auf Seite 120:
Emmerich und . . im A.-T. 2 a 9,87
2 b 8,25
2 c 5,59

2. im Nachtrag II:
auf Seite 33:
bei Achern . . . im A.-T. 24 a 4,48
24 b 3,73
auf Seite 53:
bei Biebermühle . im A.-T. 24 a 5,12
24 b 4,32

München, den 5. Juni 1904. (1515)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Mit Geltung vom 10. Juni 1904 werden die an der bisher eröffneten Teilstrecke der Neubaulinie Metz-Chateau-Salins gelegenen Stationen Liocourt, Delme, Oriocourt und Fresnes-en-Saulnois in den südwestdeutschen Verbandsgüterverkehr mit Baden, Pfalz und dem Bezirk St. Johann-Saarbrücken einbezogen.

Auskunft über die Frachtberechnung geben das Tarifbureau in Straßburg und die Abfertigungsstellen.

Straßburg, den 2. Juni 1904. (1516)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donauländer transit.

Teil II, Heft 2 vom 15. Juni 1904.

Das bezeichnete Tarifheft 2, welches in der Abteilung A für den Verkehr mit dem Donaugebiet im allgemeinen Ausnahmetarife für die Beförderung von Eisen- und Stahlwaren usw., Palmöl, Kalk, Schiefertafeln und Griffeln, Zement, Seilerwaren, Käse, Gewehrschäften, Quebracho-Extrakt, Bier, Glas, Zellulose, Petroleum, raffiniertem und Zucker aller Art, in der Abteilung B für den Verkehr mit den unteren Donauländern den Klassentarif sowie Ausnahmetarife für die Beförderung von Eisen- und Stahlwaren usw., Gütern aller Art, Mineralwasser, Spat, Kolonialwaren, Baumwollwaren und Garnen, Papier, Schiefertafeln und Griffeln, Zement, Seilerwaren, Käse, Lithographiesteinen, Bier, Tonwaren und Rohpetroleum und Rohbenzin rumänischen Ursprungs enthält, kann um den Preis von 1 ℳ für das Stück bezogen werden.

München, den 7. Juni 1904. (1517)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donauländer transit.

Teil II, Heft 1 vom 15. Juni 1904.

Das bezeichnete Tarifheft 1, enthaltend den Klassentarif und Ausnahmetarife für die Beförderung von Rohstoffen, Eichenholzextrakt und Lohabsud, Dürrobst, Gütern aller Art, Baumwollwaren usw., Stärke, Mineralwasser, Zucker, Wolle, Wein und leeren Weinfässern für den Verkehr mit dem Donaugebiet im allgemeinen, kann um den Preis von 50 ₰ für das Stück bezogen werden.

München, den 7. Juni 1904. (1518)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donauländer transit, Verkehrsleitung.

Zu den neuen Verbandsgütertarifen, Heft 1 und 2 erscheint eine Dienstanweisung, betreffend Vorschriften für die Verkehrsleitung.

Der Einführungstermin der Dienstanweisung ist handschriftlich (vom 1. Juni) auf 15. Juni abzuändern.

München, den 7. Juni 1904. (1519)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Die durch die Neuausgabe der Gruppentarife im Bereiche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen am 1. Mai d. J. eingetretenen Änderungen in den Entfernungen und Frachtsätzen für den Verkehr der Station Mannheim des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz finden auch Anwendung für den Verkehr der Station Mannheim der badischen Staatseisenbahnen im obenbezeichneten Verkehre.

Erfurt, den 4. Juni 1904. (1520)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif, Hefte 2–5, und preußisch-hessischer Gütertarif, Hefte II C, II J und II K.

Am 15. Juni d. J. treten für Gießerei-Roheisensendungen von Kratzwieck, Vienenburg, Berge-Borbeck, Bochum Süd, Brachbach, Creuzthal, Dahlbruch,

Dortmunderfeld, Duisburg, Duisburg Hafen, Duisburg West, Duisburg-Hochfeld Nord und Süd, Eiserfeld, Friedrichshütte-Laasphe, Geisweid, Grünebach, Haiger, Hattingen (Ruhr), Herdorf, Hochdahl, Hörde, Lollar, Mülheim a. d. Ruhr, Neumühl, Niederdreisbach, Niederschelden, Oberhausen, Oberhausen (Filiale Gutehoffnungshütte), Porz-Urbach, Präsident, Siegen, Wetzlar, Wissen, Brebach, Burgsolms, Engers, Eschweiler, Friedrich-Wilhelmshütte, Neuwied, Rheinhausen-Friemersheim, Völklingen, Blankenburg Harz, Rothehütte-Königshof und Rübeland nach Tangermünde Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Näheres ist bei den beteiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Die in den Heften II C, J und K des preußisch-hessischen Gütertarifs sowie in dem Hefte 4a des mitteldeutschen Privatbahn-Gütertarifs enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Gießerei-Roheisen (Ausnahmetarife 8a bezw. 8) von den obengenannten Versandstationen sowie von Aplerbeck, Gelsenkirchen, Kupferdreh, Ruhrort Rhein und Weidenau nach Stendal werden mit Gültigkeit vom 1. August d. J. aufgehoben.

Erfurt, den 4. Juni 1904. (1521)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1904.

Zu dem obengenannten Tarifhefte ist ein Berichtigungsblatt herausgegeben worden, welches Änderungen der auf den Seiten 168 und 202 dieses Tarifheftes aufgeführten Anstoßbeträge enthält und bei den bekannten Dienststellen kostenlos zu haben ist.

Breslau, den 6. Juni 1904. (1522)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1904 ab wird die Station Ammendorf des Direktionsbezirks Halle a/S. als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 für Gießerei-Roheisen einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 3. Juni 1904. (1523)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für
1. Steinkohle, Anthrazit, Kohlenbriketts (bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens),
2. Koks (bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen)

treten unter Berücksichtigung der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Königinhof . . .	72 ℳ
Von Schönpriesen-Umschlag nach Königinhof . . .	67 ℳ
Von Dresden-Elbkai nach Königinhof . . .	94 ℳ

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ℳ, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ℳ für 100 kg beträgt.

Wien, am 4. Juni 1904. (1524)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Südwestdeutscher Güter- und Tierverkehr Reichsbahn-St. Johann-Saarbrücken.

Die an der Strecke Simmern-Hermeskeil gelegene Station Rascheid der Königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken ist für die Abfertigung von Gütern und Tieren eröffnet und in den südwestdeutschen Verbandsverkehr einbezogen worden.

Auskunft über die Frachtberechnung geben die Dienststellen.

Straßburg, den 31. Mai 1904. (1525)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

---

4. Generalversammlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft.

Die Herren Aktionäre unserer Gesellschaft werden hierdurch zu der am Donnerstag, den 30. Juni d. J., nachmittags 4 Uhr, im kleinen Saale der Neuen Börse in Breslau, Graupenstraße Nr 11, stattfindenden ordentlichen Generalversammlung ergebenst eingeladen.

Zur Verhandlung gelangen die unter Nr 1, 2 und 3 im § 28 des Gesellschaftsstatuts aufgeführten Gegenstände.

Zur Teilnahme an der Beschlußfassung in der Generalversammlung sind nur diejenigen berechtigt, welche spätestens am dritten Werktage vor der Versammlung, also spätestens am 27. Juni d. J., ihre Aktien
bei der Gesellschaftskasse in Öls oder
in Breslau:
1. bei der Breslauer Diskontobank, Junkernstraße Nr 1/2, und deren Depositenkasse und Wechselstube, Schweidnitzer Straße 50,
2. bei dem Bankhause Gebrüder Guttentag,
3. bei dem Bankhause Prinz & Marck jun.;

in Berlin:
1. bei dem Bankhause Born & Busse, Behrenstraße 31,
2. bei dem Bankhause Gebrüder Guttentag, Jägerstraße 11,
3. bei der Bank für Handel und Industrie, Schinkelplatz 1/2,

hinterlegt oder glaubhafte Bescheinigungen bei der Gesellschaft eingereicht haben, aus welchen sich ergibt, daß die Aktien bei der Reichsbank oder einem deutschen Notar hinterlegt sind.

Breslau, den 6. Juni 1904. (1526
Der Aufsichtsrat.
Julius Cohn, Vorsitzender.)

Die 34. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf
Sonnabend, den 25. Juni d. J., 12 Uhr mittags,
in das Dienstgebäude der Königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektion in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:
1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensbestand für das Rechnungsjahr 1903.
2. Bericht des Aufsichtsrats über die Prüfung der Bilanz und Beschlußfassung über dieselbe.
3. Wahl zweier Mitglieder des Aufsichtsrats.

Magdeburg, den 22. Mai 1904. (1527)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens des Aufsichtsrats der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

---

5. Verdingungen.

Die Lieferung und Aufstellung von sechs Zentesimalwagen je 30 000 kg Tragkraft soll verdungen werden. Verdingungsunterlagen liegen in unserem technischen Bureau, Zimmer 194, zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 50 ℳ von uns bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens den 22. Juni d. J., mittags 12 Uhr, frei an uns einzusenden.

Bromberg, den 28. Mai 1904. (1528)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Bedarf der Direktionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen für das 2. Halbjahr 1904 an Leinöl, Leinölfirnis und Terpentin soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 24 des hiesigen Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 0,50 ℳ von unserem Rechnungsbureau portopflichtig bezogen werden (keine Briefmarken). Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis 25. Juni d. J., vormittags 10½ Uhr, an uns einzureichen. Die Eröffnung derselben findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 24. Juli 1904.

Kattowitz, den 4. Juni 1904. (1529)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 7000 Stück Hammer- und Hackenstielen aus Weißbuchenholz in 6 Losen für den Direktionsbezirk Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 25. Juni 1904, vormittags 11 Uhr an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 22. Juni 1904 an Werkstätteninspektion Berlin 2 (Ostbahn) einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 16. Juli 1904.

Berlin, den 31. Mai 1904. (1530)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 46. 15. Juni 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Anwendung überhitzten Dampfes bei Lokomotiven.

Die Stellung der badischen Staatsbahnverwaltung zur Umleitung im Güterverkehr.

Nachrichten:

Deutschland: Nachweisung der Betriebsunfälle. — Antrag auf Gewährung freier Urlaubsfahrt an Mannschaften des Heeres und der Marine. — Tränkung von hölzernen Bahnschwellen. — Reiseführer: „Rechts u. links der Eisenbahn." Weitere Einführung der III. Wagenklasse bei Schnellzügen. — Eisern-Siegener E. — Bremsversuchsfahrten auf der Halberstadt-Blankenburger E. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Urlaubsverhältnisse des Personals der bayerischen Staatsbahnen. — Bekanntgabe von Betriebsunfällen. — Eisenbahnfragen im bad. Landtag. — Beschlüsse des Zentralvereins für Fluß- und Kanalschiffahrt wegen Herabsetzung der Zuckerfracht. — Versammlung von Eisenbahnbeamtenvereinen in Friedrichshafen a/Bodensee. — Große Berliner Straßenbahn.

Österreich: Zur Frage der Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Ungarisch-galizische E. — Das neue Gesetz über Bahnen niederer Ordnung. — Vergleich in dem Verlosungsstreit hinsichtlich der 5proz. Nordwestbahnprioritäten. — Das zweite Gleis der österr. Nordwestbahn. — Ein künstlerisches Gedenkzeichen an den Wocheiner Tunneldurchbruch.

Ungarn: Strafprozeß gegen die Anstifter des Eisenbahnerausstandes.

Luxemburg: Wilhelm-Luxemburg-E.

Übrige europäische Länder: Die Beratung des Gesetzes über den Staatsbetrieb der italien. Bahnen. — — Orientalische E. — Kongreß der Betriebsleiter der russischen Eisenbahnen.

Fremde Weltteile: Haifa-Damaskus.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr 17 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Die Anwendung überhitzten Dampfes bei Lokomotiven.

Vom Ingenieur F. Winter in Berlin.

Bis vor noch nicht langer Zeit war ein Dampfverbrauch von 7 bis 8 kg Kohle für die wirkliche Pferdekraftstunde selbst bei den besten Dampfmaschinen üblich, was einer Ausnutzung der Wärme von nur 10 bis 12 % entspricht. Diese geringe Ausnutzung der Kohle hat bei den Erbauern der Dampfmaschinen starkes Bedenken hervorgerufen und sie veranlaßt, Mittel und Wege zu ersinnen, um die Nutzwirkung der Dampfkraftanlagen zu erhöhen. Insbesondere der Wettbewerb mit der Gaskraftmaschine hat den Anstoß zu der rasch fortschreitenden Entwicklung der Dampfkraftanlagen gegeben. Jahrzehntelang hatte sich der Erfindungsgeist auf die Verbesserung der Steuerungsorgane und des äußeren Aufbaues der Dampfmaschinen beschränkt und darin Vorzügliches geleistet. Die Gaskraftmaschine aber, deren Anwendung sich früher auf das Gebiet der Kleinmotoren beschränkte, drohte der Dampfmaschine selbst in der Großindustrie und auch im Betriebe von Feld- und Straßenbahnen das Feld streitig zu machen. Die Dampfmaschinenfachmänner, die mit Schrecken wahrnahmen, daß die Gasmaschine an Wirtschaftlichkeit die Dampfmaschine übertraf, fingen nun an, den Vorgängen im Innern der Dampfzylinder wieder mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Den in Vergessenheit geratenen Arbeiten von G. A. Hirn[1]), der anfangs der 50er Jahre des vorigen Jahrhunderts Versuche über die Wechselwirkung zwischen Zylinderwandung und Dampf gemacht hatte, wurde wieder mehr Beachtung geschenkt. Man wendete zwar schon geheizte Dampfmäntel an, man verteilte die Dehnung des Dampfes (Expansion) auf zwei und drei Zylinder, um das Temperaturgefälle in den einzelnen Zylindern herabzudrücken, und erreichte dadurch auch wesentliche Ersparnisse, aber diese waren teuer erkauft durch die verwickelte und kostspielige Bauart der Maschine; da durch weitere Steigerung der Dampfspannung und weitere Teilung der Expansion sich wesentliche Vorteile nicht erzielen ließen, so mußte man den Hebel an einem anderen Punkte ansetzen. Die Anwendung der Dampfüberhitzung fand mehr und mehr Eingang. Die unermüdlichen Bestrebungen von E. Schwörer in Colmar, eines Schülers von G. A. Hirn, und die erfolgreiche Tätigkeit des Ingenieurs W. Schmidt verschafften uns brauchbare Formen von Überhitzern für feststehende Dampfmaschinen und Lokomotiven.

Nachdem sich die Anwendung überhitzten Dampfes bei ortsfesten Dampfkessel- und Dampfmaschinenanlagen schon lange bewährt hatte, ist man erst verhältnismäßig spät, etwa seit dem Jahre 1898, dazu übergegangen, auch für Lokomotiven Überhitzer zu bauen, und zwar war es die preußische Eisenbahnverwaltung, welche auf dem Gebiete der Heißdampflokomotive eingehende Versuche gemacht hat.

Obwohl das Verdienst, Überhitzer bei Lokomotiven zuerst angewandt und erprobt zu haben, den Deutschen zugeschrieben werden muß, so darf nicht unerwähnt bleiben, daß bereits 1879 und Anfang der 80er Jahre vorigen Jahrhunderts Franzosen, wie August Estrade und Baron Raymond Seillière sowie Louis Marie Théophile Riot in Paris Vorschläge zum Einbau von Erhitzern in Lokomotiven gemacht haben (vgl. D. R.-P. Nr 7150, 11 874 und 17 811 der Klasse 13). Es muß also angenommen werden, daß die Idee, Überhitzer bei Lokomotiven anzuordnen, von den Franzosen ausgegangen ist.

Merkwürdig erscheint, daß die Engländer und Amerikaner, soweit aus der einschlägigen Literatur festgestellt werden konnte, bisher noch keine Versuche mit Überhitzern bei Lokomotiven gemacht haben. Bei den Engländern ist dieser Mangel insofern erklärlich, als sie sich neuerdings stärker dem elektrischen Betriebe ihrer Eisenbahnen zuwenden.

Bereits vor 8 Jahren war der Ingenieur Wilhelm Schmidt, dessen besonderes Verdienst es ist, die Bedeutung sehr hoch überhitzten Dampfes (Heißdampf) zunächst klar erkannt und der praktischen Anwendung einer Überhitzung auf 300 bis 350° C. die Wege geebnet zu haben, wiederholt an die preußische Eisenbahnverwaltung, insbesondere an Herrn Geheimen Baurat Garbe, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion

[1]) „Stahl und Eisen" 1903 S. 810.

Berlin, mit der Bitte herangetreten, die Einführung überhitzten Dampfes bei Lokomotiven unterstützen zu wollen.[2])

Bedeutende Fachgenossen hielten damals die dauernd sichere Erzeugung hoch überhitzten Dampfes von 300° und mehr in einem Lokomotivkessel für ebenso unmöglich, wie seine Verarbeitung in den Dampfzylindern. Größere ortsfeste Dampfanlagen arbeiteten aber schon mit überhitztem Dampf von 350° und darüber ganz sicher, und Geheimer Baurat Garbe konnte sich daher nicht der Annahme verschließen, in welch höherem Maße die Verwertung hoch überhitzten Dampfes von Vorteil für den Bau und den Betrieb der Lokomotiven sein könnte. Er ging auf die Gedanken Schmidts ein und fand nach vielen vergeblichen Versuchen Schmidts, einen guten Überhitzer für den Lokomotivkessel zu schaffen, den Mut, den so entstandenen ersten brauchbaren Überhitzerentwurf, der in der Anordnung eines Überhitzers in einem weiten Flammrohr im Langkessel bestand, dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorzulegen.

Die Genehmigung des Entwurfes führte zum Einbau dieses Langkessel-Überhitzers bei einer $^3/_4$-gekuppelten Schnellzuglokomotive, welche nach den Angaben des Geheimen Baurats Garbe beim „Vulcan" in Bredow bei Stettin gebaut wurde, und bei einer $^2/_4$-gekuppelten Personenzuglokomotive, welche Henschel & Sohn in Cassel lieferte. Die erstere Lokomotive, Hannover Nr 74, befindet sich seit über 5 Jahren zum Teil im schwersten Schnellzugdienst der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover; die zweite, Cassel Nr 131, findet seit 5 Jahren im Personenzugdienst der Königlichen Eisenbahndirektion Cassel Verwendung. Der fortgesetzte Betrieb dieser Maschinen hat inzwischen die Voraussetzung der Vorteile des Heißdampfes in solchem Umfange bestätigt, daß beide Lokomotiven heute zu den besten $^2/_4$-gekuppelten Schnell- und Personenzug-Lokomotiven gehören. Die mit dem nicht genügend feuerbeständigen Langkesselüberhitzer gemachten Erfahrungen hatten die Erfindung eines Rauchkammer-Überhitzers in einfacher, organischer Verbindung mit dem Gesamtbau des bewährten Lokomotivkessels zur Folge. Die erste dieser Lokomotiven, Hannover Nr 86, ist wieder vom „Vulcan" erbaut worden; sie leistet seit über 4 Jahren Schnellzugdienst im Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Die zweite ist die gleichfalls nach Angaben des Geheimen Baurats Garbe von A. Borsig erbaute und in Paris ausgestellt gewesene, für die Königliche Eisenbahndirektion Berlin bestimmte Lokomotive, Berlin Nr 74, welche nach einigen Versuchsfahrten seit dem 1. April 1901 im regelmäßigen Schnellzug- und Personenzugdienst auf der Strecke Berlin-Sommerfeld läuft.

Geheimer Baurat Garbe sagt in seiner Abhandlung: „Die Anwendung hoch überhitzten Dampfes im Lokomotivbetriebe" (Zeitschr. d. Ver. Dtsch. Ing. 1902, S. 149) hierzu folgendes: „Mit diesem Rauchkammer-Überhitzer hat Schmidt mit einem Schlage alle Schwierigkeiten beseitigt, die dem Langkessel-Überhitzer noch anhafteten. Diese Überhitzerbauart paßt sich den Formen des Lokomotivkessels in einfachster Weise und derartig an, daß ihre Haltbarkeit und Betriebstüchtigkeit sofort in die Augen fiel und zur Genehmigung von weiteren 4 Heißdampflokomotiven, zwei $^2/_4$-gekuppelten Schnellzug-Zwillings- und zwei $^2/_4$-gekuppelten Personenzug-Tenderlokomotiven, führte."

Die beiden Personenzug-Tenderlokomotiven Berlin Nr 2069 und 2070 sind von Henschel & Sohn erbaut und werden seit Februar 1901 im Vorortzugdienst verwendet.

Aus dem ausführlichen Bericht des diplom. Ingenieurs E. Brückmann-Chemnitz über die Lokomotiven auf der Weltausstellung in Paris 1900[3]) geht hervor, daß die einzige in Paris ausgestellt gewesene Lokomotive die eben erwähnte Lokomotive Berlin Nr 74 ist.

Die Lokomotive entspricht bis auf zwei Punkte der normalen Zwillings-Eilzuglokomotive der preußischen Staatsbahnen, die als bekannt vorausgesetzt werden darf.

Der Kessel weist als Neuheit eine vollständige vom Gewöhnlichen abweichende Siederohreinteilung auf. Während die Normal-Lokomotive 217 Siederohre von 41/46 mm Durchmesser mit 109 qm Heizfläche enthält, sind bei der ausgestellt gewesenen Lokomotive nur 192 Rohre von 41/46 mm Durchmesser und ein Rohr von 247/267 mm Durchmesser mit zusammen 99,5 qm Heizfläche vorgesehen, wobei das weite Rohr außer als Heizfläche namentlich zur unmittelbaren Zuführung der Feuergase zu dem in die Rauchkammer eingebauten Überhitzer dient. Eine weitere Abweichung vom Normalen weist die Rauchkammer auf, deren Durchmesser, um den Überhitzer unterbringen zu können, auf 1700 mm erhöht werden mußte.

Was nun den Überhitzer anbetrifft, so ist hierzu folgendes zu bemerken. Der Dampf strömt vom Regulator in eine rechts oben auf dem Rauchkammermantel sitzende Kammer aus Stahlguß, welche durch eine Zwischenwand in zwei Teile zerlegt ist, von hier durch ein aus 29 Rohren von 30/38 mm Durchmesser bestehendes Rohrbündel zur linken Kammer, in dieser zu einem zweiten Rohrbündel weiter nach der anderen Seite hinüber, alsdann durch ein Kreuzrohr und an dieses angeschlossene Rohre in die Schieberkasten der Zylinder und nach Verwendung wiederum durch Rohre in ein in das Blasrohr mündendes Kreuzrohr.[4])

Bemerkenswert ist der Zusammenbau der Überhitzervorrichtung, die auf der oberen Hälfte des Rauchkammermantels in einem Ganzen fest montiert ist und nach Lösung der Rohrverbindungsflansche nach oben herausgehoben werden kann. Der Überhitzungsgrad wird nur mittels vier Klappen geregelt; werden diese ganz geschlossen, so strömen gar keine Feuergase in die Überhitzungskammern ein, wodurch der Überhitzer auf dem einfachsten Wege außer Betrieb gestellt wird. Anderseits steigt der Überhitzungsgrad auch mit der Blasrohrwirkung.

Nach Rückkehr der Lokomotive Berlin 74 von der Weltausstellung in Paris und nach Anlieferung der beiden $^2/_4$-gekuppelten Heißdampf-Tenderlokomotiven 2069 und 2070 von Henschel & Sohn wurden zunächst die inzwischen in Hannover gewonnenen Erfahrungen zur Abänderung der Einzelteile dieser Maschinen benutzt. Schon die ersten Versuchsfahrten zu Anfang des Jahres 1901 haben die Betriebstüchtigkeit und die Sicherheit der Erzeugung und Verarbeitung des Heißdampfes an sich wiederum ergeben.[5]) Aber jede neue Versuchsfahrt, welche unter Zuhilfenahme des Indikators und unter zahlreichen Messungen aller wichtigen Temperaturverhältnisse und des Vakuums in der Rauchkammer vorgenommen wurde, ergab neue Erfahrungen und neue Verbesserungen, die sich glücklicherweise alle in der Richtung der Vereinfachung der einzelnen Bauteile und des Gesamtbaues der Lokomotiven bewegen konnten. Wenn dabei in Betracht gezogen wird, daß die mit dem Heißdampf in Verbindung stehenden Bauteile, wie Kolben, Schieber, Stopfbüchsen und Schmierpumpen sowie der Überhitzer selbst doch erst aus Versuchen heraus zweckmäßig ausgebildet werden konnten, um ausreichende Überhitzung zu erhalten und die zu Dampfverlusten führenden Undichtigkeiten der anfänglich benutzten unvollkommenen Kolbenschieber und Arbeitskolben durch einfache und bessere Bauarten zu beseitigen, so werden gewiß auch die bisherigen Gegner der Einführung des Heißdampfes einsehen, daß nicht schon bei den ersten Versuchsfahrten der Nachweis über die volle zu erwartende Höhe der Kohlen- und Wasserersparnisse erbracht werden konnte.

Durch den Anbau von Heißdampfeinrichtungen an vorhandene Lokomotiven war zunächst wesentlich nur die Möglichkeit der Anwendung des Heißdampfes nachweisbar. So konnte natürlich weder der höchste Grad der Leistungsfähigkeit des Kessels noch der Wirtschaftlichkeit bisher nachgewiesen werden. Doch auch durch den einfachen Einbau des Überhitzers in vorhandene Lokomotiven wurde in hinlänglichem Umfange und in

---

[2]) Zeitschr. d. Ver. Dtsch. Ing. 1902 S. 149.

[3]) Zeitschr. d. Ver. Dtsch. Ing. 1901 und 1902.

[4]) Ausführliche Beschreibung und zeichnerische Darstellung der Schmidtschen Rauchkammerüberhitzer finden sich in Zeitschr. d. Ver. Dtsch. Ing. 1902 S. 153 und 1901 S. 1665.

[5]) Zeitschr. d. Ver. Dtsch. Ing. 1902 S. 150.

ausreichender Betriebszeit nachgewiesen, daß eine nach den gewonnenen Erfahrungen gebaute einfache zweizylindrige Zwillings-Heißdampflokomotive den zwei- und vierzylindrigen Verbundlokomotiven gleicher Gattung überlegen sein muß, und daß ein Fehlgriff beim Verlassen des Naßdampfes und der allgemeinen Einführung von Heißdampf nicht mehr gemacht werden kann, daß die Vorteile vielmehr unter allen Umständen so wichtig sind, daß eine umfangreichere Einführung im betriebstechnischen und staatswirtschaftlichen Interesse geboten erscheint.

Diese Anschauungen über die Betriebstüchtigkeit und Wirtschaftlichkeit der Heißdampflokomotive werden durch die Ergebnisse der Versuchsfahrten mit der Lokomotive Berlin 74 vollauf bestätigt. Die Ergebnisse hat Geheimer Baurat Garbe in seiner Abhandlung ausführlich niedergelegt. Aus ihr seien die wesentlichsten Punkte dieser Ergebnisse mitgeteilt:

Eine Fahrt wurde auf der Strecke Grunewald-Belzig (62,5 km) mit der Lokomotive Berlin 74 von einem Schnellzug mit 41 Achsen gemacht. Es wurden eine Reihe von Indikatoraufzeichnungen gemacht, welche in einer besonderen Diagrammtafel dargestellt sind. Diese Strecke enthält u. a. auch einige Steigungen von 1:200 bis 1:150; dennoch sieht man, mit welchen geringen Füllungsgraden dieser Zug bei Geschwindigkeiten bis zu 92 km mit Zylindern von 500 mm Durchmesser gefahren wurde. Bei früheren Versuchsfahrten wurden hier bei einem Gesamtzuggewicht von 390 t Geschwindigkeiten bis 115 km leicht erreicht, diesmal aber wegen Umbauten auf der Strecke absichtlich vermieden.

Man sieht aus den in der Abhandlung abgebildeten Diagrammen den tadellos leichten Lauf bei geringen Füllungen und hohen Geschwindigkeiten, die verhältnismäßig geringe Kompression, die guten Einströmlinien bei einem Schieber mit nur einer Einströmkante und die nur geringe Erhöhung der Rücklauflinien selbst bei 0,25 Füllung und größeren Geschwindigkeiten; mit einem Worte: eine tadellose Dampfarbeit einer Kulissensteuerung. In einer 9tägigen Fahrordnung, in der die Schnellzüge $^3/_8$ und $^5/_8$ der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin von Grunewald nach Sommerfeld (168 km) und zurück in der Zeit vom 16. bis 25. Oktober 1901 gefahren worden sind, ergaben sich bei durchschnittlich 35 Schnellzugachsen und einem durchschnittlichen Gesamtzuggewicht von 280 + 80 = 360 t folgende Zahlen in Gegenüberstellung mit 2 Verbundlokomotiven gleicher Gattung:

Für 1 Zugkm gebrauchte die Heißdampflokomotive 74 9,61 kg Kohle und 58,2 kg Wasser, die Verbundlokomotive 73 10,65 kg Kohle und 78,5 kg Wasser und die Verbundlokomotive 49: 10,78 kg Kohle und ebenfalls 78,5 kg Wasser. Die Verbundlokomotiven gebrauchten demnach ungefähr durchschnittlich 11,5 % mehr Kohle und 30 % mehr Wasser bei gleicher Leistung.

Wird hierbei erwogen, daß diese vor 4 Jahren erbaute Heißdampflokomotive noch nicht auf der Höhe der Erfahrungen stehen konnte, und werden weiter ihr leichtes Anfahren, ihre bequeme Bedienung, ihr ruhiger Gang selbst bei hohen Geschwindigkeiten von 110 bis 115 km bei nur 1980 mm Durchmesser der Triebräder und ihre Leistungsfähigkeit insbesondere in Betracht gezogen, welche die der Verbundlokomotiven gleicher Gattung bereits erheblich übertrifft, so ist der Erfolg der Anwendung von Heißdampf derartig in die Augen springend, daß ein Zweifel an seiner Überlegenheit und an den bedeutenden Vorteilen, die seine Anwendung im Lokomotivbetriebe mit sich bringen muß, nicht mehr gerechtfertigt erscheint.

Die vermehrte Leistungsfähigkeit zeigt u. a. eine Versuchsfahrt vom 22. Juni 1902 mit einem Zuge von 51 Schnellzugachsen, 310 t Gewicht der Wagen, rund 80 t Gewicht der Lokomotive mit Tender, also einem Gesamtgewicht von beinahe 400 t, von Grunewald nach Belzig und zurück, auf welcher Leistungen bis 1304 PS und eine Schnelligkeit von 115 km erreicht wurden. Es muß hierbei bemerkt werden, daß die Strecke der Entwicklung einer leicht erzielbaren Schnelligkeit nicht günstig ist, und daß daher die Grenze der Leistungsfähigkeit nicht erreicht werden konnte. Weiter ist anzuführen, daß bei dieser Fahrt die schädlichen Räume noch zu klein waren, und daß daher mit zu großen Füllungen gefahren werden mußte. Endlich ist noch zu erwähnen, daß durch ein Versehen ein Überhitzerrohr mit 6 mm Weite angebohrt war, und daß trotz des hierdurch verursachten Dampfverlustes Dampfdruck und Wasser gut gehalten werden konnten. Auch eine Dauerfahrt von einem Schnellzuge von 40 Achsen von Berlin nach Breslau (340 km) und zurück (370 km) am 2. Juli 1901 bei sehr lebhaftem Personen- und Gepäckverkehr hat erwiesen, welch ein Überschuß von Leistungsfähigkeit in dieser Maschine schon steckt. Die Maschine leistete ihre Aufgabe spielend; es wurden hin und zurück je 18 Minuten Verspätung eingeholt. Das Feuer war hin und zurück, also auf der ganzen Streckenlänge, ohne jede Nachhilfe, ohne Ausschlacken und Schüren so tadellos, die Dampfbildung von Anfang bis Ende so reichlich, daß dieser Erfolg einer einfachen Zwillings-Heißdampflokomotive gegenüber dem Verhalten der Verbundlokomotiven sowohl von den mitfahrenden Mitgliedern des Lokomotivausschusses, wie von einigen Herren aus dem belgischen Ministerium rückhaltlos anerkannt wurde, obgleich hier, wie schon angedeutet worden ist, die zweckmäßigsten Überhitzer- und Zylinderverhältnisse und andere Verbesserungen der Bauart noch fehlten. Auch bei dieser Fahrt war das Loch von 6 mm in dem Überhitzerrohr noch nicht entdeckt. Trotzdem stellte sich damals schon der Verbrauch für 1 Zugkm im Mittel der Hin- und Rückfahrt auf 10,42 kg Kohle und 64,5 kg Wasser. Ähnlich verhalten sich die beiden $^2/_4$-gekuppelten Tenderlokomotiven Berlin 2069 und 2070. Hier ist jedoch zu bedauern, daß die Überhitzerräume viel zu groß angeordnet worden sind, aus Besorgnis vor Verstopfung des Überhitzers durch Zünder, welche nach den ersten Fahrten mit dem neuen Rauchkammerüberhitzer in Hannover eingetreten war, seitdem aber beseitigt worden ist. Durch diese viel zu großen Überhitzerräume werden die Heizgase zwischen den Überhitzerrohren zu sehr verdünnt und es werden nur Überhitzungen von im Durchschnitt 240° C. bei Lokomotive 2070 und 270° C. bei Lokomotive 2069 erreicht. Letztere hat trotzdem schon über 15 % Kohlenersparnis und eine beträchtliche Wasserersparnis ergeben; erstere bleibt entsprechend in der Höhe der Ersparnisse zurück, die jedoch immer noch beträchtlich ist.

Ebenso wie auf der Weltausstellung in Paris war auch auf der Industrie- und Gewerbeausstellung in Düsseldorf 1902 nur eine Heißdampflokomotive ausgestellt, die von „Hohenzollern" gebaute $^3/_4$-gekuppelte Zwillings-Heißdampflokomotive — Cöln 21 — mit Rauchkammer-Überhitzer von W. Schmidt. Mit dieser Lokomotive sind vor ihrer Ausstellung vom 23. bis 28. Mai im Bezirk der Eisenbahndirektion Elberfeld Versuchsfahrten gemacht worden, bei denen Geschwindigkeiten bis 93 km/Std. erreicht wurden.[6]) Sämtliche Versuchsfahrten verliefen, abgesehen vom Heißlaufen eines Zapfens infolge Ölmangels, ohne Störung. Professor Obergethmann aus Aachen berichtet hierüber folgendes:

Am 23. Mai beförderte die Lokomotive zunächst den fahrplanmäßigen Güterzug 6829 von Opladen bis Vohwinkel, der nach dem Dienstplan gewöhnlich von einer $^3/_5$-gekuppelten Güterzuglokomotive gefahren wird und bei mehr als 73 Achsen eine Vorspann- oder Drucklokomotive erhält. Die Versuchslokomotive brachte den an jenem Tage 81 Achsen starken Zug (660 t ausschließlich Lokomotive) in der vorgeschriebenen Zeit nach Vohwinkel, obgleich sowohl vor Ohligs auf Steigung 1:160 als auch vor Vohwinkel auf Steigung 1:227 kurze Zeit gehalten werden mußte, da die Strecke nicht frei war.

Am 24. Mai wurden die Personenzüge 310 (30 Achsen = 177 t) und 511 Elberfeld-Cöln und Cöln-Barmen-Rittershausen gefahren. Für den meist schweren Zug 511 ist dienstplanmäßig eine $^3/_5$-gekuppelte Verbundlokomotive mit 4 Zylindern und 14 Atm. Überdruck im Kessel vorgesehen, für welche die

[6]) Zeitschr. d. Ver. Dtsch. Ing. 1903 S. 297 u. ff.

Normallast von Cöln bis Opladen 45 Achsen und von Opladen bis Vohwinkel wegen der hier beginnenden dauernden Steigungen von 1 : 727 bis 1 : 150 33 Achsen beträgt. Am Versuchstage war der Zug von Cöln bis Opladen 44 Achsen (267 t) und von Opladen bis Barmen-Rittershausen 38 Achsen (231 t) stark und wurde von der Heißdampflokomotive, auch von Opladen ohne Vorspann, in kürzerer als der fahrplanmäßigen Zeit befördert.

Am 26. Mai wurden die Schnellzüge 36/35 Elberfeld-Aachen-Elberfeld (zusammen 228 km) befördert, wie üblich von Erkrath bis Hochdahl (2,8 km Steigung 1 : 30) durch drei Lokomotiven. Trotz der großen Last bei Zug 36 (49 Achsen = 350 t) wurde im übrigen stets mit kürzester Fahrzeit und auch auf 4,6 km langer Steigung 1 : 70 von Herzogenrath bis Kohlscheid ohne Vorspann gefahren, allerdings hier mit 1½ Minuten Zusatz an Fahrzeit. Zug 35 war am Versuchstage von Aachen bis Düsseldorf 40 Achsen (299 t) und von Düsseldorf bis Elberfeld 52 Achsen (363 t) stark. Für die Beförderung dieser Züge sind dienstplanmäßig ebenfalls die genannten $^3/_5$-gekuppelten Lokomotiven vorgesehen, deren Normallast zwischen Herzogenrath bis Kohlscheid auf nur 36 Achsen festgesetzt ist.

Am 27. Mai folgten der Schnellzug 33 Elberfeld-Paderborn (138 km) mit 32 Achsen (229 t) und der D-Zug 32 Paderborn-Cöln (183 km) mit 39 Achsen (313 t); am 28. Mai der D-Zug 31 Cöln-Paderborn mit 43 Achsen (348 t) und der Schnellzug 34 Paderborn-Elberfeld mit 35 Achsen (245 t).

Sämtliche Züge wurden von der Versuchslokomotive ohne Vorspann und absichtlich unter Einschaltung der kürzesten Fahrzeit befördert, wobei nach dem Brüggemannschen Geschwindigkeitsmesser 93 km/Std. erreicht wurden, ohne daß der ruhige Lauf der Lokomotive irgendwie beeinträchtigt worden wäre. Die größten Zugkräfte sind auf der 5,7 km langen Strecke Barmen-Rittershausen-Block Martfeld mit Steigungen von 1 : 100 bis 1 : 76 und in umgekehrter Richtung von Hagen bis Block Martfeld, etwa 15 km lang, mit Steigungen von 1 : 100 bis 1 : 74 zu leisten. Auf diesen Teilstrecken erfordern die $^3/_5$-gekuppelten Lokomotiven bei D-Zügen über 40 Achsen Vorspann.

Während der Versuche im Personenzug- und Schnellzugdienst legte die Heißdampflokomotive 965,5 km zurück, leistete dabei 38 090 Achskm, beförderte daher in jedem Zuge durchschnittlich 39,5 Achsen und verbrauchte dabei im ganzen 79,9 cbm Wasser und 12 000 kg Kohle, oder auf 1 Zugkm 82,75 kg Wasser und 12,43 kg Kohle. In dem Betrage der Kohle ist der Aufwand für viermaliges Anheizen und für 25stündige Ruhe im Feuer auf den Endstationen mit enthalten. Diese Nebenverluste, die etwa $4 \cdot 200 + 25 \cdot 25 = 1425$ kg betragen mögen, eingerechnet, ergibt sich die Verdampfungsziffer zu $79{,}9 : 12 = 6{,}66$.

Bei einem in genau derselben Zeit vom 3. bis 6. Juli von der Eisenbahndirektion Elberfeld angestellten Versuch mit einer $^3/_5$-gekuppelten vierzylindrigen Verbundlokomotive leistete diese 35 322 Achskm, beförderte daher in jedem Zuge im Mittel 36,6 Achsen und verbrauchte dabei im ganzen 89,0 cbm Wasser und 11 950 kg Kohle — Verdampfungsziffer 7,45 — oder auf 1 Zugkm 92,18 kg Wasser und 12,38 kg Kohle, d. h. bei gleicher Kohlenmenge 11,4 % Wasser mehr als die Heißdampflokomotive, oder diese brauchte 10,2 % Wasser weniger als die Naßdampflokomotive, wobei jedoch zu berücksichtigen ist:

1. daß die Wagenlast der Heißdampflokomotive etwa 8 % größer war, was bei gebirgigem Gelände sehr in die Wagschale fällt;
2. daß die Züge der Heißdampflokomotive mit „kürzester Fahrzeit", die der Vergleichslokomotive nur mit planmäßiger Fahrzeit gefahren wurden;
3. daß die Heißdampflokomotive auch bei den Zügen mit 43 bezw. 49 Achsen die schwierigen Stellen ohne Vorspann nahm, während die Vergleichslokomotive bei einem Zuge von 40 Achsen auf der Strecke von Hagen bis Block Martfeld durch eine Schublokomotive unterstützt wurde;
4. daß die Heißdampflokomotive nur 12 Atm., die Vergleichslokomotive dagegen 14 Atm. Kesselüberdruck besaß.

Nach den Ergebnissen dieser Versuche, so kurz sie auch gewesen sein mögen, darf wohl behauptet werden, daß die Lokomotive die ihr gestellte umfangreiche Aufgabe erfüllt hat.

In einem Aufsatze „Schnellbetrieb auf den Eisenbahnen der Gegenwart"[7]), in welchem amerikanische, belgische, schweizerische, russische und preußische Lokomotiven in einen Vergleich gezogen werden, berichtet Ingenieur M. Richter-Bingen nur Vorteilhaftes über die Maschine Cöln 21. Er sagt:

Die Personen- und Güterzuglokomotive der preußischen Staatsbahn, gebaut von „Hohenzollern"-Düsseldorf, mit Überhitzer System W. Schmidt, ist das stärkste von sämtlichen angeführten Beispielen, sie besitzt die Verwendbarkeit der schweizerischen Lokomotiven für alle Zuggattungen, die Schnelligkeit der amerikanischen, ist aber viel leichter als die letztere und trotz ihrer großen Leistung nicht schwerer als die ersteren; dabei ist sie ihnen aber im Kohlen- und Wasserverbrauch jedenfalls weit überlegen und beansprucht den Oberbau weniger.

Aus einer die Hauptabmessungen und Verhältnisse der von ihm in Vergleich gezogenen Mogul-Lokomotiven enthaltenden Tabelle zieht Richter folgenden Schluß:

Vergleicht man die eingetragenen Verhältniszahlen miteinander, so zeigt sich, daß die Heißdampflokomotive nicht nur verhältnismäßig, sondern auch überhaupt die stärkste bestehende Mogul-Lokomotive ist. Sie schleudert zwar leicht, da sie die geringste Kraft- und Gewichtsziffer besitzt, was von der Bestimmung des Überganges auf Nebenbahnen herrührt, zeigt aber dafür auch den höchsten Kraft- und Geschwindigkeitswert, zudem das Dienstgewicht bei ihr am besten ausgenutzt ist. Ihr gegenüber erscheinen die an sich wohl ganz guten amerikanischen Lokomotiven geradezu unwirtschaftlich.

(Schluß folgt.)

[7]) Dinglers Polyt. Journ. 1904 S. 138.

Die Stellung der badischen Staatsbahnverwaltung zur Umleitung im Güterverkehr.

Die Frage der Umleitungen im Güterverkehr hat auch die Budgetkommission der zur Zeit tagenden badischen zweiten Kammer beschäftigt. Auf eine Anfrage der Kommission hat nach dem bezüglichen Bericht die Großherzogliche Regierung eine Antwort erteilt, die wir nach der „Deutschen Eisenbahn-Zeitung" in folgendem wiedergeben:

Alle deutschen Eisenbahnverwaltungen haben von jeher in ihrem finanziellen Interesse von dem Rechte der Umleitung der Güter über längere eigene Strecken behufs Gewinnung eines größeren Frachtanteils Gebrauch gemacht. Daß diese Umleitungen mit Artikel 42 der Reichsverfassung, wonach sich die Bundesregierungen verpflichten, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten, nicht im Einklang ständen, wurde schon deshalb nicht angenommen, weil bei der Erlassung der Reichsverfassung der überwiegende Teil der deutschen Eisenbahnen noch Privatbahnen waren und die Reichsverfassung die finanzielle Selbständigkeit der Eisenbahnen vollständig unberührt gelassen hat.

Das verkehrstreibende Publikum wird durch die Befahrung von Umwegen im Güterverkehr deshalb nicht benachteiligt, weil sowohl die Frachtsätze über den billigsten Weg berechnet, als auch die Lieferfristen nach diesem Weg bemessen werden. Die Beförderungsdauer über den längeren Weg ist tatsächlich meist auch nicht größer als über den kürzesten Weg, weil durch die Umwegsbefahrung vielfach die Mitwirkung einer dritten Verwaltung am Transporte beseitigt wird; dadurch entfallen die bei den dermaligen Verhältnissen oft recht beträchtlichen, durch den Zugwechsel, die Übernahme und Übergabe der Wagen auf den Übergangsstationen dieser dritten Verwaltung entstehenden Aufenthalte. Es ist daher erklärlich, daß Beschwerden des Publikums über Benachteiligung durch die Umleitung der Güter nur in ganz vereinzelten Fällen — bei den

badischen Staatsbahnen überhaupt nicht — laut geworden sind und die ganze Frage früher lediglich als eine innere Angelegenheit der Eisenbahnverwaltungen behandelt worden ist. Erst in den letzten Jahren ist sie auch in die breitere Öffentlichkeit getreten und wurde in der Presse, den Einzellandtagen und dem Reichstag lebhaft erörtert. Insbesondere wurden im vorigen Jahre im württembergischen Landtag Beschwerden über die für Württemberg schädlichen Umleitungen im Güterverkehr erhoben und dabei den badischen und bayerischen Staatsbahnen der Vorwurf gemacht, daß sie im Güteraustausch zwischen ihren Bahngebieten in der Umwegsbefahrung noch weit über das sonst unter den deutschen Eisenbahnen übliche Maß hinausgegangen seien. In dieser Hinsicht ist folgendes zu bemerken:

Bestimmte, allgemein bindende Regierungs- oder Verwaltungsvereinbarungen über die Größe der zulässigen Umwege bestehen nicht. Vielmehr haben die Eisenbahnverwaltungen über die Regelung der Wettbewerbsverhältnisse lediglich in den einzelnen Tarifverbänden Vereinbarungen getroffen, die aber keineswegs auf einheitlicher Grundlage beruhen. Die preußischen Staatsbahnen sind seit Verstaatlichung der großen Privatbahnen im allgemeinen davon ausgegangen, daß von den zwischen zwei Knotenpunkten bestehenden Wegen diejenigen von der Verkehrsbedienung ausgeschlossen werden sollen, die um 20 % länger sind, als die für die Tarifberechnung maßgebende Strecke, und daß von der Konkurrenzaufnahme über eine längere Strecke außerdem dann abgesehen werden soll, wenn sich für die gegen den Tarifbildungsweg gewonnene Mehrstrecke ein Frachtausfall von mehr als 40 % ergibt. Die Bedeutung dieses Grundsatzes ist im nachfolgenden Beispiel erläutert:

Der kürzeste und für die Tarifbildung maßgebende Weg von Mannheim nach München führt über Graben-Bretten-Ulm. Als für die badischen und bayerischen Staatsbahnen günstiger kommt gegenüber diesem (Tarifbildungs-) Weg der Weg über Würzburg in Betracht. Die beiden Wege trennen sich in Mannheim und treffen wieder zusammen in München-Laim. Diese zwei Stationen sind sonach die für die Berechnung in Betracht kommenden beiden Knotenpunkte.

A.

1. Länge des Weges über Bretten:

Mannheim-Bretten (badische Staatsbahn)	68 km
Bretten-Ulm (württembergische Staatsbahn) . . .	159 „
Ulm-München-Laim (bayerische Staatsbahn) . . .	142 „
zusammen	369 km

2. Länge des Weges über Würzburg:

Mannheim-Würzburg (badische Staatsbahn)	181 km
Würzburg-München-Laim (bayerische Staatsbahn) . .	273 „
zusammen	454 km

Der Umweg unter 2 beträgt also 454—369 = 85 km und in Hundertteilen des Weges unter 1 = 23 %.

B.

Das Mehrinteresse an dem Würzburger Weg gegenüber dem Weg über Bretten beträgt

bei den badischen Staatsbahnen	181— 68 = 113 km
bei den bayerischen Staatsbahnen . . .	273—142 = 131 „
zusammen also	244 km

Auf diese gegenüber dem Tarifbildungsweg gewonnene Mehrstrecke von 244 km entfällt der obige Umweg von 85 km, für den Fracht nicht bezahlt wird. Es beträgt sonach der Frachtausfall $\frac{85 \cdot 100}{244} = 34{,}8$ %.

Nach diesem Grundsatz wurden im allgemeinen auch die Verkehrsbeziehungen zwischen Preußen und Baden anläßlich der Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn im Jahre 1898 geregelt, wobei, wie erinnerlich, Baden durch Geltendmachung des preußischen finanziellen Interesses an den Linien der vormaligen Hessischen Ludwigsbahn einen empfindlichen Ausfall erlitt. Die vorbezeichneten Umwegsgrenzen hatte man wohl bei den Verhandlungen im württembergischen Landtage als die unter den deutschen Eisenbahnen übliche Grenze im Auge.

In dem badisch-bayerischen Güterverkehr gehen nun allerdings die gefahrenen Umwege teilweise über diese Grenze von 20 % hinaus, und zwar betragen sie in wichtigeren Verkehrsverbindungen, z. B. Mannheim usw.-München, nicht über 23 % mit Frachtausfällen bis zu 35 %; in einzelnen, weniger wichtigen Verbindungen sind die Umwege größer und zwar bis zu 35 %. Die nachteilige Wirkung dieser Befahrung größerer Umwege wird aber dadurch erheblich abgeschwächt, daß in den wichtigeren Verkehrsverbindungen im monatlichen Wechsel der Umweg nur die eine Hälfte des Jahres befahren wird, während der Verkehr in der anderen Hälfte dem für Württemberg günstigeren Weg zufällt. Die finanzielle Gesamtwirkung für die württembergischen Staatsbahnen ist daher ungefähr die gleiche, als ob das ganze Jahr nur Umwege in der hälftigen Ausdehnung befahren würden, so daß diese noch unter der oben angegebenen Grenze von 20 % bleiben. Die bestehende Regelung ist für Württemberg daher sogar noch günstiger, als wenn der Verkehr nach dem vorerwähnten Grundsatz zwar nur bis zu 20 % Umweg, dafür aber das ganze Jahr über die für Baden und Bayern günstigeren Wege gefahren würde; im letzteren Fall würden, wie die Ermittlungen ergeben haben, die württembergischen Staatsbahnen noch einen Mehrausfall von etwa 300 000 ℳ jährlich erleiden. Es ist daher der Vorwurf unzutreffend, daß Baden und Bayern in der Wettbewerbsaufnahme gegen Württemberg weiter gegangen seien, als sonst unter den deutschen Bahnen üblich. Im übrigen ist zu bemerken, daß auch im Verkehr der badisch-württembergischen Übergangsstationen Umwege bis zu 35 % Frachtausfall und zwar auf Vorschlag der württembergischen Staatsbahnen gefahren werden, die, als es sich seinerzeit um die Regelung der Wettbewerbsverhältnisse dieser Stationen handelte und die badischen Staatsbahnen die Beschränkung der Konkurrenz auf Frachtausfälle bis zu 20 % vorschlugen, erklärten, daß der Verkehr noch bis 35 % auf den eigenen Strecken mit Vorteil gefahren werden könne. Diese Anschauung ist dann auch bei der bald darauf erfolgten Neuregelung des badisch-bayerischen Verkehrs von Einfluß gewesen. Endlich ist noch zu berücksichtigen, daß es sich bei dem Mannheim-bayerischen Verkehr, dessen Umleitung Württemberg besonders beklagt, um einen Verkehr handelt, der zum größten Teil von Rheinland, Westfalen und weiterher zu Schiff nach Mannheim kommt oder von da zu Schiff den Rhein hinunter geht. Bei direkter Verfrachtung zwischen diesen Versand- und Empfangsgebieten ohne Zuhilfenahme des Rheinweges würde ein großer Teil des Verkehres nach den zwischen den preußischen und bayerischen Staatsbahnen bestehenden Abmachungen ausschließlich über Aschaffenburg geleitet werden, also weder die badischen noch die württembergischen Staatsbahnen berühren. Der Verkehr wird auf den Weg über Mannheim ausschließlich durch die von Baden mit schweren Opfern daselbst erbauten Hafenanlagen herangezogen. Es kann gewiß nichts Unbilliges darin erblickt werden, wenn Baden auch für seine namhaften Aufwendungen durch Ausnutzung seiner längeren Bahnwege eine teilweise Entschädigung für sich begehrte.

Die finanzielle Wirkung dieser Wettbewerbsaufnahme im badisch-bayerischen Verkehr wurde seinerzeit auf Grund des 1896er Verkehrs dahin berechnet, daß die badischen Staatsbahnen aus den Umwegen gegenüber der Beförderung über den tarifbildenden Weg eine Mehreinnahme von rund 330 000 ℳ jährlich, die bayerischen Staatsbahnen von rund 270 000 ℳ jährlich beziehen. Ferner wurde durch eingehende technische Untersuchungen festgestellt, daß durch die hierbei hauptsächlich in Betracht kommende Umleitung des Verkehrs über Würzburg den badischen Staatsbahnen nur ein Mehraufwand von etwa 10 000 ℳ entsteht.

Die Befahrung von Umwegen über 20 % besteht übrigens nicht nur im badisch-bayerischen Verkehr, sondern auch in anderen Verkehren liegen ähnliche Verhältnisse vor und zwar teilweise zum Nachteil Badens. So werden z. B. im rheinisch-westfälisch-bayerischen Verkehr Umwege bis zu 23 %, im rheinisch-nassauisch-bayerischen Verkehr bis zu 58 % gegen die kürzeren, über badische Strecken führenden Wege gefahren.

Die Frage, ob es möglich sei, ohne zu große Schädigung einzelner Verwaltungen allgemein die gegenseitige Wettbewerbsaufnahme und damit auch die vom nationalwirtschaftlichen Standpunkt aus immerhin unproduktiven Kosten für die Beförderung der Güter auf den Umwegen herabzumindern, hat die deutschen Eisenbahnen schon seit einigen Jahren beschäftigt. In letzter Zeit hat sodann der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten das Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen sowie die bayerische, sächsische, württembergische und badische Regierung zu einer Besprechung der Frage eingeladen, ob sich nicht unter Einschränkung des Wettbewerbs durch eine planmäßige Zusammenfassung des vielfach zersplitterten Verkehrs und durch Auswahl der leistungsfähigsten Linien eine wirtschaftlichere Betriebsführung im Interesse aller Beteiligten ermöglichen lasse. Die Verhandlungen, die in der Zeit vom 22. bis 24. Februar d. J. in Berlin stattfanden, haben zu einer Verständigung darüber geführt, daß eine Neuregelung der Verkehrsleitung unter den deutschen Bahnen auf folgender Grundlage herbeigeführt werden soll:

1. Es wird anerkannt, daß grundsätzlich der wirtschaftlich beste Weg im Güterverkehr zu wählen ist, der nicht immer der kürzeste sein kann.

2. Man ist einig, daß Umwege von mehr als 20 % im Wechselverkehr der deutschen Bahnen als unwirtschaftlich und dem Verhältnis der deutschen Bahnen zueinander nicht entsprechend ohne Entschädigung alsbald zu beseitigen sind.

3. Wie unter Beachtung der Grundsätze zu 1 und 2 der Verkehr zusammenzufassen und über die wirtschaftlich vorteilhaftesten Linien zu leiten ist, wird unter den Verwaltungen

unter billiger Berücksichtigung der Einzelverwaltungen vereinbart.

4. Die erforderlichen Vorarbeiten sind alsbald einzuleiten und derart zu beschleunigen, daß im Laufe des Juni 1904 eine Beschlußfassung zu 3 in einer neuen Konferenz erfolgen kann.

Zu Ziffer 2 wurde dabei von badischer und bayerischer Seite — allerdings unter Widerspruch der württemberger Vertreter — der Vorbehalt gemacht, daß aus den oben dargelegten Gründen die im badisch-bayerischen Verkehr bestehenden, über 20 % gehenden Umwege, die aber nur in der Hälfte des Jahres befahren werden, nicht als die unter die alsbald ohne Entschädigung vollständig zu beseitigenden Umwege gerechnet werden dürfen. Dagegen erklärten sich die Vertreter jener beiden Regierungen bereit, wegen einer Herabminderung auch der vorstehend genannten Umwege auf ein innerhalb 20 % liegendes Maß mit den württembergischen Staatsbahnen in Verhandlungen einzutreten, wobei die infolge der Einschränkung des Wettbewerbs eintretenden Betriebsersparnisse der genannten Verwaltung durch Zuweisung eines diesen Ersparnissen entsprechenden Verkehrsteils gutgebracht werden sollen. Die badische Regierung wird bei den hiernach zu führenden weiteren Verhandlungen der württembergischen Verwaltung tunlichstes Entgegenkommen betätigen.

Was im übrigen die Durchführung der vorgenannten Grundsätze betrifft, so ist zwar nicht zu verkennen, daß die Auswahl der wirtschaftlich besten Wege bei dem Fehlen vollständig sicherer Merkmale für die größere oder geringere Leistungsfähigkeit mehrerer konkurrierender Wege und den vielfach einander widerstrebenden Interessen der beteiligten Verwaltungen keineswegs leicht sein wird. Gleichwohl ist zu hoffen, daß es dem allseitig bestehenden guten Willen gelingen wird, zu einer Verständigung zu gelangen, durch die unter tunlichster Beseitigung der Umleitungen, zugleich aber unter Verminderung einer wesentlichen finanziellen Schädigung einzelner Verwaltungen eine wirtschaftlichere Betriebsführung erreicht wird.

Württemberg hat zwar — wir reden hier mit den Worten einer Nachricht der „Südd. Reichskorresp." aus Stuttgart — nicht alles erreicht, was es erstrebte und erhoffen zu dürfen glaubte, immerhin ist aber der allgemeine Eindruck der, daß doch ein Kompromiß angebahnt ist, der im allgemeinen der Billigkeit entspricht. Es könnte nichts erfreulicher sein, als wenn durch ein schiedlich-friedliches, auf billige Berücksichtigung der gegenseitigen Interessen gegründetes Übereinkommen der deutschen Eisenbahnverwaltungen Unzuträglichkeiten beseitigt würden, die dem Gesamtverkehr nicht zum Vorteil gereichen. Gegenüber den Bewegungen, die die Selbständigkeit der einzelstaatlichen Eisenbahnverwaltungen für die Zukunft mehr oder weniger in Frage stellen, wäre es ein nicht zu unterschätzendes Moment der Beruhigung und Konsolidierung, wenn nach so manchen ergebnislosen Eisenbahnkonferenzen der letzten Jahre in dem besonders heiklen Punkte der wirtschaftlich zweckmäßigen und finanziell gerechten Leitung des Güterverkehrs ein zufriedenstellendes, dauerhaftes Ergebnis erzielt würde.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat April dieses Jahres sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschließlich der bayerischen und der Bahnen mit weniger als 50 km Betriebslänge — 17 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 12 bei Personenzügen), 10 Entgleisungen in Stationen (davon keine bei Personenzügen), 1 Zusammenstoß auf freier Bahn (bei Güterzügen) und 6 Zusammenstöße in Stationen (davon 2 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 1 fremde Person getötet, 1 Reisender und 4 Bahnbedienstete verletzt.

— **Antrag auf Gewährung freier Urlaubsfahrt an Mannschaften des Heeres und der Marine.** Im preußischen Abgeordnetenhause wurde der Antrag der Abgg. Graf v. Strachwitz-Bertelsdorf und Busch (Zentr.):

> „die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, im Bundesrat dahin zu wirken, daß die durch den Beschluß des Reichstags vom 9. März d. J. beantragte Vergünstigung für die Mannschaften des stehenden Heeres und der Kaiserlichen Marine durch die Einstellung der dafür erforderlichen Mittel in den nächsten Reichshaushaltsetat verwirklicht werde" —

mit der Erweiterung, daß auch die Benutzung der Schnellzüge gestattet sein soll, nach Befürwortung durch Redner fast aller Parteien der Budgetkommission überwiesen. (Der betr. Reichstagsbeschluß lautete: „die verbündeten Regierungen zu ersuchen, den Mannschaften des stehenden Heeres und der Kaiserlichen Marine im Falle der Urlaubserteilung alljährlich für eine Reise in die Heimat und für eine entsprechende Rückreise in die Garnison freie Fahrt auf den deutschen Eisenbahnen zu ermöglichen.") In der Sitzung der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses erklärte die Staatsregierung zu dem genannten Antrag, daß er zur Reichskompetenz gehöre. Das preußische Staatsministerium habe zu ihm dahin Stellung genommen, daß die preußischen Stimmen im Bundesrat nicht dafür abgegeben werden sollten, namentlich mit Rücksicht auf die mißliche Finanzlage des Reiches und andere sachliche Erwägungen, deren Darlegung vorbehalten blieb.

— **Tränkung von hölzernen Bahnschwellen.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten sollen in Zukunft die buchenen Schwellen II. Klasse nicht mehr mit einer Mischung von Chlorzink und Teeröl, sondern bis auf weiteres mit reinem Steinkohlenteeröl getränkt werden. Da buchene Schwellen II. Klasse in der Regel als Ersatz für eichene überwiesen werden, so werden sie sich auch bei Anwendung der Tränkung mit reinem Steinkohlenteeröl nicht teurer, sondern voraussichtlich noch billiger als letztere stellen; Überschreitungen der etatlichen Mittel sind demnach nicht zu erwarten. Soweit es erforderlich, sind die mit den einzelnen Tränkungsunternehmern bestehenden Verträge durch einen entsprechenden Nachtrag zu ergänzen. Der Preis für die Tränkung einer buchenen Schwelle II. Klasse mit reinem Steinkohlenteeröl ist hierbei auf 1,85 ℳ festzusetzen. Dabei soll die von den Unternehmern zu gewährleistende Aufnahme an Teeröl für jede Kesselfüllung durchschnittlich 28 kg für eine solche Schwelle betragen.

— **Reiseführer: „Rechts und links der Eisenbahn."** Von diesen im Verlage von Justus Perthes in Gotha erscheinenden Reiseführern sind nunmehr die Hefte 1 bis 26 zur Ausgabe gelangt. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat daraus Anlaß genommen, die Königlichen Eisenbahndirektionen auf die sehr nützlichen, dem Reisenden reiche Belehrung bietenden Bücher wiederholt aufmerksam zu machen. Es soll den Bahnhofsbuchhändlern nochmals anheimgegeben werden, sich einen ausgedehnten Vertrieb dieser Bücher auf den Bahnhöfen besonders angelegen sein zu lassen.

— **Weitereinführung der III. Wagenklasse bei Schnellzügen.** Der Schnellzug 103 Frankfurt - Cöln ab Frankfurt 8.25 vorm. an Cöln 12.43 nachm. und der Schnellzug 108 Cöln-Frankfurt ab Cöln 9.50 vorm. an Frankfurt 1.50 nachm. führt von jetzt ab außer der I. und II. auch die III. Wagenklasse.

— **Eisern-Siegener Eisenbahn.** Im Jahre 1903 betrug die Zahl der beförderten Personen 99 202 (im Vorj. 95 164) und die Menge der beförderten Güter 655 960 (537 928) t. Die Einnahme aus dem Personenverkehr stellte sich auf 12 824 (12 205) ℳ und aus dem Güterverkehr auf 394 567 (334 015) ℳ. Nach Hinzurechnung verschiedener anderer Einnahmen ergibt sich eine Betriebseinnahme von insgesamt 455 682 (382 604) ℳ, während die Betriebsausgaben 242 884 (233 388) ℳ gleich 53,30 (61) % der Einnahmen betrugen. Nach Abzug der Steuern und Aufwendungen für Wohlfahrtszwecke sowie nach Überweisung von 12 722 (14 180) ℳ an den Erneuerungsbestand bleibt ein Überschuß von 200 076 (175 035) ℳ zu folgender Verwendung: Rücklage 5417 (3600) ℳ, Zinsen und Tilgung der Anleihe 4944 (4876) ℳ, Eisenbahnabgabe 10 875 ℳ (wie im Vorj.), Kosten der Neubauten und Schuldentilgung 85 000 (26 000) ℳ, Belohnungen und Wohlfahrtszwecke 14 759 (10 603) ℳ, Gewinnanteile 7080 ℳ (wie im Vorj.) und 12 % (wie im Vorj.) Dividende = 72 000 ℳ.

— **Bremsversuchsfahrten auf der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.** Die Verwaltung dieser Bahn veranstaltete vor einigen Tagen Fahrten zur Erprobung der Luftsaugbremse (Bauart Hardy). Es beteiligten sich, wie die „Harzztg." mitteilt, auf Einladung der Direktion eine größere Anzahl von hervorragenden Vertretern der staatlichen, militärischen und privaten Verkehrstechnik. Die Probefahrten sollten den Beweis erbringen, daß die Luftsaugebremse Bauart Hardy geeignet sei, größere als bisher auf der Zahnradbahn zu Tal geführte Züge mit einer Maschine zu fahren. Ferner sollte nachgewiesen werden, daß man derartige Züge unter Einstellung der zur Abbremsung des jeweiligen Zuggewichtes erforderlichen Bremswagen mit der für die Talfahrt vorgeschriebenen mäßigen Geschwindigkeit sicher führen könne; auch soll jederzeit die Möglichkeit gegeben sein, derartige Züge an beliebigen Stellen im Gefälle sofort anzuhalten, und der Zug soll nach dem Anhalten im Gefälle sofort mit der vorgeschriebenen gleichmäßigen Geschwindigkeit weiterfahren können, ohne zunächst in ein zu

schnelles Tempo zu geraten. Der erste Probezug fuhr mit 2 Lokomotiven und 14 beladenen Wagen mit den Teilnehmern um 9 Uhr 34 Min. von Blankenburg ab. Hinter Station Westend wurde der Zug in einer Steigung von 1:16,6 durch eine Vollbremsung fast unmittelbar zum Stillstand gebracht. Sodann fuhr der Zug weiter bis Hüttenrode. Hier wurde er auf 12 beladene Wagen verringert und mit einer Lokomotive nach Rübeland gefahren. Während der Talfahrt im Gefälle von 1:40 und 1:16,6 wurden mehrere Bremsversuche gemacht. Die hierbei durch entsprechende Apparate genau festgestellten Fahrgeschwindigkeiten sowie die Messungen der während des Bremsens bis zum völligen Stillstande des Zuges zurückgelegten Bremswege und Bremszeiten lieferten vollkommen befriedigende Ergebnisse. Nach kurzem Aufenthalt in Rübeland fuhren die Teilnehmer mit einem Zuge von 14 beladenen Wagen und 2 Lokomotiven nach Hüttenrode, von wo aus im Gefälle nach Braunesumpf wiederum mehrere Bremsversuchsfahrten ausgeführt wurden, deren Ergebnisse ebenfalls vollkommen befriedigten. Schließlich wurden die Versuche auf der Strecke Blankenburg-Halberstadt fortgesetzt und bei dieser Gelegenheit wurde auch die sichere Wirkung der Notbremseinrichtungen, welche in Gefahrfällen durch Reisende vom Wagen aus betätigt werden können, durch mehrere Versuche nachgewiesen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. M. in 5½ Arbeitstagen 100 625 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 18 296 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 89 873 und auf den Arbeitstag 17 975 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 5 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. M. auf den Arbeitstag 321 und im ganzen 10 752 Doppelwagen oder 12 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte entfiel auf den 4. d. M. und betrug 19 018 Wagen gegen 18 475 am 6. Juni im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 18 205 Doppelwagen zu 10 t (gegen 14 529 Doppelwagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres) und nach dem Dortmunder Hafen 7 sowie von anderen Gütern 3 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 23 121 offene Wagen gegen 19 043 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 4078 oder 21,4 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 31. Mai d. J. 51 233 Doppelwagen zu 10 t gegen 50 050 Doppelwagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 57 sowie von anderen Gütern 18 Doppelwagen.

— **Urlaubsverhältnisse des Personals der bayerischen Staatseisenbahnen.** Mit Verfügung des Königlichen Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten vom 30. Mai d. J. haben die Urlaubsverhältnisse eine Neuregelung erfahren. Danach sind folgende Bestimmungen getroffen worden:

I. Bezüglich der Beamten und Anwärter des höheren und mittleren Dienstes: Die Beamten der Kategorien A I und A II a erhalten Urlaub bis zu 5 Wochen, Kategorie A II b bis zu 1 Monat, A III bis zu 4 Wochen, A IV bis zu 3 Wochen, A V bis zu 4 Wochen, die Kategorien A V a und A V b bis zu 3 Wochen. Für Kategorie B I bleibt die bereits im April d. J. erfolgte Neuregelung aufrecht erhalten. Diese bestimmt, daß künftighin denjenigen Beamten dieser Kategorie, deren Dienstaltersgenossen nach Aufnahme in den pragmatischen Staatsdienst für die Gewährung eines 3wöchigen Urlaubs in Betracht kommen, beim Vorhandensein der üblichen Voraussetzungen einen jährlichen Erholungsurlaub von gleichfalls 3 Wochen gewährt werde, während es bei den übrigen Beamten dieser Kategorie bei einem Urlaub von 2 Wochen sein Verbleiben habe. Bei Kategorie B III tritt nach der neuen Verfügung eine Änderung der 2wöchigen Urlaubsdauer nicht ein.

Was sodann die Anwärter für den höheren und den mittleren Dienst betrifft, so kann den (geprüften) Anwärtern für den höheren Dienst, einschließlich der für die Grundbuchanlegung aufgenommenen geprüften Rechtspraktikanten, ein Jahresurlaub bis zu 14 Tagen, den bau- und maschinentechnischen Praktikanten, den Adspiranten für den mittleren technischen Dienst und den geprüften Adjunktenadspiranten ein solcher bis zu 8 Tagen bewilligt werden. Den ungeprüften Adjunktenadspiranten ist ein regelmäßiger Jahresurlaub nicht zu erteilen; es kann demnach hier wie seither nur zeitweise Dienstbefreiung bei besonderen Anlässen in Frage kommen.

II. Unterbeamte, Bedienstete und ständiges Gehilfenpersonal: Den Unterbeamten der Kategorien C I und C II und den Bediensteten der Kategorie D I kann ein Jahresurlaub bis zu 14 Tagen bewilligt werden; den Bediensteten der Kategorie D II mit einer statusmäßigen Gesamtdienstzeit von mindestens 10 Jahren bis zu 10, den übrigen bis zu 8 Tagen; den Bediensteten der Kategorie D III bis zu 5 Tagen. Hinsichtlich der Bediensteten der Kategorie D IV, welche seither einen regelmäßigen Jahresurlaub von 3 Tagen erhielten, bleibt es bei den bestehenden Bestimmungen; auch bei den Gehilfen tritt eine Änderung der Urlaubsverhältnisse nicht ein.

Im allgemeinen wird noch bestimmt, daß die Urlaubsbewilligung im einzelnen Falle, wie auch seither, davon abhängig ist, daß dienstliche Interessen nicht entgegenstehen und daß es daher den für die Urlaubserteilung zuständigen Stellen jederzeit unbenommen ist, Beurlaubungen aus dienstlichen Gründen zu verweigern oder in der Zeit zu beschränken. Ferner ist, um den Aufwand für Stellvertretungskosten nicht allzusehr zu steigern, darauf Bedacht zu nehmen, daß von der Aufstellung besonderer Dienstaushilfen, soweit solche nicht unumgänglich notwendig sind, abgesehen und der Dienst des beurlaubten Personals nach Möglichkeit durch Dienstgenossen versehen wird. In Kraft bleibt endlich die mit Ministerialverfügung vom August 1896 erteilte Genehmigung, auf Grund welcher den Bediensteten der Kategorien D III und D IV in besonders berücksichtigenswerten Ausnahmefällen ein verlängerter Urlaub gewährt werden kann.

— **Bekanntgabe von Betriebsunfällen.** Wie in Nr 12 S. 183 d. Ztg. erwähnt, hat auch die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen das Verfahren zur Einführung gebracht, in vierteljährlichen Zusammenstellungen die durch eigenes Verschulden vorgekommenen Tötungen und schwereren Verletzungen des Personals als Mahnung zur Vorsicht bekannt zu geben. Die erstmalige Zusammenstellung zählt für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. März d. J. im ganzen 11 derartige Fälle auf, und zwar wurden u. a. zwei Personen getötet, zwei tödlich und zwei schwer verletzt.

— **Eisenbahnfragen im badischen Landtag.** Am 8. d. M. tagten in Karlsruhe beide Häuser des Landtags. Wir haben den Inhalt der bedeutungsvollen Rede des Staatsministers v. Brauer bereits in voriger Nummer nach dem Zeitungstelegramm wiedergegeben und lassen nun heute einen ausführlicheren Sitzungsbericht folgen. Die erste Kammer erledigte in einer einzigen Sitzung das Eisenbahnbudget. Die vom Berichterstatter, Geh. Hofrat Bunte, dem Oberbaudirektor Honsell (als von der Krone ernanntem Mitglied des Hauses), dem Kommerzienrat Pfeilsticker und dem Staatsminister v. Brauer gehaltenen Reden erschöpften den Gegenstand, ohne ins Breite zu gehen. Honsell sagte, es dürfte auch an den Personalausgaben gespart werden, denn das sei eigentlich nicht nötig, daß Baden mit der Bezahlung seiner Unterbeamten und Arbeiter an der Spitze marschiere. Redner wandte sich gegen die Beamtenvereine, die keinen anderen Lebenszweck haben, als alle zwei Jahre, wenn der Landtag zusammentritt, wieder einen Sturmlauf um Einkommensverbesserung zu unternehmen, der jedesmal dem größten Wohlwollen begegne. Die höheren Beamten seien an dieser Agitation nicht beteiligt. Auch tadelte Redner, daß ein Beamtenverein sich dem in sozialdemokratischen Sinn geleiteten Gewerkschaftskartell angeschlossen habe. Auch sonst predigte er Einfachheit und Sparsamkeit. Wenn aus allgemeinen Staatsmitteln Zuschüsse zur Verzinsung und Tilgung der Bahnen gegeben werden müssen, leiden die allgemeinen Kulturaufgaben. Schließlich suchte Redner seine im anderen Hause als Regierungskommissär gemachten Ausführungen über die Ungeeignetheit der Wasserkräfte des Oberrheins zum Vollbahnbetrieb gegen die von anderer Seite vorgebrachten Einwendungen zu rechtfertigen. Er brachte auch ein neues Beweismittel vor: die Neutralität des Grenzstroms in Kriegsfällen, die eine Verwendung der Wasserkräfte von Basel aufwärts unmöglich machen würde. Nur zwischen Baden und dem Reichsland könnte eine Verständigung betreffs der Wasserkräfte unterhalb Basels Platz greifen. Kommerzienrat Pfeilsticker regte eine Erhöhung der Preise der Kilometerhefte an. Staatsminister v. Brauer dankte dem Berichterstatter für den interessanten schriftlichen und mündlichen Bericht. Die Lage der badischen Bahnen sei keine verzweifelte, aber eine ernste. Das Ergebnis des einen Jahres von 1903 dürfe darin nicht irre machen. Das Steigen der Ausgaben sei bedenklich, aber einen so niederen Betriebskoeffizienten wie Staaten in der Ebene könnten wir mit unseren vielen Gebirgsbahnen nicht erzielen.

Hierüber verbreitet sich der Redner des Näheren. Die Ermäßigung des Betriebskoeffizienten sei mit Erfolg bereits angestrebt worden. Der Redner bereut nicht, daß er in den wirtschaftlich günstigen Zeiten auf die Wünsche des Publikums eingegangen sei, aber in gedrückten Zeiten müsse man Beschränkungen eintreten lassen. Mit einem gewissen Stolz habe er nachgewiesen, daß in der Bezahlung des Personals Baden am höchsten steht. Am Bau- und Erneuerungsaufwand könne wenig gespart werden, bis die Gleiserneuerung vollendet sei. Auf Honsells Ausführungen betr. elektrischen Betrieb will der Redner nur antworten, daß er ganz damit einverstanden sei. Der elektrische Betrieb dürfe nur eingeführt werden, wenn er billiger sei, und bis jetzt sei er teurer. Für Reichseisenbahnen sei der Betrieb verpaßt, was man bedauern müsse; es wäre eine großartige Verkehrseinrichtung entstanden. Mit dem § 42 der Reichsverfassung sei praktisch nichts anzufangen. Als dieser eingeführt wurde, herrschten in Preußen noch Privatbahnen mit den buntesten Einrichtungen, Reglements, Tarifen, Signalen, und hier sollte der § 42 Wandel schaffen. Das habe er auch getan, aber damit sei seine Wirksamkeit erschöpft. Somit bleibe nur der Weg der Verständigung der Verwaltungen (d. h. Regierungen) übrig. Der Anschluß Badens an die preußisch-hessische Gemeinschaft habe bei der öffentlichen Meinung wenig Anklang gefunden. Der Redner erklärt, daß er nicht daran denke. Vorteilhaft wäre die Gemeinschaft der Betriebsmittel; hierüber haben in Frankfurt vertrauliche Besprechungen zwischen dem Minister Budde, dem Minister v. Soden und ihm, dem Redner, stattgefunden, und es sei eine Kommission niedergesetzt worden. Es habe rechnerische Schwierigkeiten, wenn ein badischer Wagen nach Stettin durchlaufe und dort etwa repariert werde, doch ließe sich dies überwinden. In Frankfurt haben die Minister auch die Personentarife besprochen. Die Schwierigkeit liege an Baden bezw. an seiner Abneigung gegen die IV. Klasse. Der Redner wünscht, diese Abneigung möchte ebenso abnehmen, wie die gegen die Bahnhofsperre. Wo die IV. Klasse eingeführt wurde, habe sie sich sehr rasch beliebt gemacht. Die Erhöhung der Preise der Kilometerhefte lehnt Redner unbedingt ab, ebenso eine Herabsetzung.

In der Einzelberatung brachten zwei Mitglieder persönliche Erlebnisse in überfüllten Zügen und dergl. vor. In der zweiten Kammer wurde die Beratung des Eisenbahnbaubudgets fortgesetzt. Dabei handelte es sich nur um Lokalwünsche, hauptsächlich um Verlegung der Bahn näher an die Stadt Lahr und des Bahnhofs Konstanz auf die Landseite, da die Zufahrt auf der Seeseite dem Verkehr mit dem Hafen hinderlich ist. Der Abg. Frühauf ergriff die Gelegenheit, um seine immer gern gehörte Rede zum Preise des Leichtsinns gegenüber der zunehmenden Eisenbahnschuld und den wachsenden Betriebsausgaben abermals an den Mann zu bringen.

— **Beschlüsse des Zentralvereins für Fluß- und Kanalschiffahrt wegen der Herabsetzung der Zuckerfracht.** In ihrer Tagung vom 3. d. M. nahm die Hauptversammlung dieses Vereins folgenden Antrag an: Die auf Grund des Reichstagsbeschlusses vom 10. Juni 1902 beantragte Detarifierung von Zucker und Melasse auf den Eisenbahnen für den Binnenverkehr kann weder für die Gesamtheit der Zuckerindustrie, noch für die Zucker verbrauchende Bevölkerung als ein dringendes Bedürfnis anerkannt werden. In den Kreisen der Zuckerindustrie sowie in den beteiligten landwirtschaftlichen Kreisen sind die Meinungen über die Zweckmäßigkeit der Maßregel geteilt und bezüglich des Zuckerverbrauchs wird die beantragte Frachtermäßigung ohne Wirkung sein, weil die niedrigere Fracht im Einzelverkauf an die Konsumenten nicht in die Erscheinung treten kann. Dagegen würde die Tarifmaßregel in noch höherem Maße als der Ausfuhrtarif vom Jahre 1901 die Binnenschiffahrt schädigen, und diese Benachteiligung steht nicht im Verhältnis zu denjenigen Vorteilen, welche sich für die Zuckerindustrie einzelner Bezirke ergeben können. . . . . Es muß im besonderen eine weitere Konkurrenzierung der Binnenschiffahrt durch die Eisenbahnen vermieden werden, damit sie lebens- und entwicklungsfähig bleibt.

— **Versammlung von Eisenbahnbeamten-Vereinen in Friedrichshafen a. Bodensee.** Die Stadt Friedrichshafen wird in den Monaten Juni und Juli d. J. mehrfach der Versammlungsort für Eisenbahnbeamte sein. Am 18. d. M. findet daselbst die alljährliche Hauptversammlung des Landesvereins württembergischer Verkehrsbeamten statt. Auf der Tagesordnung stehen neben den laufenden Vereinsangelegenheiten die Frage der Schaffung einer Krankenzuschußkasse für die Verkehrsbeamten und der Herbeiführung einer besonderen Ehrung für den Vorkämpfer im deutschen Eisenbahnwesen, Friedrich List von Reutlingen. — Für Sonntag, den 19. d. M. ist geplant die Zusammenkunft der Verkehrs- und Zollbeamten der Bodenseeuferstaaten mit Festbankett und Festzug durch die Stadt und den Königlichen Schloßgarten. — Vom 1.—4. Juli wird sodann die 5. Generalversammlung des Verbandes der württembergischen Eisenbahnunterbeamten daselbst abgehalten werden. Die Tagesordnung umfaßt laufende Vereinsangelegenheiten, Wahlen und die Beratung des Entwurfs von Satzungen für eine Krankenzuschußkasse. Am 3. Juli findet ein Festzug statt mit einer Huldigung vor dem König von Württemberg, welche am Königlichen Schlosse entgegengenommen werden wird. Der 4. Juli soll eine Festfahrt mit Musik auf dem Bodensee bringen.

— **Große Berliner Straßenbahn.** Wir verweisen unsere Leser auf die uns erst unmittelbar vor Schluß des Blattes bekannt werdende, im Anzeigenteil dieser Nummer S. 763/4 enthaltene Erklärung des Aufsichtsrats und der Direktion der Großen Berliner Straßenbahn.

Österreich.

— **Zur Frage der Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Der Zentralverband der galizischen Fabrikindustriellen in Lemberg hat an den Eisenbahnminister eine Eingabe gerichtet, in der er um Veranlassung der beschleunigten Verstaatlichung der Nordbahn bittet. Nach dem Inhalt der Eingabe unterliegt es keinem Zweifel, daß bei längerem Zuwarten die Verstaatlichung wesentlich teurer sein werde, da sich die Verkehrsverhältnisse an und für sich gebessert haben, die mit Zustimmung der Regierung erfolgte Erhöhung der Tarife für Zucker, Spiritus usw. ihre Wirkung nicht verfehlen wird, und überdies durch übertriebene Sparsamkeit die Betriebsausgaben herabgedrückt werden. Die Sparsamkeit werde sich an der die Nordbahn übernehmenden Staatsverwaltung umsomehr rächen, je weiter die Verstaatlichung hinausgeschoben werde. Überdies wird in der Eingabe auf die wirtschaftlichen Gründe eingegangen, die die Verstaatlichung notwendig machen, insbesondere auf die Vernachlässigung Galiziens durch die Nordbahnverwaltung, und schließlich verlangt, daß die Regierung die Nordbahn sofort zur Ermäßigung der Holztarife veranlasse.

— **Ungarisch-galizische Eisenbahn.** Bei der vor kurzem abgehaltenen Generalversammlung dieser Eisenbahn teilte der Vorsitzende auf die Anfrage eines Aktionärs mit, daß die Einlösung der Bahn bisher nicht erfolgt sei, weil das Übereinkommen mit der Staatsverwaltung vom 24. Juni 1903 bis zum Ablaufe der vorgesehenen Frist die gesetzliche Genehmigung nicht erlangt habe. Dem Wunsche des Aktionärs, für die Aktien nicht Rentenobligationen, sondern Bargeld zu erhalten, könne nicht Rechnung getragen werden, weil gemäß dem Verstaatlichungsübereinkommen vom Jahre 1888 die Wahl, ob bar oder ob Staatsschuldverschreibungen, der Regierung und nicht der Gesellschaft zustehe. Nicht einmal die Art der Staatsschuldverschreibungen könne die Gesellschaft bestimmen, und habe die Regierung im Übereinkommen vom Jahre 1903 sich für 4 prozentige österreichische Kronenrente entschieden.

— **Das neue Gesetz über Bahnen niederer Ordnung.** Das Eisenbahnministerium hat vom Wiener Magistrat die Abgabe eines Gutachtens in dieser Angelegenheit verlangt. Nach dem Beschluß des Wiener Stadtrats soll das Gutachten für solche Lokal- und Kleinbahnen, welche einer Gemeinde konzessioniert sind und für deren Rechnung betrieben werden, folgende Begünstigungen fordern: 1. Die Gebühren- und Stempelbefreiung wäre ohne Beschränkung auf eine bestimmte Frist zuzugestehen. 2. Die 25jährige Steuerfreiheit wäre ohne Rücksicht auf die Höhe der Herstellungskosten zuzugestehen. Für die nach Ablauf der Steuerfreiheit noch übrige Konzessionsdauer wären gemeindliche Lokal- und Kleinbahnen von der Hälfte der sonst zu entrichtenden Steuer zu befreien. 3. Die im Gesetze vorgeschriebene 75jährige Tilgungsdauer wäre für Anlehen von autonomen Körperschaften auf 90 Jahre auszudehnen. 4. Die Regierung wäre zu ermächtigen, den von Gemeinden ausgegebenen Anlehen die Pupillarsicherheit mittels Ministerialverordnung zuzugestehen. 5. Die gesetzliche Konzessionsdauer wäre auf 90 Jahre festzusetzen. 6. Die Regierung hätte auf das Tarifermäßigungsrecht zu verzichten. 7. Die Regierung wäre zu ersuchen, die 25jährige Steuerfreiheit auch auf jene Lokal- und Kleinbahnen auszudehnen, welche unter der Herrschaft des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 einer Gemeinde konzessioniert worden sind und von dieser zur Zeit der Erlassung des neuen Gesetzes für eigene Rechnung betrieben werden.

— **Der Vergleich in dem Verlosungsstreit hinsichtlich der 5 prozentigen Nordwestbahnprioritäten** ist von dem Verwaltungsrat der Gesellschaft genehmigt worden. Die Vergleichsvereinbarungen haben folgenden Wortlaut:

I. Für die künftigen Verlosungen der derzeit noch unverlosten, nicht konvertierten 5prozentigen Prioritätsobligationen der Nordwestbahn werden die diesem Vergleich als integrierende Bestandteile beigefügten neuen Verlosungspläne vereinbart, wonach die Verlosung der Obligationen Lit. A im Jahre 1935, Lit. B im Jahre 1937, Lit. C im Jahre 1940 endet.

II. Die Nummern aller künftig anders als durch tilgungsplanmäßige Ziehung etwa zur Tilgung gelangenden Obligationen werden nicht aus den Ziehungsrädern entfernt werden, sondern an den planmäßigen Verlosungen teilnehmen.

III. Die Nordwestbahn wird binnen 30 Tagen nach rechtskräftiger Genehmigung dieses Vergleiches den Besitzern der in I. genannten 5prozentigen Obligationen neuerlich die Konversion unter Gewährung einer Aufzahlung von 18 % in 3,5prozentige Obligationen der Emission vom Jahre 1903 unter Einräumung einer 14tägigen Konvertierungsfrist durch öffentliche Kundmachung anbieten.

IV. Auf jene in den Ziehungen des Jahres 1903 verlosten 5prozentigen Obligationen, die bis zur rechtskräftigen kuratelgerichtlichen Genehmigung dieses Übereinkommens nicht zur Einlösung gebracht worden sind, wird eine Zinsvergütung von 5 % jährlich vom Tage der Fälligkeit des Kapitals bis zum Tage der Einlösung, jedoch längstens bis 1. September 1904 gewährt.

Nach den ursprünglichen Tilgungsplänen wäre die Tilgung der Serie A im Jahre 1951 oder, da in dem letzten Jahre nur noch 16 Obligationen zu verlosen wären, im Jahre 1950 beendet, die Tilgung der Serie B im Jahre 1955, der Serie C im Jahre 1957. Nach der Verlosungsart, die nach der Konversion eingeführt wurde (unter Ausscheidung der konvertierten Stücke) und den Gegenstand des Konfliktes bildete, wäre die Tilgung der drei Serien in den Jahren 1925 bezw. 1936 und 1929 beendet gewesen.

— **Das zweite Gleis der Österreichischen Nordwestbahn.** Im Zuge sind seit längerem die Erdarbeiten behufs Legung des zweiten Gleises in der Strecke Wien-Stockerau sowie die Herstellung des zweiten Gleises in der Strecke Schreckenstein-Tetschen. Für die Legung des zweiten Gleises in der Strecke Caslau-Groß-Wossek ist vor kurzem der Baukonsens, mit Ausschluß einer kurzen, 1,5 km langen Teilstrecke nach der Station Kolin, erteilt worden. Für die Donaubrücke im Zuge der Strecke Wien-Stockerau sowie die aus Anlaß der Legung des zweiten Gleises in dieser Strecke durchzuführenden Stationserweiterungen wird die politische Begehung demnächst vorgenommen werden und auch die Enteignungsverhandlung zur Durchführung gelangen.

— **Ein künstlerisches Gedenkzeichen an den Wocheiner Tunneldurchstich.** Der Wiener Bildhauer Tautenhayn hat den kürzlich erfolgten Durchschlag des Wocheiner Tunnels in einer Plakette künstlerisch dargestellt, die in Gold Sr Majestät dem Kaiser überreicht worden ist, während alle Festteilnehmer Silber- oder Bronzeexemplare des anmutigen kleinen Kunstwerkes erhielten. Die Vorderseite enthält die wuchtigen Gestalten zweier den Felsen behauenden Arbeiter und das Motto „Durch". Die Rückseite zeigt in feinst-andeutender Halbrieftechnik die Berglandschaft mit dem Tunnel und darüber schwebend zwei aus den Wolken tauchende, einander die Hände reichende Frauengestalten, welche die durch den neuen Tunnel verbundenen Nachbarländer Krain und Küstenland versinnbildlichen.

Ungarn.

— **Strafprozeß gegen die Anstifter des Eisenbahnerausstandes.** Vor dem Strafgericht in Budapest wurde gegen die Mitglieder des sog. Dreizehnerausschusses der Streikenden die Anklage wegen Verweigerung der Erfüllung der Amtspflichten öffentlicher Beamten erhoben. Nach mehrtägigem Beweisverfahren hielt der Staatsanwalt die Anklagerede. Viele Tausende der staatlichen Angestellten, denen die einschneidendsten Interessen des Staates und des großen Publikums anvertraut sind, öffentliche Beamte, die einen Eid geleistet haben, ließen sich, wie der Staatsanwalt eingangs seiner Rede hervorhob, ihren Dienstposten schnöde verlassend, zur Verleugnung ihrer mit der Heiligkeit des Eides übernommenen Pflichten verleiten. Ein größerer Schlag als die Einstellung des Eisenbahnverkehrs konnte das wirtschaftliche Leben kaum treffen. Auf Millionen belaufe sich der verursachte Schaden. Das Land sei in einen Zustand der Erstarrung geraten und aus dem lebendigen Verkehr ausgeschaltet worden. Das Vertrauen, welches den mächtigen, Milliarden verwaltenden ungarischen Staatsbahnen mit Recht entgegengebracht wurde, welches Vertrauen dem Auslande gegenüber eine Lebensbedingung des Landes bildete, sei in seinen Grundfesten erschüttert worden. Dieses Land haben seine eigenen Söhne vorsätzlich, wissentlich und mit an Wahnsinn grenzender Leichtfertigkeit aufs Totenbett gelegt, indem sie die internationalen Bande, welche das Land an die gebildete Welt knüpften, zerstörten und Ungarn vor aller Welt an den Pranger stellten.

Dies haben die Angeklagten, die Angestellten der ungarischen Staatsbahnen, getan. Sie haben dies in ihrer Eigenschaft als Staatsbeamte getan. Der Staatsanwalt habe sonach die Anklage gegen sie aus den §§ 480 und 481 St.-G.-B. geschöpft. Gemäß § 480 St.-G.-B. begehe ein Vergehen der öffentliche Beamte, der die Erfüllung seiner Amtspflicht verweigere. Gemäß § 481 aber liege ein Verbrechen vor, wenn die Erfüllung der Amtspflicht zufolge Verabredung zweier oder mehrerer öffentlichen Beamten verweigert wird.

Der Staatsanwalt verwies zunächst auf § 461, in welchem das Gesetz den Begriff des öffentlichen Beamten feststellt. Die bei den Staatsbahnen ernannten staatlichen Angestellten unterliegen dieser Norm zufolge des staatlichen Charakters des ihrer Verwaltung und Aufsicht anvertrauten Vermögens sowie auch zufolge der durch sie verwirklichten staatlichen Aufgaben. § 102 der Eisenbahn-Betriebsordnung verleihe ihnen einen polizeilichen Rechtskreis und verpflichte sie zur Verrichtung behördlicher Agenden, auf die auch ihr Amtseid sich erstrecke. Diese Betriebsordnung sei bereits mit Gesetzartikel XVI: 1867 inartikuliert, es sei sonach zweifellos, daß den Eisenbahnbeamten dieser behördliche Rechtskreis auf Grund des Gesetzes schon zu einer Zeit zukam, als § 461 des Strafgesetzes geschaffen wurde. Es unterliege daher keinem Zweifel, daß bei Schaffung des § 461 St.-G.-B. der Wille des Gesetzgebers zur Geltung gelangte, daß auch die Angestellten der ungarischen Staatsbahnen als zur Verrichtung behördlicher Agenden des Staates verpflichtete öffentliche Beamte anzusehen seien.

Der öffentliche Ankläger gliederte sodann die Beweise, die dafür sprechen, daß die Angeklagten als Mitglieder des Dreizehnerausschusses ihre Kollegen zur Verübung des Verbrechens gemäß § 480 St.-G.-B. angestiftet haben. Die Angeklagten verantworteten sich dahin, daß sie den Frieden und nicht den Ausstand gewollt hätten. Wer störte denn eigentlich den Frieden? Derjenige, der den Verkehr eingestellt hat. Derjenige, der den Frieden ehrlich gewollt hat, für den konnte nur eine Pflicht bestanden haben: seine amtliche Pflicht zu versehen. Sie hätten sich zur Seite stellen und sich nicht weiter organisieren dürfen, wenn sie aufrichtig den Frieden angestrebt haben.

Nach Aufzählung der Handlungsweise jedes einzelnen der Angeklagten, gegen die der Staatsanwalt mit einer einzigen Ausnahme die in der Anklageschrift umschriebene Anklage aufrecht hielt, schloß er seine Rede mit den Worten:

„Ich sehe den wirklichen Grund des Streiks in der Entartung, ja Verachtung jeglicher Ordnung und Disziplin der staatlichen Angestellten, einer Entartung, die in dieser Bewegung wahre Orgien gefeiert hat. Die Angestellten haben alle Bande des Vertrauens und der Treue mit Füßen getreten und wollten mit Anwendung von Gewalt, im Wege des Eidbruches und der Ungesetzlichkeit die Besserung ihrer Lage erpressen. Die Angeklagten haben ihr Herz einem Teile der Presse geöffnet, der sich ihnen als würdiger Kampfgenosse anschloß und der, statt die Unzufriedenen zu besänftigen, noch Öl ins Feuer goß und durch Verbreitung falscher Schlagworte und aufregende, gehässige Mitteilungen die Bewegung vergiftete. Jetzt liegen uns die Ruinen der materiellen und moralischen Güter vor, welche den Stempel der Böswilligkeit der Angeklagten tragen. Hier sind auch die Angeklagten, um die Stimme des Gesetzes zu vernehmen, und hier stehe auch ich, der Vertreter des öffentlichen Interesses, um im Namen der so schwer verletzten Rechtsordnung Genugtuung zu fordern. Nicht mit dem Gefühle der Rache, sondern mit dem Gefühle der aus der Achtung vor dem Gesetze geschöpften Amtspflicht. Ich bitte um ein gerechtes Urteil, welches dem Interesse des Staates und auch der Humanität angemessen ist."

Nach dem Staatsanwalt sprachen die Verteidiger der Angeklagten. Sie bestritten, daß die Angeklagten die Arbeitseinstellung hervorgerufen hätten. Diese sei ohne Anstiftung mit elementarer Gewalt infolge gewisser Verfügungen hervorgerufen worden, welche das Ehrgefühl der Eisenbahnbediensteten verletzt hätten.

Die Verteidiger erörterten ferner die Frage, ob die Eisenbahnbediensteten öffentliche Beamte seien. Sie verwiesen namentlich darauf, daß die ungarischen Staatsbahnen als ein geschäftliches Unternehmen handelsgerichtlich protokolliert sind und die Angestellten eines solchen Unternehmens nur dann als öffentliche Beamte gelten, wenn sie als solche ausdrücklich im Gesetze bezeichnet wären. Eine solche gesetzliche Verfügung bestehe jedoch nicht. § 102 der Betriebsordnung übertrage den Angestellten der Eisenbahnen und zwar den staatlichen wie den privaten einen polizeilichen Wirkungskreis lediglich deshalb, weil augenblicklich polizeiliche Hilfe nicht bei der Hand sei. Der Eid werde auch nur für diesen Fall abgelegt. Die Schöpfer des Strafgesetzes haben die Eisenbahnangestellten

nicht vergessen; dort, wo sie von ihnen sprechen wollten, haben sie dies auch getan. Das, was das Strafgesetz unter behördlichen Organen verstehe, gehe am besten aus dem Paragraphen hervor, welcher von der Gewalttätigkeit gegen die Behörde spricht. Von den Angestellten der ungarischen Staatsbahnen sei da keine Rede. Die Tatsache, daß die Eisenbahner keine öffentlichen Beamten sind, sei ins allgemeine Bewußtsein übergegangen, und werden diese auch in bezug auf die Befreiung von Gemeindeumlagen nicht als öffentliche Beamte behandelt. Es sei daher die vorliegende Anklage ungerechtfertigt, welche davon ausgehe, daß den Eisenbahnbediensteten der Charakter öffentlicher Beamten zukomme. Die Urteilsverkündung ist bisher noch nicht erfolgt.

Luxemburg.

— **Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.** Der Rechnungsabschluß dieser Bahn für 1903, der erste, der unter den neuen Abmachungen mit der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen stand, zeigt an Einnahmen: Annuität der deutschen Eisenbahnverwaltung 3 866 400 Fr. (im Vorj. 3 000 000 Franken), belgische Annuität 219 600 Fr., Pacht für die Linie Saint-Vith 102 549 Fr. und Zinsen 8008 (1464) Fr., wozu 17 129 (23 199) Fr. Vortrag treten. Demgegenüber erforderten die Generalunkosten 43 330 (66 699) Fr., die Tilgung von Aktien 78 300 (74 500) Fr., der Anleihedienst 2 494 815 (2 496 660) Fr., die Steuern 33 298 (33 187) Fr. Es verbleibt ein Reingewinn von 1 524 002 (732 098) Fr. Davon werden auf die Aktie 30 (15) Fr., 6 Fr. auf die Genußaktie, 11 Fr. auf die Vorzugsaktie und 190,80 Fr. auf jeden Gründeranteil verteilt und 41 502 Fr. vorgetragen.

Übrige europäische Länder.

— **Die Beratung des Gesetzes über den Staatsbetrieb der italienischen Bahnen.** Alle Anzeichen sprechen dafür, und die politischen Zeitungen geben es als bereits sicher aus, daß die parlamentarische Beratung des Gesetzentwurfs über den Staatsbetrieb der italienischen Bahnen und desjenigen über die Staatsaufsicht und die Rechnungsführung der Privatbahnen nicht mehr im Juni stattfinden könne, sondern bis zur Herbstsitzung des Parlaments verschoben werden müsse. Die Kammer wird bis beinahe Ende Juni mit der Beratung der verschiedenen Etats in Anspruch genommen sein, hat dann noch einige dringende Gesetze ökonomischer und finanzieller Natur zu erledigen, um darauf so rasch als möglich die Sitzungen zu beschließen und den Abgeordneten zu erlauben, sich in die Ferien zu begeben. Also würde die Besprechung der Eisenbahnfrage, trotzdem diese für das Land von einschneidender Wichtigkeit ist, überstürzt werden müssen, und die Regierung würde entschieden Recht tun, dies zu verhindern und deren Beratung auf die Herbstsession zu verschieben, umsomehr, als sie dort vielleicht in der Lage wäre, Vorschläge über die endgültige, künftige Gestaltung des Bahnbetriebes in Italien vorzulegen. Dazu kommt noch, daß die Lebensdauer des jetzigen Abgeordnetenhauses mit dem nächsten Frühjahre zu Ende ist, und daß wahrscheinlich das Ministerium schon im nächsten Herbste die Kammer auflösen und zu deren Neuwahl schreiten wird. Wenn dies der Fall sein sollte, würde es auch angezeigter erscheinen, die Regelung der Eisenbahnfrage von der neuen Kammer entscheiden zu lassen. Diese Bemerkung, so richtig sie scheinen mag, hat allerdings im großen und ganzen nur theoretischen Wert, da das neue Haus zum größten Teile aus den alten Abgeordneten bestehen wird und also sicher auch in der Eisenbahnangelegenheit nicht anders entscheiden würde, als es die alte Kammer getan hatte.

Über die Absichten der Regierung betreffs des künftigen Bahnbetriebes verlautet nichts Sicheres. Die Verhandlungen mit den gegenwärtigen Gesellschaften über die allfällige Weiterführung des Betriebes ruhen seit Monaten; ob für immer oder ob sie bald oder später wieder aufgenommen werden sollen, weiß niemand. In den maßgebenden Kreisen und in der Presse wird jedoch der Meinung allenthalben Ausdruck gegeben, daß es nach Ablauf der jetzigen Betriebsverträge sicher zu einem Versuch eines Staatsbetriebes kommen werde. Viele Blätter verschiedener Richtungen sagen dem Versuche unheilvolle Folgen für das Land voraus, auch weil nunmehr die Zeit fehle zur Einrichtung eines geordneten Staatsbetriebes. Aber nachdem man bis jetzt gar nichts Bestimmtes darüber weiß, welche Ausdehnung das neue Staatsbahnnetz, wenn es überhaupt kommen wird, haben soll, und nicht voraussehen kann, welche Form das Gesetz über den Staatsbetrieb nach der parlamentarischen Beratung annehmen wird, müssen alle Voraussichten, ungünstige und günstige, als haltlos hingestellt werden.

— **Orientalische Eisenbahnen.** Die Gesamteinnahmen des Verkehrs dieser Eisenbahnen betrugen im Betriebsjahre 1903 13 018 871,38 Fr. gegen 11 285 283,89 Fr. im Jahre 1902, das ist um 1 733 607,49 Fr. mehr. Von dieser Zunahme, die einerseits den durch die mazedonische Bewegung veranlaßten Militärtransporten, anderseits der durch die vorzügliche Ernte des vergangenen Jahres in Ostrumelien sowie in der Türkei bedingten Steigerung des allgemeinen Verkehrs zuzuschreiben ist, entfallen 1 241 734 Fr. auf die erstbezeichnete, 481 872,72 Fr. auf die letztgenannte Quelle. Die durch die erhöhten Leistungen naturgemäß angewachsenen Betriebsausgaben betrugen 5 910 000 Fr. gegen 5 660 000 Fr. im Vorjahre. Die außerordentlichen Ausgaben machten 556 162,92 Fr. aus. Der Reinertrag beziffert sich auf 3 576 612,67 Fr., so daß nach den Abzügen für den Reservefonds, für den Erneuerungsfonds, für die Dividende und für die Tantiemen des Verwaltungsrats und nach Hinzuziehung des vorjährigen Vortrags (295 500,65 Fr.) 1 418 504,49 Fr. zur Verfügung bleiben. Der Betrieb der Orientalischen Eisenbahnen hatte im verflossenen Jahre infolge der aufständischen Bewegung in Mazedonien, der wiederholten Dynamitattentate der Komitatschi, der teils den Verkehr selbst, teils das Eisenbahnpersonal betreffenden, den Betrieb vielfach behindernden Maßregeln der türkischen Regierung sowie trotz der ungewöhnlichen Ansprüche, die an diese Eisenbahnen durch Beförderung großer Truppenmengen nach den Aufstandsgebieten gestellt wurden, mit außerordentlichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Nichtsdestoweniger ist es der Bahnverwaltung gelungen, vom Gange des Personenverkehrs auf ihren Linien, mit Ausnahme gewisser durch behördliche Maßregeln verursachten Verzögerungen, Störungen fernzuhalten.

Was die zwischen der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen und der türkischen Regierung schwebenden Streitfragen betrifft, ist deren schiedsgerichtliche Regelung noch immer nicht zum Abschlusse gebracht. Zu den wichtigsten der unentschiedenen Streitpunkte gehören unter anderem der von der Gesellschaft infolge der Nichtausführung der Häfen, Landungsanlagen, Lagermagazine usw., die von der Regierung hergestellt werden sollten, geltend gemachte Entschädigungsanspruch und die vertragswidrige Ausführung des Saloniker Hafens.

In der kürzlich in Wien abgehaltenen Generalversammlung der Betriebsgesellschaft wurde die Dividende auf 5 % = 20 Fr. für die Aktie festgesetzt.

— **Kongreß der Betriebsleiter der russischen Eisenbahnen.** Im laufenden Monat wird in Riga ein Kongreß der Betriebsleiter der russischen Bahnen stattfinden, auf welchem unter anderem über folgende Fragen verhandelt werden wird: Die Festsetzung der Arbeitszeit der Eisenbahnbeamten; die Festsetzung des Flächenraums und des Kubikinhalts der Wohnungen der Eisenbahnbeamten; die Einführung von mechanischen Blockapparaten für den Verkehr der Eisenbahnzüge Maßregeln zur Beschleunigung des Frachtverkehrs; die Organisation des Transports von Gepäck und Eilgut; die Zusammenstellung eines Disziplinarstatuts für die russischen Eisenbahnen usw. Es sind also lauter Fragen von großer Bedeutung, deren Durchführung auch im Interesse des Nachbarverkehrs erwünscht sein kann.

Ferner teilt die St. Petersburger Zeitung mit, daß die Kongreßmitglieder sich mit den Einrichtungen des Rigaer und des Libauer Hafens bekannt zu machen und alsdann auch einen Ausflug nach Berlin und Hamburg zu unternehmen beabsichtigen, um die Einrichtungen der dortigen Eisenbahnen, insbesondere der Berliner Stadt- und Ringbahn, zu studieren.

Fremde Weltteile.

— **Haifa-Damaskus.** Die Arbeiten auf der Strecke Haifa-Damaskus stehen seit April 1903 unter der Oberleitung deutscher Ingenieure und machen gute Fortschritte. Der Gleiskopf erreichte am 2. Januar d. J. Bessan (Kilometer 59). Mit der Beschotterung der Linie geht es einem Berichte des deutschen Vizekonsuls in Haifa zufolge wegen des Regenwetters langsam. Immerhin war es möglich, seit dem 14. Januar einen regelmäßigen Zugbetrieb mit zwei Zügen wöchentlich von Haifa nach Bessan und zurück einzurichten. Infolge des unfertigen Zustandes des Oberbaues und einer Reihe provisorischer Brücken war es notwendig, die Fahrgeschwindigkeit noch gering zu halten; diese beträgt im Mittel 20 km in der Stunde.

Die Inangriffnahme der Bahn für den öffentlichen Güter- und Personenverkehr folgt, einer Verfügung der Haute Kommission entsprechend, dem Vorschreiten des Gleiskopfes, ohne die Fertigstellung des Oberbaues in seinen Einzelheiten abzuwarten, um auf diese Weise eine neue Einnahmequelle für den Fortbau der Hedschasbahn zu schaffen. Aus diesem Grunde wurden bereits seit dem 22. Oktober 1903 Güter und Personen mit den Bauzügen befördert unter Zugrundelegung der nachfolgenden Tarifsätze:

für Stückgüter 1 Piaster Regierungsgeld für 1 tkm (etwa $18^1/_3$ ₰),
„ Wagenladungen $\frac{1}{2}$ Piaster für 1 tkm,
„ Personen $^1/_8$ Piaster für 1 km auf offenen Güterwagen.

Für sperrige Güter beträgt der Tarif:
für Stückgüter $\frac{1}{2}$ Piaster für 1 cbm und Kilometer,
„ Wagenladungen $^1/_4$ Piaster für 1 cbm und Kilometer.

Bei Wagenladungen ist außer den oben erwähnten Streckensätzen noch eine Expeditionsgebühr von 35 Piaster für den Wagen zu zahlen. Diese Tarifsätze werden voraussichtlich dauernd bestehen bleiben mit der Maßgabe, daß nach Eintreffen der Personenwagen für die Beförderung von Personen eine Erhöhung eintritt. Der Fahrpreis wird für die III. Klasse $^1/_4$ Piaster, für die II. Klasse $^3/_8$ Piaster für das Kilometer betragen. Die Einführung einer I. Klasse ist nicht beabsichtigt.

Das rollende Material besteht zur Zeit aus 3 Lokomotiven, 28 offenen und 12 bedeckten Güterwagen mit je 15 t Ladefähigkeit. Die Güterwagen entstammen belgischen Werken. Wegen der Lieferung von zwei Personenwagen II. Klasse und sechs Personenwagen III. Klasse ist ein Vertrag mit einem deutschen Werke abgeschlossen.

Für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Bahn mögen folgende Angaben gelten: Seit Beginn des Bauzugbetriebes am 20. Juni 1903 wurden insgesamt 78 615 t Güter befördert, welche zum weitaus größten Teile aus Baumaterialien bestanden. Es entfallen nur 1703 t auf eigentliche Verkehrsgüter. An Personen wurden 1720 befördert. Das aus dem Inlande kommende Gut ist fast durchweg Getreide, während Güter der verschiedensten Art, darunter Holz, Mehl, Petroleum, den umgekehrten Weg gehen. Die gesamten Verkehrseinnahmen seit Inbetriebnahme der Bahn für den öffentlichen Verkehr am 22. Oktober 1903 betragen 60 718 Piaster Regierungsgeld. Vom 1. März alten = 14. März neuen Stils ab hoffte die Eisenbahndirektion, an Stelle des halbwöchentlichen den täglichen Zugverkehr treten zu lassen. Die Fertigstellung des Bahnbaues in allen seinen Einzelheiten leidet naturgemäß unter der vorzeitigen Übergabe der Bahn an den öffentlichen Verkehr.

Bei der Weiterführung der Haifabahn wird auf der Strecke von Bessan bis zum Jordan (Kilometer 76) eine rege Bautätigkeit entfaltet. Immerhin dürfte der Gleiskopf kaum vor dem 1. Mai daselbst eintreffen. — Die Bauausführung der Ostjordanstrecke ist der Direktion der Hauptlinie Damaskus-Mekka übertragen worden und befindet sich noch im Stadium der Vorarbeiten, abgesehen von der ersten Teilstrecke Jordan-Tiberiassee, die bereits in Bauangriff genommen ist.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 6. d. M. dem öffentlichen Verkehr übergebene 21,51 km lange Strecke München-Giesing-Aying der bayerischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung III. und IV. Gleise.

Am 10. d. M. sind zwischen den Stationen Gelsenkirchen und Wanne (Eisenbahndirektionsbezirk Essen) zwei neue Gleise (III. und IV.) in Betrieb genommen worden, die lediglich dem Güterverkehr dienen.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Am 15. d. M. wird der zwischen den Stationen Lützen und Rippach-Poserna der Strecke Rippach-Poserna-Plagwitz-Lindenau errichtete Haltepunkt Röcken für den Personenverkehr eröffnet.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 15. d. M. wird die zwischen den Stationen Brambach und Voitersreuth der Linie Plauen-Eger errichtete Haltestelle Fleißen für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Die Haltestelle ist mit vollständiger Abfertigungsbefugnis ausgestattet; bis auf weiteres kann aber weder Hand- noch Reisegepäck, noch Eil-, Stück- und Expreßgut mit zollpflichtigen Waren in der Richtung von Brambach nach Fleißen abgefertigt werden; Wagenladungsgüter aus der Richtung von Brambach für Fleißen werden daselbst durch Beamte des k. k. Nebenzollamts Voitersreuth zollamtlich behandelt.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. d. M. ist die zwischen den Stationen Gröbming und Öblarn der Linie Bischofshofen-Selztal errichtete Ladestelle Stein a. d. Enns für den beschränkten Wagenladungsverkehr zur Eröffnung gelangt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 1. Juli d. J. wird die an der Strecke Gramenz-Pollnow gelegene Haltestelle Gerfin, die gegenwärtig nur dem Wagenladungsverkehr dient, auch für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Viehverkehr eröffnet. (Vergl. Bekanntmachung in Nr 45 S. 746 d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. d. M. ist der an der Bahnstrecke Frankfurt a/M.-Fulda gelegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Kerzell auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut eröffnet worden.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Der an der Bahnlinie Diedenhofen-Fentsch bezw. Hayingen-Algringen liegende Haltepunkt Kneuttingen, der bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, ist am 10. d. M. auch für den Eilstückgutverkehr eröffnet worden.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 15. d. M. wird auf den Haltepunkten Barthmühle (Linie Gera-Pforten-Weischlitz) und Kriebitzsch (Linie Zeitz-Altenburg) beschränkter Stückgutverkehr eingeführt.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Strecke Gmünd-Prag gelegene Haltestelle Senohrab, die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Eilgutverkehr eingerichtet war, wird am 15. d. M. für den Gesamtverkehr eröffnet.

Änderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die Namensbezeichnungen der im Direktionsbezirk Bromberg liegenden Bahnhöfe:

a) Cüstrin in Cüstrin-Altstadt,
b) Cüstrin Vorstadt in Cüstrin-Neustadt (Hbf.) und
c) Kietz in Cüstrin-Kietz

abgeändert.

Übereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement.

Der Nachtrag II ist allseitig eingeführt worden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Zum Güterwagenparkverzeichnis Nr 3 (Gr. badische Staatseisenbahnen) ist der Nachtrag I erschienen.

Vereins-Kilometerzeiger.

Der Kilometerzeiger Nr 30 (Pfälzische Eisenbahnen) ist neu herausgegeben worden; es wird dadurch der im Oktober 1900 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst Nachträgen aufgehoben. Zu den Kilometerzeigern Nr 37 (Königliche Eisenbahndirektionen Erfurt und Halle a/S.) ist der Nachtrag IX, Nr 69 (k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn) der Nachtrag I und Nr 74 (k. k. österreichische Staatsbahnen) der Nachtrag XII erschienen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 227 vom 24. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, Begleitschreiben zum Protokoll des vom Ausschusse für Angelegenheiten des Personenverkehrs eingesetzten Unterausschusses zur Vorberatung verschiedener Anträge, Wiesbaden, 18./20. Mai d. J. (abgesandt am 30. Mai).

Nr I 236 vom 30. Mai d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag des k. k. Eisenbahnministeriums auf Genehmigung der Übertragung des Verkaufs zusammenstellbarer Fahrscheinhefte an einen Reiseunternehmer (abgesandt am 4. Juni).

Nr I 237 vom 31. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einführung des II. Nachtrags zu dem Übereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 9. Juni).

Nr I 242 vom 1. Juni d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Begleitschreiben zum Protokoll des Unterausschusses zur Vorberatung

des Antrages des k. k. Eisenbahnministeriums auf Umarbeitung des Übereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement nach Maßgabe des internationalen Transportübereinkommens, Berlin, am 30./31. Mai 1904 (abgesandt am 6. Juni).

Nr II 190 vom 6. Juni d. J. an sämtliche Mitglieder des Unterausschusses für die Feststellung von Bestimmungen über die Vornahme von Versuchen mit selbsttätigen Kupplungen für Eisenbahnwagen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr 6 über die am 4./6. Mai d. J. in Karlsruhe abgehaltene Sitzung (abgesandt am 9. Juni).

Nr III 483 vom 29. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien auf Abänderung des Absatzes 2 des § 3 der Vereinssatzungen (abgesandt am 2. Juni).

Nr III 489 vom 31. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr 60 des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, Bozen, den 10./11. Mai 1904 (abgesandt am 9. Juni).

Nr III 490 vom 2. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 9. Juni).

Nr III 491 vom 2. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 9. Juni).

Nr III 500 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag des Niederösterreichischen Landeseisenbahnamts in Wien auf Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf, der Niederösterreichischen Waldviertelbahn und der Pielachthalbahn mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 9. Juni).

Nr IV 88 an sämtliche Vereinsverwaltungen, mit Ausnahme der Direktionen der Königlich preußischen Staatsbahnen und der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, betreffend Aufstellung und Einsendung der statistischen Nachrichten für das Rechnungsjahr 1903 (abgesandt am 11. Juni).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Der in der Vereinszeitung Nr 41 vom 28. Mai d. J. unter Post 1382 für Ozokerit, verpackt von Mähr.-Ostrau nach Dresden-Elbkai verlautbarte Frachtsatz soll statt 221 ℳ richtig 203 ℳ lauten.

Wien, am 8. Juni 1904. (1531)

Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juli 1904 wird der an der Bahnstrecke Wanne-Bremen zwischen den Stationen Syke und Kirchweyhe angelegte Haltepunkt Barrien für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet. Über die in Barrien haltenden Züge ist näheres im Fahrplan vorgesehen. Barrien ist von Syke 3,6 km und von Kirchweyhe 4,4 km entfernt.

Münster, den 7. Juni 1904. (1532)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897. (Klassengüterverkehr Österreich-Bayern.)

Die auf Seite 8 des Nachtrages VIII bei Ausnahmetarif Nr 71 vor den Frachtsätzen angegebene Artikelbezeichnung und Bestimmung ist wie folgt zu ändern:

„Ausnahmetarif Nr 71 (Rohbenzin* [zur Erzeugung von Benzin]) in Fässern oder Zisternen- (Reservoir-) Wagen bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief.

* Die Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn die Sendung an eine Benzin-Raffinerie adressiert ist und zur Herstellung von Benzin verwendet wird."

München, den 9. Juni 1904. (1533)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Gütertarif, Heft II B (I) für das östliche Gebiet.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Lazisk in den im obengenannten Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif S 13 b für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Hölzer, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 6 der Position Holz genannt, die bis zum 31. Dezember 1905 über Stettin seewärts nach außerdeutschen Ländern ausgeführt werden, als Versandstation neu aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbureau.

Kattowitz, den 11. Juni 1904. (1534)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nassauisch - oberhessisch - bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1904 werden die Entfernungen von den Schnittpunkten Gemünden, Lichtenfels, Marxgrün, Meiningen und Probstzella nach den Stationen Bleidenstadt, Chausseehaus, Hahnstätten, Hahn-Wehen, Hohenstein i/Nassau, Kettenbach, Langenschwalbach, Michelbach i/Nassau, Rückershausen und Zollhaus (Seite 44—50 des Tarifs) um 3 km, die Entfernung Meiningen-Zollhaus von 259 km auf 305 km erhöht.

München, den 3. Juni 1904. (1535)

Generaldirektion
der K. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.

Teil II, Heft I (Verkehr über Wien hinaus).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird an Stelle des seit 1. Mai 1901 gültigen oberschlesisch-österreichischen Kohlentarifes über Wien bezw. Zellendorf ein neuer Tarif eingeführt, welcher Frachtsätze von neu eröffneten Versandstationen sowie zahlreiche Ermäßigungen und neue Frachtsätze nach Empfangsstationen enthält. Insoweit in einzelnen Stationsverbindungen Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Juli d. J. in Kraft.

Der Tarif ist von den beteiligten Dienststellen zum Preise von etwa 1 ℳ zu beziehen.

Kattowitz, den 10. Juni 1904. (1536)

Königliche Eisenbahndirektion.

Hessisch - rheinisch - nassau - bayerischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 wurden einige Frachtsätze für Tiere in Wagenladungen im Verkehr mit Mannheim E. D. B. Mainz ermäßigt.

Aufschluß über die Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen.

München, den 11. Juni 1904. (1537)

Generaldirektion
der K. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände transit. Teil II, Heft 2 vom 15. Juni 1904.

Für Baumwolle, rohe usw., welche zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 9 nach Regensburg Donaulände transit abgefertigt und von da durch die Süddeutsche Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft über Passau hinaus weiterbefördert wird, werden die in den Sätzen enthaltenen Abfertigungs- und Ländebahngebühren von zusammen 9 ℳ für 100 kg im Rückvergütungswege erstattet.

München, den 7. Juni 1904. (1538)

Generaldirektion
der K. b. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1904 ist zum Kohlentarife Nr 7 der Nachtrag III erschienen, durch welchen neue Stationen in den Verkehr einbezogen und für andere Stationen Ermäßigungen gebracht werden.

Verkaufspreis 10 ℳ. (1539)

St. Johann-Saarbrücken, 8. Juni 1904.

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

In den Abteilungen A, B und C des Ausnahmetarifs 32 für Papier (Tarif Teil II, Heft 1) werden mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. direkte Frachtsätze von Hilm-Kematen und Ulmerfeld nach Brüssel aufgenommen. Nähere Auskunft geben die Endverwaltungen und die genannten Abfertigungsstellen.

Cöln, den 10. Juni 1904. (1540)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher und nordostdeutsch-Berlin-württembergischer Güterverkehr.

Am 20. Juni d. J. wird die Station Laupheim Stadtbhf. der württembergischen Staatseisenbahnen in die obenbezeichneten Verkehre einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 8. Juni 1904. (1541)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Preußisch-bayerischer Tiertarif vom 1. April 1897.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1904 wird die Station Ihringshausen des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel für die Abfertigung von lebenden Tieren in Wagenladungen (ausschl. Pferde) in den direkten Verkehr mit sämtlichen bayerischen Verbandsstationen einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Tarifstationen Auskunft.

Erfurt, den 8. Juni 1904. (1542)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil II, Heft 3 B vom 1. Juli 1904.

An Stelle des am 1. Juli l. J. außer Kraft tretenden Gütertarifes Teil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897 gelangt mit dem gleichen Tage ein neuer Gütertarif mit teilweise erhöhten, teilweise ermäßigten Frachtsätzen zur Einführung.

München, den 7. Juni 1904. (1543)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

(Teil II, Tarifhefte 2 und 4.)

Das in den obenbezeichneten Tarifen enthaltene Artikelverzeichnis des A.-T. 71 für Petroleum usw. wird durch folgende Bestimmung ergänzt:

„Die Frachtsätze der Abteilung c für Rohbenzin finden nur dann Anwendung, wenn die Sendung an eine Benzin-Raffinerie adressiert ist und zur Herstellung von Benzin verwendet wird."

München, den 9. Juni 1904. (1544)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Die Gültigkeitsdauer der mit unserer Bekanntmachung vom 12. August 1903 im Verfügungswege eingeführten ermäßigten italienischen Taxen für Südfrüchte und Olivenöl in Fässern usw. von süditalienischen Stationen wird bis auf weiteres über den 30. Juni 1904 hinaus verlängert. In gleicher Weise wird die Gültigkeitsdauer der ermäßigten italienischen Taxen für Wein, gewöhnlichen, Most und zerquetschte Weintrauben bis auf weiteres verlängert, und zwar mit der Maßgabe, daß die Taxen des italienischen Ausnahmetarifs Nr 1055 für den Verkehr von sämtlichen italienischen Versandstationen gelten.

Straßburg, den 10. Juni 1904. (1545)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Tarifheft E.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die pfälzische Station Waldfischbach und die württembergische Station Laupheim Stadtbahnhof in das Tarifheft E einbezogen.

Der Frachtberechnung sind bis auf weiteres zugrunde zu legen:

für Waldfischbach die Entfernungen für Biebermühle zuzüglich 9 km,

für Laupheim Stadtbhf. die Entfernungen der Station Laupheim — welcher die Bezeichnung Laupheim Hauptbahnhof beigelegt worden ist — zuzüglich 8 km.

Frankfurt a/M., den 8. Juni 1904. (1546)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande — neues Tarifheft 5 — treten am 15. Juni 1904 für die Beförderung von Holz von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Böhmischen Kommerzialbahnen, der Buschtêhrader Eisenbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der K. K. österreichischen Staatsbahnen nach einer größeren Anzahl sächsischer Stationen und den preußisch-sächsischen Wettbewerbstationen in Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Weida direkte Frachtsätze in Kraft. Mit sofortiger Gültigkeit werden gleichzeitig auch einige im Tarifheft 5 enthaltene Druckfehler berichtigt. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Str. 4.

Dresden, am 13. Juni 1904. (1547)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

An Stelle des Tarifs für den preußisch/sächsisch-schweizerischen Güterverkehr vom 1. März 1899 nebst Nachträgen I—III werden am 1. Juli 1904 neue Tarifhefte 1 und 2 (letzteres für die Beförderung von frischem Obst) eingeführt. Neben vielfachen Verkehrserweiterungen und Frachtermäßigungen sind mit der Einführung des neuen Tarifheftes 1 auch Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen verbunden, die jedoch erst am 1. September 1904 in Kraft treten. Der Tag, von dem an Abdrücke der neuen Tarife zu erhalten sind, wird noch besonders bekannt gemacht; inzwischen gibt unser Verkehrsbureau hier, Wienerstraße 4, auf Verlangen Auskunft.

Dresden, den 11. Juni 1904. (1548)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 15. Juni 1904 wird unsere Bekanntmachung vom 15. Oktober 1903, wonach für Sendungen in Wagenladungen im Verkehr zwischen norddeutschen Seehafenstationen und Tirol-Vorarlberger Stationen bei Beförderung über Schwetzingen-Konstanz im Rückvergütungswege diejenigen niedrigsten Gesamtfrachten gewährt werden, die sich bei Beförderung über andere Verkehrswege ergeben, aufgehoben. Auf denselben Zeitpunkt wird ein Übergangstarif für die Beförderung von roher Baumwolle, Baumwollabfällen sowie Abfällen von Baumwollgarn, Twisten von norddeutschen Hafenstationen nach Tirol-Vorarlberger Stationen ausgegeben.

Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 11. Juni 1904. (1549)
Gr. Generaldirektion.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil IV, Heft 2 vom 1. März 1901. (Holz- und Borkeverkehr Ungarn-Bayern.)

Dieses Tarifheft tritt nebst Nachtrag I sowie den hierzu erlassenen Ausschreiben ab 31. Juli außer Kraft.

Als Ersatz gelangt mit Gültigkeit vom 1. August ein neuer Tarif mit teils niedrigeren, teils höheren Frachtsätzen zur Einführung.

München, den 9. Juni 1904. (1550)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1904 ist auf Seite 10 des Nachtrages II zu Teil II

969		Neckarthailfingen *)	

und auf Seite 19

im A.-T. 25 a 4,64
„ „ 25 b 3,90

nachzutragen.

München, den 7. Juni 1904. (1551)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. sind auf Seite 25 die Angaben bei Ingolstadt Nordbahnhof wie folgt richtig zu stellen:

Ingolstadt Nordbahnhof	2—9	Hösbach . .	275
	10—100	Nördlingen Grenze . .	90

München, den 7. Juni 1904. (1552)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. ist Seite 96 des Nachtrags IV im Ausnahmetarif 5 a und b (für Steine) die Station Biebrich-Mosbach mit nachstehenden Schnittfrachtsätzen nachzutragen:

Abteilung	
a	b
0,19	0,22 ℳ für 100 kg.

München, den 7. Juni 1904. (1553)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 14. Juni 1904 werden für die Beförderung von Chlorkalium zu Düngezwecken in Wagenladungen von 10 000 kg von nachstehenden Stationen nach Vallorbe loko folgende Ausnahmefrachtsätze eingeführt:

von Berka a. d. Werra	259	Centimes für 100 kg.
„ Halle a. d. S. . .	310	
„ Salzungen	271	
„ Teutschenthal . .	309	

Karlsruhe, den 8. Juni 1904. (1554)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Württembergischer Lokalgüterverkehr.

Vom Tage der Betriebseröffnung der Nebenbahn Roßberg-Wurzach (21. Juni d. J.) an wird die Station Mennisweiler für den Wagenladungsverkehr in den Tarif aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 8. Juni 1904. (1555)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für Rohzuckersendungen zur Ausfuhr, für welche die bisher gewährte 18 monatliche Ausfuhrfrist in der Zeit bis 31. August d. J. abläuft, diese Frist um weitere 6 Monate, mithin im ganzen auf 24 Monate verlängert.

Hannover, den 7. Juni 1904. (1556)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher usw. Seehafenausnahmetarif.

Sentheim wird mit sofortiger Gültigkeit in die Klasse 13 (Baumwolle usw.) mit den für Mülhausen Nord bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Hannover, den 10. Juni 1904. (1557)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1904.

Am 1. Juli 1904 treten im obengenannten Tarifhefte für Eisenschlacken zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe des Ausnahmetarifs Nr 65 unter den in diesem Ausnahmetarife angegebenen Bedingungen folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Von \ Nach	Beuthen O.S.E.	Bobrek	Borsigwerk	Chorzow	Friedrichshütte	Gleiwitz	Königshütte O.-S.	Laurahütte	Ludwigsglück	Morgenroth	Rosdzin	Schwientochlowitz	Tarnowitz	Zabrze
	für 100 kg in Pfennigen													
Komotau A.T.E., B.E.B. und K. K. St. B.	82	82	82	83	81	81	83	83	82	83	84	83	82	82

Breslau, den 12 Juni 1904. (1558)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1902.

Am 1. Juli 1904 tritt zum obengenannten Tarifhefte der Nachtrag III in Kraft, der unter anderem neue und geänderte Frachtsätze einzelner Ausnahmetarife sowie einen neuen Ausnahmetarif Nr 3 C für Eisenschlacken zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe enthält. Dieser Ausnahmetarif findet jedoch nur im Rückvergütungswege unter Einhaltung der in ihm enthaltenen Bedingungen Anwendung.

Die durch den Nachtrag eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 15. August 1904.

Druckabzüge des Nachtrages können zum Preise von 6 ₰ bei den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 8. Juni 1904. (1569)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

Auf Seite 69 des Nachtrags IV vom 1. Juni 1904 sind die für Langen (Hessen) angegebenen Entfernungen zu streichen und an deren Stelle die bei Ladenburg (M. N. B.) vorgesehenen Kilometerzahlen zu setzen. Für Ladenburg (M. N. B.) befinden sich die Entfernungen und Sätze im badisch-bayerischen Tarife.

München, den 7. Juni 1904. (1560)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1904.

Am 1. Juli 1904 treten im obengenannten Tarifhefte für Bier und für gebrauchte, leer zurückgehende Bierfässer (Ausnahmetarif Nr 9 A und B) unter den in diesem Ausnahmetarife angegebenen Bedingungen folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

	Nach Schreiberhau			
	Ausnahmetarif Nr 9			
	A. Bier		B. Bierfässer, gebraucht	
	a	b	Sp.-T. A 2	Sp.-T. III
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen			
von Pilsen K. K. St. B.	189	177	195	112

Breslau, den 13. Juni 1904. (1561)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.
Tarif vom 1. Februar 1874.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904, sind für die Beförderung von Obst, gedörrtem, und Pflaumenmus bei Aufgabe als Frachtgut bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Erfüllung der im Spezialtarife Nr 12 des obgenannten Tarifes angeführten Bedingungen von nachstehend bezeichneten Stationen nach Genf (Genève) transit folgende Frachtsätze zu berechnen:

Nach Genf (Genève) transit	pro 100 kg Frcs.
Bosna-Brod	63,64
Brcka	70,74
Brod	62,84
Dalja (Dalj)	64,34
Gunja	69,94
Mitrovicza (Mitrovica)	70,44
Ruma	69,04
Samacz	66,14
Zimony (Zemun)	69,24

Wien, am 9. Juni 1904. (1562)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
Lokalgüterverkehr.
Neuauflage des Lokalgütertarifes.

Am 1. Juli 1904 erscheint eine Neuauflage des Lokalgütertarifes und Kilometerzeigers der k. k. österr. Staatsbahnen, bestehend aus dem:

1. Tarif-Teil II, Heft 1, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den k. k. österr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen mit Ausnahme der Bahnen in Galizien und der Bukowina und mit Ausnahme der vom Staate betriebenen Lokalbahnen;
2. Tarif-Teil II, Heft 2, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den k. k. österr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen in Galizien und der Bukowina;
3. Tarif-Teil II, Heft 3, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den vom Staate betriebenen normalspurigen Lokalbahnen (Hauptbahnen II. Ranges), mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina;
4. Tarif-Teil I und Teil II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal-(Klein-)Bahnen und
5. aus den gemeinsamen Beilagen zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, Teil II, Heft 1, 2 und 3, ferner Tarif-Teil I und Teil II, betreffend die im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal-(Klein-) Bahnen.

Die Gültigkeit der vorangeführten Tarife beginnt mit dem 1. Juli 1904 und, insoweit Erhöhungen eintreten, mit 15. August 1904.

Hierdurch werden die gleichnamigen Tarife

Teil II, Heft 1,
Teil II, Heft 2,
Teil II, Heft 3,

Teil I und Teil II für schmalspurige Lokal-(Klein-) Bahnen sowie die gemeinsamen Beilagen, Auflage, gültig vom 1. Juli 1903, samt den bezüglichen Nachträgen gleichzeitig außer Kraft gesetzt.

Rücksichtlich der Fortsetzungsstrecke Sambor-Landesgrenze bei Siauki gilt der Tarif Teil II, Heft 2 erst vom Tage der Betriebseröffnung der genannten Strecke.

Exemplare der einzelnen Tarifhefte sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen erhältlich und zwar:

Heft 1 zum Preise von Kr. 5.—
„ 2 „ „ „ „ „ 3.—
„ 3 „ „ „ „ „ 2.50

und das Heft für Schmalspurbahnen zum Preise von Kr. 1.

Wien, am 9. Juni 1904. (1563)

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
(Einführung neuer Tarife für Zuckertransporte.)

Am 1. Juli 1904 treten für die Beförderung von Zucker (Rübenzucker) jeder Art (mit Ausschluß von Rohzucker) nach Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Feldkirch transit, St. Margrethen transit und Lindau transit sowie nach Stationen schweizerischer Eisenbahnen und den Stationen Basel und Schaffhausen der Großherz. badischen Staatseisenbahnen folgende neue Tarife in Kraft:

a) Ausnahmetarif, Teil VII (Verkehr von Österreich)
für den Verkehr von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahngesellschaft, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren, Schlesien und Niederösterreich) sowie der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (einschließlich der Kuttenberger Lokalbahn), der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, dann der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österr. Linien, einschließlich der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn);
b) Ausnahmetarif, Teil VII (Verkehr von Ungarn)
für den Verkehr von Stationen der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien) und der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn.

Hierdurch werden die gleichen Ausnahmetarife vom 1. Juni 1903 aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Juli 1904 in Wirksamkeit.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zu nachstehenden Preisen für das Stück erhältlich, und zwar:

Der Tarif ad a) um 1 Krone, der Tarif ad b) um 60 Heller.

Wien, am 9. Juni 1904. (1564)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
(Einführung neuer Tarife, Teil III, Heft 1—4.)

Am 1. Juli 1904 treten neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide usw. in Wirksamkeit, und zwar:

a) Teil III, Heft 1 für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg), der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österr. Linien, einschließlich der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn), der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft (Strecken Wien-Marchegg und Wien-Bruck a. d. L.), ferner der Station Wien K. F. N. B. transit;

b) Teil III, Heft 2 für den Verkehr zwischen Stationen der königl. ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) und der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn;

c) Teil III, Heft 3 für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn (inkl. der k. k. priv. Kuttenberger Lokalbahn), der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. österr.-ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft (exklusive der Linien Wien-Marchegg und Wien-Bruck a. d. L.-Hainburg) sowie der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien);

d) Teil III, Heft 4 für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Linien in Galizien), der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina) sowie der Station Teschen K. F. N. B. und Ks. Od. B.

einerseits
und Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Feldkirch transit, St. Margrethen transit und Lindau transit sowie Stationen der schweizerischen Eisenbahnen
anderseits.

Die in diesen Tarifen enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der schweizerischen Bundesbahnen, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der Großh. badischen Staatseisenbahnen.

Hierdurch werden die Tarife, Teil III, Heft 1 vom 1. Februar 1898, Teil III, Heft 2 vom 20. August 1902, Teil III, Heft 3 vom 1. Februar 1898 und Teil III, Heft 4 vom 1. Februar 1898 aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Juli 1904 in Kraft.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von je 1 Krone für das Stück zu beziehen.

Wien, am 9. Juni 1904. (1565)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Österreich.

Für Harze, gemeine des Ausn.-Tarifes Nr 15 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach= Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
nach Raitz	122 ₰
Von Schönpriesen=Umschlag nach Raitz	117 ₰
Von Dresden=Elbkai nach Raitz	158 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag 5 ₰, bei Aussig=Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 8. Juni 1904. (1566)

Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Rumänische Eisenbahnen.
(Tarifwesen.)

Am 1. Juni l. J. tritt eine neue Auflage des Lokaltarifes für Abonnementskarten in Kraft. (Preis 1 Leü.) (1567)

---

5. Verdingungen.

Nebenbahn Morroschin-Mewe.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung von 3 eisernen Überbauten über die Chausseeunterführung in Station 3 + 65 sowie über den Jonka- und Ferse-Fluß in Station 39 + 89 bezw. 85 + 20 soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können von unserem Rechnungsbureau gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ in bar bezogen werden und sind versiegelt mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin Freitag, den 1. Juli 1904, vorm. 11 Uhr, an uns einzureichen. Die Öffnung der Angebote erfolgt im Sitzungszimmer der Königlichen Eisenbahndirektion.

Zuschlagsfrist: 2 Wochen.

Danzig, im Juni 1904. (1568)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausbau besonderer Vorortgleise der Berlin-Görlitzer Bahn.

Die Anfertigung, Lieferung, Aufstellung und der Anstrich der eisernen Überbauten

Los I Überführung des Baumschulenweges (rd. 250 t),
Los II Überführungsbauwerk Nr 1 (rd. 250 t)

soll getrennt in einzelnen Losen oder beide Lose zusammen öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Donnerstag, den 23. Juni 1904, mittags 12 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebothefte nebst Zeichnung sind in unserem Zentralbureau Zimmer 420 einzusehen bezw. von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 7,50 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Angebotshefte ohne Zeichnungen werden abgegeben zum Preise von 1,00 ℳ für das Stück.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Berlin, den 3. Juni 1904. (1569)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung der im 2. Dritteljahre 1904 in den Eisenbahndirektionsbezirken Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster erforderlichen 64 900 kg Zinn in Blöcken und 8800 kg Antimon. Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 28. Juni d. J., vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 1. Juli d. J.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 50 ₰ vom Rechnungsbureau, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben. Die Kosten sind von auswärts mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr (nicht in Briefmarken) einzusenden.

Hannover, den 8. Juni 1904. (1570)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Große Berliner Straßenbahn.

Nach Berichten der Presse über die Verhandlungen der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Berlin vom 2. Juni d. J. hat Herr Stadtverordneter Justizrat Cassel bei der Beratung über den Bau und Betrieb neuer städtischer Straßenbahnen u. a. bemerkt, die Große Berliner Straßenbahn hätte sich seinerzeit die Verlängerung der Konzession um 30 Jahre erschlichen. Der nunmehr erschienene „Amtliche stenographische Bericht“ über jene Sitzung enthält diese Bemerkung dem Wortlaute nach allerdings nicht, dem Sinne nach kann ihr indes eine noch viel schlimmere Deutung gegeben werden, denn Herr Cassel hat gesagt: „Ein Kontrahent, der hinter unserem Rücken, ohne es uns zu sagen, die Verlängerung der Konzession zu erlangen gewußt hat, und der etwa vier Wochen, bevor ihm das gelungen war, einen Ministerialdirektor a. D. an die Spitze der Verwaltung gestellt hat, einer solchen Gesellschaft gegenüber habe ich kein Vertrauen.“

Da diese Angaben die öffentliche Meinung irreführen müssen, sehen Aufsichtsrat und Vorstand der Großen Berliner Straßenbahn sich veranlaßt, nachdrückliche Verwahrung dagegen einzulegen.

Vor allem ist es tatsächlich unwahr, daß der erwähnte Ministerialdirektor a. D. erst 4 Wochen vor der am 4. Mai 1900 erteilten Genehmigung in den Vorstand der Gesellschaft eingetreten ist, sein Eintritt erfolgte vielmehr bereits anderthalb Jahre früher im November 1898.

Im weiteren ist die Große Berliner Straßenbahn nur ihrer Pflicht nachgekommen, indem sie den Antrag auf Erteilung der staatlichen Genehmigung für ihr Unternehmen bis zum 31. Dezember 1949 stellte. Hiervon der Stadtgemeinde Berlin oder den übrigen 18 von der Großen Berliner Straßenbahn berührten Gemeinwesen vorher Mitteilung zu machen oder gar ihre Zustimmung nachzusuchen, lag nicht der mindeste Anlaß vor.

Die Große Berliner Straßenbahn war nach dem Kleinbahngesetz verpflichtet, für die Einführung des elektrischen Betriebes vom Staate die Genehmigung, von den wegeunterhaltungspflichtigen Gemeinden die Zustimmung zur Benutzung ihrer Straßen nachzusuchen.

Die Gemeinden, deren Weichbilder von der Großen Berliner Straßenbahn berührt werden, hatten ihre Zustimmung zur Benutzung der Straßen durch den elektrischen Betrieb für verschieden bemessene Zeiträume erteilt, so z. B. Berlin für 20 Jahre, die übrigen Gemeinden länger, zum Teil bis zu 60 Jahren. Daß die Große Berliner Straßenbahn mit anderen Gemeinden Zustimmungsverträge mit zum Teil erheblich längerer Dauer abgeschlossen hatte und noch abschließen würde, war der Stadtgemeinde Berlin keineswegs unbekannt, denn bei der mündlichen Verhandlung am 13. Januar 1898 war uns auf eine Anfrage ausdrücklich erklärt worden, daß die Gesellschaft und die Vorortgemeinden in ihren Abmachungen über die Zustimmungsdauer nicht beschränkt seien. Im übrigen ist an die Zeitdauer des Straßenbenutzungsrechts die staatliche Genehmigungsbehörde bei Erteilung der Konzession nicht gebunden, sie kann vielmehr unabhängig hiervon die Genehmigungsdauer bestimmen, da für ihre Entschließungen lediglich öffentlich rechtliche Erwägungen maßgebend sind. Dazu kommt noch, daß im vorliegenden Falle die Anpassung der Konzessionsdauer an die verschieden bemessene Dauer der Zustimmungserklärungen der einzelnen Gemeinden völlig unmöglich gewesen wäre und den Absichten des Kleinbahngesetzes direkt widersprochen hätte. Denn die Linien der Großen Berliner Straßenbahn bilden ein einheitliches Bahnnetz, dessen Betrieb unmöglich nach den Weichbildgrenzen der berührten Gemeinden gestaltet werden kann. Die Festsetzung verschiedener Konzessionsfristen nach Maßgabe der Zustimmungserklärungen der berührten Gemeinden — schon damals lag über 1/3 des Netzes der Großen Berliner Straßenbahn in den Vororten — hätte aber das einheitliche Unternehmen auseinandergerissen und einen Zustand herbeigeführt, den das Gesetz ausdrücklich verbietet. Die von einem Unternehmen berührten Gemeinden dürfen nämlich keineswegs die in ihrem Bezirk belegenen Strecken an sich bringen, es ist vielmehr nur der Erwerb der Bahn im ganzen durch die Gesamtheit der beteiligten Gemeinden gestattet.

Für die zwingende Notwendigkeit dieser Anordnung bietet gerade Groß-Berlin mit seinem Straßenbahnnetz einen schlagenden Beweis. Die Linien der Großen Berliner Straßenbahn verbinden Berlin mit den meisten Vororten, die mehrfach mit Berlin so eng zusammenhängen, daß sie äußerlich und in den beiderseitigen Verkehrsbeziehungen gar nicht als getrennte Gemeindebezirke hervortreten. Würde nun die Konzessionsdauer für solche Linien verschieden bemessen, so könnte z. B. die jetzt zwischen Schöneberg und dem Alexanderplatz verkehrende Straßenbahnlinie nach Ablauf einer kürzeren Konzessionsdauer für Berlin nicht mehr zwischen Berlin und Schöneberg durchgeführt, sondern nur bis zur beiderseitigen Weichbildgrenze betrieben werden. Ähnlich würden die Verhältnisse bei Charlottenburg, Tempelhof und bei allen denjenigen Vororten liegen, die zurzeit durch ausgedehnte Durchgangslinien der Großen Berliner Straßenbahn mit Berlin und untereinander verbunden sind. Alle diese Betriebe müßten an der Weichbildgrenze Halt machen; es gäbe nicht mehr durchgehende Verkehrslinien für Groß-Berlin, sondern nur noch in Gemeindestrecken aufgelöste Ortsbahnen.

Hiernach konnte die Dauer der staatlichen Genehmigung nicht von der Dauer der Zustimmungserklärungen der beteiligten 19 Gemeinden abhängig gemacht werden, sondern nur die Festsetzung eines für den Betrieb des gesamten einheitlichen Unternehmens gültigen Zeitraumes in Frage kommen. Die Gesellschaft hatte hierfür den Zeitraum bis zum 31. Dezember 1949 beantragt und dies unter Berufung auf § 13 des Kleinbahngesetzes und der zugehörigen Ausführungsanweisung begründet. Danach kann die Genehmigung dauernd oder auf Zeit erteilt werden. Ob das eine oder das andere zu geschehen hat, „bleibt dem pflichtmäßigen Ermessen der zur Genehmigung zuständigen Behörde freigestellt. Bei Bemessung der Dauer einer zeitlich begrenzten Genehmigung ist außer auf den Zeitpunkt etwaiger Erwerbsrechte (§ 6) darauf zu sehen, daß die Dauer der Genehmigung ausreichend genug bemessen wird, um dem Unternehmen die Möglichkeit der Amortisation des Anlagekapitals zu gewähren."

Es kam daher zunächst in Frage, ob der Stadtgemeinde Berlin ein derartiges kleinbahngesetzliches Erwerbsrecht an dem Unternehmen der Großen Berliner Straßenbahn zusteht, auf das bei Erteilung der staatlichen Genehmigung hätte Rücksicht genommen werden müssen. Diese Frage war und ist zu verneinen. Bei den Verhandlungen mit der Stadt war der Großen Berliner Straßenbahn vom Magistrat (Städtischen Bau-Deputation) mit Schreiben vom 8. März 1895 ein Vertrags-Entwurf zugefertigt worden, der allerdings neben einem erst im Jahre 1942 platzgreifenden Heimfallsrecht des Bahnkörpers auch ein kleinbahngesetzliches Erwerbsrecht vorsah. Von diesem Erwerbsrecht wurde jedoch demnächst abgesehen und nur ein unentgeltliches Heimfallsrecht für den Bahnkörper im Jahre 1920 vorbehalten.

Des weiteren kam nach den obigen Bestimmungen für die Festsetzung der Genehmigungsdauer die Möglichkeit der Amortisation des Anlagekapitals in Betracht. Und da konnte die Gesellschaft den einwandfreien Nachweis erbringen, daß die Amortisation des damals schon über 68 Millionen Mark betragenden Aktienkapitals und des Obligationenkapitals von über 13 Millionen Mark bis zum Jahre 1920 unmöglich sein würde. Es kam hinzu, daß der vollständige Ausbau des Straßenbahnnetzes mit Sicherheit weitere nicht unerhebliche Mittel erfordern und Erhöhungen des Anlagekapitals notwendig machen würde. In einer dem Genehmigungsantrage beigefügten Berechnung war dieser weitere Bedarf auf über 30 Millionen Mark angesetzt, also eine Erhöhung des Aktienkapitals auf 100 Millionen Mark angenommen worden. Diese Erhöhung ist, wie bekannt, inzwischen auch eingetreten.

Es leuchtet ein, daß die Amortisation eines solchen Betrages bis zum Jahre 1920 gänzlich ausgeschlossen sein mußte. Und dies haben denn auch die Genehmigungsbehörden gewürdigt. In der Sitzung des Hauses der Abgeordneten vom 22. Februar 1901 hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten ausdrücklich erklärt, daß der Großen Berliner Straßenbahn die staatliche Genehmigung bis zum 31. Dezember 1949 habe erteilt werden müssen, weil die Gesellschaft nicht erwarten könne, eine angemessene Amortisation ihrer Kapitalien in kürzerer Frist zu erlangen, und weil es im öffentlichen Interesse liege, die Genehmigungsdauer bis zum 31. Dezember 1949 zu erstrecken, um der Gesellschaft die sonst nicht vorhandene Möglichkeit zu gewähren, den Anforderungen des Verkehrs zu entsprechen.

Daß einem Straßenbahnunternehmen die staatliche Genehmigung auf längere Zeit und weit über die Zeitdauer der Zustimmungsverträge mit den Wegeunterhaltungspflichtigen erteilt worden, ist durchaus nichts Besonderes. So war z. B. schon vor unserer Gesellschaft der Stettiner Straßenbahn die staatliche Genehmigung ebenfalls auf 50 Jahre erteilt worden, während der Zustimmungsvertrag mit der Stadtgemeinde Stettin nur 40 Jahre läuft. Die Magdeburger Straßenbahn besaß sogar bereits eine staatliche Genehmigung von fast 100 Jahren (bis 1. April 1999), wohingegen die Stadtgemeinde Magdeburg ihre Zustimmung zur Benutzung der städtischen Straßen nur auf 50 Jahre ausgesprochen hat.

Dies sind die tatsächlichen und rechtlichen Vorgänge für den Genehmigungsantrag der Gesellschaft, aus denen Herr Justizrat Cassel seine Angriffe herzuleiten für gut befunden hat.

Berlin, 13. Juni 1904.

Der Aufsichtsrat.

E. Arnhold, Geheimer Kommerzienrat, Vorsitzender,
H. Kreismann, Generalkonsul a. D., stellvertretender Vorsitzender.
H. Bachstein, Eisenbahn-Bauunternehmer, F. Bail, Stadtältester,
A. Blaschke, in Firma S. Bleichroeder, L. Born, in Firma Born & Busse,
E. Gutmann, Konsul, Direktor der Dresdner Bank, J. Hoeter, Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrat, Geschäftsinhaber der Diskonto-Gesellschaft,
W. Kopetzky, Kommerzienrat,
A. Lent, Geheimer Baurat, J. Loewe, Kommerzienrat, R. Michelet, H. Möllhausen, Wirklicher Geheimer Rat,
S. Samuel, S. Samuel, Regierungsrat a. D., Direktor des A. Schaaffhausenschen Bankvereins.

Die Direktion.*)

Dr Micke, Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrat, Ministerialdirektor a. D.,
von Kühlewein, Regierungsrat a. D.,
Marhold, Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor a. D.

*) Das Vorstandsmitglied, Regierungsrat a. D. Koehler, befindet sich z. Z. in Amerika. (1571)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 10. Juni vorm. gemeldet.

Nr 17 — Berlin, am 15. Juni 1904. — Jahrgang 1904

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
Deutsche und niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	A	8754	1	Faß	gefüllt —	229	1	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
2	A A	6523	2	Kisten	Weckuhren —	85	2	Hamburg H.	„	
	A J	4								
3	A B	179	1	—	Fenstereisen, 1,50 m lg.	20	3	Wiesbaden	Direktion Mainz	
4	A B	80	1	Bund	3 Körbe	6	4	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	zum Eisentransport.
5	A B C	4, 5	2	—	Schaufeln	4	5	Kirchen		
6	A C	241	1	Kiste	Sägen, Messer	38	6	Rawitsch	K. E.-D. Posen	
7	A C J	2441	1	—	Zylinder, leer	40,7	7	Hönningen Rh.	K. E.-D. Cöln	
8	A D	550	1	Korb	Eisenwaren	30	8	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
9	A F	—	1	—	Nähmaschine	?	9	Magdeburg II.	K. E.-D. Magdeburg	
10	A F	1/3	1	Korb	Kleidung —	71	10	Magdeburg H. B.	„	
			1	Koffer	—					
			1	—	Nähmaschine —					
11	A H	3	1	Korb	leer	20	11	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
12	A K	1	1	Faß	(30½ Ltr.) leer	5	12	Heilbronn H.	Württemberg St.b.	
13	A K	9255	1	Kiste	Zuckerwaren	32	13	Wongrowitz	K. E. D. Bromberg	
14	A M	109	1	—	Eisenrohr, 5 m	49	14	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
15	A M	326	1	Bund	Tischbeine	10	15	Lauda	Badische Stsb.	
16	A M	343/52	11	„	Seegras	275	16	Würzburg	Bayerische Stsb.	
		854								
17	A N	3434	1	Kiste	Nägel	30	17	Neckarsulm	Württemberg. Stsb.	
19	A V	14492	1	—	Gestell	25,5	19	Rengersdorf	K. E.-D. Breslau	
20	B	1/3	2	Koffer	Kleider —	175	20	Kempten	Bayerische Stsb.	
			1	Kiste	Hausrat —					
21	B	3	1	Ballen	Fichtenpflanzen	17	21	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
22	B	88/41	1	Petr.-Faß	leer	36	22	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
23	B	165	1	Stange	Rundeisen	34	23	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	5 m lg.
24	B	2049	1	Bund	Ofenkniee	11	24	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
25	(B C)?	—	3	Rollen	Drahtgeflecht	73	25	Ohligs	„	von Amern.
26	B F	58202	1	Paket	deutsche Kriegsfahne	—	26	Karlsdorf	Badische Stsb.	[1]
27	B H	—	8	—	U-Eisen	56	27	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	40 cm lg.
28	B H	7490	1	Faß	leer	16	28	Freiburg	Badische Stsb.	
29	B K	4437	1	Paket	Pergamentpapier	50	29	Lehe	K. E.-D. Hannover	
30	B L B	5983	5	Ballen	Teppiche	235	30	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
		5985/8								
31	B L B	5984	1	„	Teppiche	42	31	Hamburg H.	„	
32	B M	—	1	Bund	7 Körbe	32	32	Emmerich	K. E.-D. Essen	auf einer Holzleiste befestigt.
33	B S	557	3	„	Buchbinderdraht	8	33	Oeynhausen	K. E.-D. Hannover	
34	B S	7971	1	Kiste	Porzellantassen	186	34	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
35	C & B	42389	1	Ballen	Scheuertücher	25	35	Braunschweig N.	Braunschw. Land.-E.	
36	C △ B	38578	1	Kiste	Drahtgewebe	21	36	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
37	C F	426	1	„	gefüllt	?	37	Duisburg	K. E.-D. Essen	
38	C F S	16	1	Ballon	gefüllt	38,5	38	Landau a/Isar Bhf.	Bayerische Stsb.	
39	Ch F L	—	1	„	Lötsäure	63	39	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beklebt
40	C H F E G	5515	1	Büchse	Chemikalien	13	40	Oisterwijk	Niederländ. Stsb	Frankfurt-Oisterwijk.
41	C M	126	1	Sack	1 Säcke	16	41	Barmen-U.	K. E.-D. Elberfeld	
42	C W	—	10	Säcke	Steine	544	42	Niederschöneweide-J.	K. E.-D. Berlin	
43	D	—	3	Kübel	Pech	19	43	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
44	D	5 u. 6	2	—	Schornsteine	601	44	Danzig I. T.	K. E.-D. Danzig	
45	D	9759	2	Ballen	Rohtabak	310	45	Grevenbrück	K. E.-D. Elberfeld	
		4942				305				
46	D C	462	1	Verschlag	neues Fahrrad	24	46	Berlin H. L.	K. E.-D. Berlin	
47	D E T	5	1	—	Ausguß	9	47	Leer	K. E.-D. Münster	
48	D K W	30	3	—	V-Eisen	304	48	Nuttlar	K. E.-D. Cassel	seit 3./5. cr.

[1]) Paket trägt die Aufschrift: Bonner Fahnenfabrik.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
49	D R	11/30	1	Faß	leer	— 64	49	Bingerbrück	Direktion Mainz	
50	D S G	1/5	5	Säcke	ansch. Düngemittel	— 403	50	Königsberg i/Pr.O.	K. E.-D. Königsberg	
51	D T F	2504	1	Kiste	Mosaikplatten	— 100	51	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
52	E	5943	1	Kübel	Käse	— 77	52	Schwelm	"	
53	E C	—	1	Stab	Rohr	— 12	53	Mainz	Direktion Mainz	
54	E G	53/4	2	Kisten	—	— 19	54	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
55	E G C / K K	2359	1	Kiste	Lampen	— 34	55	"	"	
56	E H	202/3, 214	3	Rollen	Leder	— 69,24 / 103,5	56	Emmerthal	K. E.-D. Hannover	
57	E H	1020	1	—	Wagenachse	— 32	57	Posen	K. E.-D. Posen	
58	E L	8186	1	Rolle	Tapeten	— 18	58	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
59	E L B	3375, 26	2	Pakete	Packpapier	— 50	59	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	beschrieben: Drachten.
60	E R	—	1	Korbflasche	Säure	— 59	60	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
61	E R	1457	1	Kiste	Schürzen	— 48	61	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
62	E St	I	1	—	Wendepflug	— 25	62	Schalksmühle	K. E.-D. Elberfeld	
63	E Z	—	1	eis. Faß	gefüllt	— 75	63	Deutz	K. E.-D. Cöln	
64	F B	1	1	Korb	gefüllt	— 50	64	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
65	F C	2109	1	Ballen	Lederriemen	— 22	65	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
66	F D	7275/7	3	Kisten	Käse	— —	66	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
67	F E	—	2	—	Bindeketten	— 46	67	Nordenham	Oldenburgische Stsb.	
68	F F	—	1	Kiste	Glas	— 31	68	Ingelheim	Direktion Mainz	
69	F G S	618	1	Bund	6 Holzwaren	— 13	69	Malstatt	St. Johann-Saarbr.	
70	F H F	2416	1	"	2 Rohrstühle	— 10	70	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
71	F K	1606	1	Kiste	eis. Schlösser	— 79	71	Remscheid	"	
72	F P	1	1	Beutel	Rübsen	— 12	72	Posen	K. E.-D. Posen	
73	F R	100	1	—	Klavierkiste, leer	— 104	73	Kastel	Direktion Mainz	
74	G	1	1	—	Rohrstuhl	— 8	74	Leipzig Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	
75	G	50	1	in Latten	Linolteppich	— 32	75	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
76	G A B	4186	1	Bierfaß	leer	— 23	76	Ruhrort a/Ruhr	K. E.-D. Essen	
77	G A / G C	790 / 1439	1	"	Flügelzunge	— ?	77	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	seit 15/3.
78	Gbr H	9597	1	Kiste	emaill. Waren	— 31	78	Vienenburg	K. E.-D. Magdeburg	
79	G C	693	1	"	Porzellantassen	— 48	79	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	u. A J.
80	G C	6161	1	"	Porzellantassen	— 233	80	"	"	u. A J.
81	G C	6163	1	"	Porzellantassen	— 163	81	"	"	
82	G D	6997	1	Ballen	Lederschnürriemen	— 21	82	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
83	G G	77	1	—	eis. Rechteck	— 3	83	Altona Eilg.	K. E.-D. Altona	
84	G G	9013	1	Faß	leer	— 21	84	Rüdesheim	Direktion Mainz	beklebt: Düren-Enschede.
85	G H O	4644	1	Kiste	Papier	— 158	85	Enschede	Niederländ. Stsb.	
86	G J N	17	1	Faß	gefüllt	— 194	86	Riesa Uml.	Sächsische Stsb.	
87	G K	24	1	Ballen	110 Nußbaumstäbe	— 46	87	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
88	G K	1247	1	Paket	weißes Papier	— 66	88	Aachen	K. E.-D. Cöln	
89	G K	1956	1	Rolle	Papier	— 17	89	Leipzig Th. B. Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
90	G K	8387	1	Kiste	Eisenw. ?	— 57	90	Burgau	Bayerische Stsb.	
91	G L	9515	1	"	gefüllt	— 62	91	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
92	G S	1448	1	Bund	2 Rohrstühle	— 12	92	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
93	G S	4122	1	Kiste	Taschentücher, Garn	45	93	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	u. Korsetts.
94	G S	6413	1	"	Porzellan	— 25	94	Düren	"	
95	G S	10633	1	"	Schokolade	— 25	95	Cöln-Ger.	"	
96	H	—	10	Rollen	Rohrgewebe	— 70	96	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
97	H	1	1	Bund	Drahtgeflecht	— 46	97	Hamburg H. Eilg.	K. E.-D. Altona	
98	H	599	1	Kiste	Schuhwaren	— 23	98	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
99	v H	9815	4	Ballen	Springfedern	— 100	99	Elberfeld	"	
100	H	65386	1	Kiste	Bücher	— 36	100	Paderborn	K. E.-D. Cassel	beklebt: Nievenheim-Düsseldorf-Bilk.
101	H B	175	2	Pack	Holzstöcke	— 50	101	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	
102	H F	—	2	Körbe	2 Blechflaschen	— 7	102	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
103	H F N	3632	1	Kiste	Stecknadeln	— 80	103	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
104	H H	—	1	Faß	leer	— 7	104	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
105	H J	3	1	Kiste	3 Blechflaschen, 1 l. Kiste	10	105	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
106	H K	—	2	Körbe	Gemüse	— 70	106	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Essen	
107	H K	3278	1	Ballen	Gewebe	— 17,5	107	Wilwerdingen	K. E.-D. Cöln	
108	H L	41	1	Bund	Blumenstäbe	— 7,5	108	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
109	H M	—	2	Körbe	Wäsche, Kleider	— 65	109	Offenburg	Badische Stsb.	
110	H M	24	1	Kiste	Bleche	— —	110	Adlershof-Alt-Glienicke	K. E.-D. Berlin	
111	H M	17981	1	"	Schmalz	— 35	111	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
112	H R	6	1	Korb	Vogelfutternäpfe	— 5	112	Wiesbaden	Direktion Mainz	
113	H R	7	1	Ballen	Holzwolle	— 93	113	Naumburg a/S. H.	K. E.-D. Erfurt	
114	H S	289	1	Kiste	Rahmen aus Holz für phot. Zwecke	56	114	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
115	H S	7859½	1	Paket	Papier	— 10	115	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
116	H St	1802	1	Kiste	Schuhwaren	— 52	116	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
117	J A J	765	1	Verschlag	Kaffeebrennmaschine	51	117	Swinemünde	K. E.-D. Stettin	
118	J C C	567/8	2	Kisten	porz. Nippes	— 92	118	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
119	J F S	1212	1	Kiste	Teigwaren	— 23	119	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	
120	J G	154016	1	—	halbe Achse	— 10	120	Leipzig Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	
121	J H	14/15	2	—	Holzschuhe	— 27	121	Kirchhellen	K. E.-D. Essen	
122	J H	4479	1	Kiste	gefüllt	— 40	122	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
123	J K	3985	1	"	l. Flaschen	— 36	123	Ahrweiler	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
124	J K S	5703	1	Korb	gefüllt —	95	124	Mannheim Zgbf.	Direktion Mainz	
125	J L	8187	1	Faß	leer —	12	125	Jüterbog	K. E.-D. Halle a/S.	
126	J M	2755	1	„	Wein? —	42	126	Essen H.	K. E.-D. Essen	
127	J S	I	1	Ballen	Tuch —	38	127	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
128	J V & C	137	1	Kiste	Kleiderstoffe —	71	128	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
129	J B	6454	1	„	Butter —	111	129	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
130	K	—	1	—	Kinderbettstelle —	15	130	Steinbach-H.	K. E.-D. Erfurt	
131	K	8	1	Koffer	Kleider —	16	131	Kiel Eil-A.	K. E.-D. Altona	
132	K	83	13	—	Blechtafeln —	117	132	Steinhelle	K. E.-D. Cassel	
133	K	2687	1	Faß	gefüllt —	70	133	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
134	K	8997	1	Kiste	l. Weinflaschen —	22	134	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
135	K B	I	1	„	Wahlzettelumschläge	43	135	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
136	K F S	295, 10106	1	Ballen	Betten —	14,5	136	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	bezettelt Hannover.
137	K K	4210	1	Kiste	Blecheimer —	17	137	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
138	K K M	610	1	Korb	blaue, schwarze *) —	38	138	Herresbach	Brölthalbahn	*) u. 1 Flasche.
139	K & L	1048	1	Kiste	Schwefel —	134	139	Crefeld	K. E.-D. Cöln	beklebt Hamburg H. 2/6.
140	L	408	1	Ballen	Tabak —	50	140	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
141	L	495	1	—	Zinkflasche, gefüllt —	78	141	Königswinter	K. E.-D. Cöln	
142	L & C	1049	10	Bund	20 Fenstergitter —	55	142	Hamm	K. E.-D. Essen	
143	L M	1	1	Reisekorb	gefüllt —	19,5	143	Hagenow	K. E.-D. Altona	
144	L P	—	1	—	Radbügel —	14	144	Lübeck	Eutin-Lübecker E.	
145	L P	27	1	Bund	Zeichenbretter —	?	145	Griesheim a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
146	L P	711	1	Ballen	Tapeten —	10	146	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
147	L R	231	1	„	Drillichjacken u. Hose	32,5	147	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
148	L R & Co.	—	1	Musterkoff.	Muster —	27	148	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
149	L W	2534	1	Kiste	leer —	45	149	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
150	M	2	1	Korb	Tabaksproben —	15	150	Hamburg D.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
151	M	15	1	Ballen	Werg —	35	151	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
152	M	230/32	3	—	Eisenrohre —	38	152	Dresden-Alt.	Sächsische Stsb.	
		233	1	Kiste	gefüllt —	35				
153	M	505	1	Bund	8 achteck. Stahlstangen	56	153	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	2,90 m lg.
154	M	1194	1	Ballen	Federleinen —	49	154	Scheessel	K. E.-D. Münster	
155	M B	100	1	Kiste	Pfefferminzstangen —	5	155	Spandau	K. E.-D. Berlin	
156	M G	—	1	Korb	eis. Spaten —	29	156	Berlin H. u. L.	„	
157	M K W	632	1	Kbblechfl.	Farbwaren —	30	157	Beckum	K. E.-D. Magdeburg	
158	M M C	2239/45	7	Kisten	eis. Türriegel —	862	158	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
159	M M G	206/7	2	„	Steingut u. Glasw. —	186	159	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
160	M S	I	1	Ballen	Zigarrenabschnitte —	10	160	Münstereifel	K. E.-D. Cöln	
161	M W	253, 260	2	Kübel	leer —	20	161	Hamm	K. E.-D. Essen	
162	N	6243	1	Kiste	gefüllt —	14	162	Altona	K. E.-D. Altona	
163	N C	483	1	—	Nachtschränkchen —	12	163	Blankenstein Ruhr	K. E.-D. Essen	
164	W J S	5635	1	Verschlag	Maschine —	66	164	Enschede	Niederländ. Stsb.	beklebt Cöln-Deutz-Hengelo.
165	N M	2097	1	„	3 Marmorkreuze —	72	165	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
166	N S G	251	1	—	eis. Riemenscheibe —	72	166	Dürrenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
167	O	—	1	Rolle	Dachpappe —	49	167	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
168	O	34	1	—	Gußstück —	50	168	Schalke	K. E.-D. Essen	
169	O	895	1	Ballen	Rohkaffee —	25,5	169	Freudenberg	K. E.-D. Elberfeld	
170	O	7893	1	„	Hemden u. Jacken —	40	170	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
171	O S	31391	1	Verschlag	5 Hölzer —	82	171	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	1—3 m lang.
172	O W	18304	1	Kiste	Akkordeons —	190	172	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
173	P	—	1	„	Harzkäse —	5,6	173	Lübeck	Lübeck-Büchener	
174	P	236	1	„	Türbeschläge —	85	174	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
175	P	5614	1	Faß	Farberde —	105	175	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
176	P B	4	1	—	Triebwelle —	149	176	Posen	K. E.-D. Posen	
177	P S	894	1	Weinkiste	Strohhülsen —	16	177	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
178	WB	3630/1	2	Ballen	Webw. —	141	178	Neumarkt	K. E.-D. Breslau	
179	R	1029	1	Verschlag	Fahrrad —	30	179	Plau i. Meckl.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
180	R	1749	1	—	Sofagestell —	21	180	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
181	R	2164	1	—	Eisenrohr —	45	181	Aachen	K. E.-D. Cöln	
182	R A & Co.	76559	1	Faß	Karbolineum —	244	182	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
183	R B	12356	1	Kiste	porz. Nippes —	105	183	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
184	R B C	6573,6575, 6576, 6577	4	Kisten	Schreibmaschine —	159	184	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	beklebt von Hamburg B. 5/2. 04.
185	R C C G G	3767	1	Kiste	Tuschkasten —	42	185	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
186	R H	12	1	Korb	Betten —	21	186	Bonn	K. E.-D. Cöln	
187	R H	680	1	Bund	Pfähle —	37	187	Baal		
188	R H	2000/2	3	Kisten	Medizinflaschen —	377	188	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
189	R H	4679	1	Kiste	Malzbonbons —	16	189	Bönen	K. E.-D. Elberfeld	
190	R M	I	1	„	Kulissen —	188	190	Simbach a/Inn	Bayerische Stsb.	
191	R M W	1110	1	in Leinen	7 m lange eis. Stangen	23	191	Schalke	K. E.-D. Essen	
192	R P	3545	1	Kiste	Steingut —	165	192	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
193	R Q	1123	1	„	Zigarren —	27	193	Speldorf	K. E.-D. Essen	
194	R R	—	1	Kübel	Butter —	30	194	Essen West	„	
195	R R	2037	1	Faß	(39,6 Ltr.) leer —	17	195	Krauchenwies	Badische Stsb.	
196	R S	—	2	Rollen	Siebdrahtgeflecht —	23,5	196	Regenwalde	K. E.-D. Stettin	bekl. v. Bln. Stett. 9/5.
197	R S	VI	1	Sack	20 Kartoffelsäcke —	18,5	197	Kösen	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
198	R S C / M H	3736	1	Kiste	porz. Nippes —	34	198	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
199	R W	102	1	Verschl.	Spiegel —	14	199	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
200	S	1	1	—	Blechflasche, leer —	7,5	200	Neuß	K. E.-D. Cöln	
201	S	I, II, III	3	—	Schleifsteine —	119	201	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
202	S	3	1	Verschl.	50 eis. Bögen —	22	202	Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	
203	S	218	1	Faß	(57,7 l), leer —	18	203	Gera	K. E. D. Erfurt	
204	S	3921	1	Ballen	wollene Decken —	15	204	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
205	S	6938	1	Faß	gefüllt —	138	205	Neumünster	K. E.-D. Altona	
206	S B & Co.	4352	1	„	gesalz. Därme —	58	206	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
207	S & H	849	1	Ballen	Wollgarn —	57	207	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
208	S K	3	1	Kiste	Butter —	25	208	Seeshaupt	Bayerische Stsb.	
209	S L	51414	1	„	gefüllt —	34	209	Polzin	K. E.-D. Stettin	
210	S & M	7206	4	Stück	Eimer —	5	210	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
211	S N	791	1	Kiste	leer —	49	211	Gera	K. E. D. Erfurt	
212	S S	4	9	—	Pflugschare —	23	212	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
213	S S	4/7	4	—	Plätt-, Waschbretter, Schaufeln, Harke	23	213	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
214	S S K	7379	1	—	Holzgestell —	80	214	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
215	St	17	1	Sack	altes Kupfer —	45	215	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
216	St A G	2480	1	—	Charaffe —	52	216	Sorau	K. E.-D. Breslau	
217	St & G	4898	1	Kiste	gefüllt —	30	217	Polzin	K. E.-D. Stettin	
218	St K	1—4	4	—	Radreifen —	400	218	Nied.-Schönew.-J.	K. E.-D. Berlin	
219	S V	5925	1	Kiste	leer —	38	219	Wismar	Grhzl. Meckl. Stsb.	
220	S v a G	11/19	9	—	verz. Wellbleche —	48	220	Aachen	K. E.-D. Cöln	
221	T E + C	12	1	Verschl.	gußeis. Fenster —	66	221	Bad Münster a/St.	Direktion Mainz	
222	T N	218	1	Ballen	Wellpappe —	75	222	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
223	T R	29/30	2	„	Haare (Polstermaterial)	70	223	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
224	T U W	8861	1	—	Flaschenzug —	16	224	Düsseldorf-D.		
225	V	I	1	Reisekorb	ausch. Kleidung —	22	225	Wanne	K. E.-D. Essen	
226	V D	1355-1490	10	Pack	gesalz. Häute —	500	226	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
227	V N	—	1	Kiste	Limburger Käse —	42	227	„	„	
228	W B B	661	1	Bund	2 Stahlstangen*) —	4	228	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	*) mit Gewinde.
229	W E	—	1	—	Rohrteil —	12	229	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	von Guß.
230	W E	474	1	Büchse	Fett —	50	230	Düren		
231	W E	957	1	Bund	2 Matratzenrahmen —	17	231	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
232	W E	68965	1	Ballen	Pergamentpapier —	26	232	„	„	
233	W G	100	1	Sack	Kleider u. Wäsche —	27	233	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
234	W K	I	1	Koffer	Zollgut —	50	234	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	Adr.: Waldemar Krauel.
235	W L	476	1	Reisekorb	— —	2,5	235	Bremerhaven Zoll.	K. E.-D. Hannover	
236	W L	25827	1	Kiste	Kinderspielw. —	50	236	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
237	W S	963	1	„	Nudeln —	20	237	Hattingen Ruhr	K. E.-D. Essen	u. F. B. 87.
238	W S / F B	963 / 87	1	„	Nudeln —	20	238	„	„	
239	W S & Co	826	1	Kanne	gefüllt —	14	239	Altona	K. E.-D. Altona	
240	W W	103	1	Blechkanne	leer —	9	240	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
241	Z M	4478	1	Kiste	gefüllt —	77	241	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

242	Act.-Brauerei	2335	1	Faß	leer —	17	242	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	(Cottbus).
243	Act. Ges. f. K. I.	67128	1	Zylinder	leer —	20	243	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
244	„Adler„	—	1	—	Fahrrad —	12	244	Darmstadt	Direktion Mainz	Gepäck.
245	(Akt. Ges. für Betr. v. Brauereien)	—	1	Sack	Maschinenteile —	10	245	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
246	G (Bamberg)	17	1	Faß	leer —	ca 32	246	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
247	Bauem	6	1	—	Privatgitter —	30	247	Rg. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
248	E Berlin / Q M	—	1	Kiste	ger. Lachs —	18	248	Berlin Görl.	„	
249	B Bielefeld	—	11	—	Gasrohre —	40	249	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
250	(Bismarckhütte) (Schwientochlowitz)	?	1	Bund	3 Stb. Stahl —	10,5	250	Görlitz	K. E.-D. Breslau	3,30 m lg., 6/22 mm.
251	Bloch	—	6	Pack	gesalz. Häute —	178	251	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	20. 44, 483, 485, 801, 1026.
252	W Bock	—	1	Milchkanne	(25 l), leer —	6	252	Hamburg	Lübeck-Büchener	B Ulbrich, Wandsbek.
253	Bona	4762	1	Kiste	Margarine —	18	253	Aachen	K. E.-D. Cöln	
254	Joh. Busse	4477	1	Bierfaß	leer —	31	254	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
255	Demeter	—	1	Kiste	Effekten —	230	255	Dalheim	K. E.-D. Cöln	Scherstianka.
256	G. Eberle	—	1	Faß	(79 l), leer —	25	256	Reichenau	Badische Stsb.	
257	L. (Friedrichsdorf)	—	1	Bund	Flachstabeisen —	38	257	Castellaun	St. Johann-Saarbr.	
258	Frisch	2	1	—	Schnürleine —	—	258	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
259	Gibson	—	1	Sack	Kalk- oder Zementsäcke	7	259	Schönefeld b/Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
260	Itta Gramberg	—	1	Ballen	Effekten —	85	260	Rotterdam Handelsterreinen	Holländische E.	Podwoloczyska-Oswerin.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
261	D. Grove	13404	1	—	Schornsteinkopf	—	2	261	Sülze	Grhzl. Meckl. Stsb.	
262	F. Hemstedt	41686	1	Zylinder	Kohlensäure	—	46	262	Bergen a/D.	K. E.-D. Magdeburg	Bismark i/A.
263	Hochsteimer Saarofen	—	1	—	Ofen	—	52	263	Eupen	K. E.-D. Cöln	
264	Gebr. Kemper	—	1	Faß	leer	—	34	264	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
265	Klapp-Borna	—	1	Milchkrug	leer	—	7	265	Chemnitz-Altend.	Sächsische Stsb.	
266	H. Luhn	1701	1	Faß	Rotwein	—	71,5	266	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
267	Netter & Jacobi	2662	1	Korb	Holzwolle	—	5,5	267	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M	
268	G. L. W. St. Petersburg	10	1	Zylinder	leer	—	60	268	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	2713 Kunheim & Co. Berlin.
269	P. Portland-Zementfabr.	—	1	Faß	Zement	—	180	269	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	Quistorp, Stettin.
270	Roermond	—	6	—	leere Körbe	—	—	270	Roermond	Niederländ. Stsb.	[1]
271	Stobwasser	187	1	Petr.-Faß	leer	—	36	271	Adlershof-Alt-Gl.	K. E.-D. Berlin	G & Co. Berlin, Kaiseröl-Niederl.
272	„Vulkan“	—	1	—	Fahrrad	—	—	272	Neuß	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
273	Paul Joh. Wolf	—	2	—	Korbflaschen Spiritus		33	273	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

274	—	1—30	30	—	Rindshäute	—	1440	274	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
275	—	3	1	Milchkanne	leer	—	5	275	Drensteinfurt	K. E.-D. Münster	
276	—	10	1	Stange	Kinderholzschuhe	—	4,5	276	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
277	—	15	1	Blechkanne	leer	—	2,5	277	Buxtehude	K. E.-D. Altona	
278	—	16	1	Korb	Kirschen	—	5,5	278	Augsburg	Bayerische Stsb.	
279	—	22	4	Beutel	Bleischrot	—	50	279	Esch	Reichsbahn	
280	—	67	1	Bund	3 Pflugrädernaben mit Speichen		7	280	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
281	—	342	1	Likörfaß	leer	—	25	281	Neuß	K. E.-D. Cöln	
282	—	451	1	Kiste	Walze	—	78	282	Eger	Bayerische Stsb.	
283	—	666	1	—	Gußteil	—	1,5	283	Landshut	„	
284	—	1318	4	—	Doppelfedern	—	52	284	Bingerbrück	Direktion Mainz	
285	—	15 48	1	Spankorb	leer, gebr.	—	10	285	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
286	—	4013	1	—	Maschinentischplatte		32	286	Wongrowitz	K. E.-D. Bromberg	
287	—	9983	1	Kiste	Gemüse-Kons.	—	59	287	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
288	—	35057	1	Faß	63 l, leer	—	ca 20	288	Freiburg	Badische Stsb.	
289	—	52742	1	Kiste	gef.	—	35	289	Morsbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	

D. Güter mit Zeichen versehen:

290	//	—	1	Stange	Flacheisen	—	7	290	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	5 m lg., 3 cm br.
291	rot —	—	1	„	Flacheisen	—	15	291	Königswusterhausen	K. E.-D. Berlin	
292	rot —	—	1	—	U-Eisen	—	71	292	Gotha H.	K. E.-D. Erfurt	5 m lg.
294	rot II	—	22	—	Stahlgußteile	—	87	294	Magdeburg-B.	K. E.-D. Magdeburg	
295	✡ 1018	16353	1	Kiste	gef.	—	18	295	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
296	✡	7365	1	„	gef.	—	30	296	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
297	M	6428	1	„	Pinsel	—	59	297	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
298	PWG	72472	1	„	l. Dosen	—	17	298	„	„	
299	4 5 6 / 1 / 20 / 6 3 5 | 2 B	1151	1	„	emaillierte Waren	—	154	299	„	„	

E. Güter ohne Bezeichnung:

300	—	—	1	Bund	3 Achsmuttern	—	5	300	Rahmel-Sagorsch	K. E.-D. Danzig	
301	—	—	1	—	Aufsatz	—	2	301	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
302	—	—	1	—	eis Balken	—	11	302	Hamm Eilg.	K. E.-D. Essen	
303	—	—	1	Bund	Bandeisen	—	43	303	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	75 mm breit, 2 mm stark.
304	—	—	1	„	10 Bandeisen, 5 m lg.		32	304	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
305	—	—	1	„	50 Besenstiele	—	24	305	Hennef S.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
306	—	—	2	—	Bettseiten	—	6	306	Altenburg	Sächsische Stsb.	
307	—	—	1	Ballen	Bettzeug	—	17	307	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
308	—	—	1	Sack	Blasen	—	10	308	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
309	—	—	1	Pack	7 Blecheimer	—	8	309	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
310	—	—	1	Blechflasch.	leer	—	5,5	310	Werder	K. E.-D. Berlin	
311	—	—	5	—	Blechkannen, leer	—	16	311	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
312	—	—	1	—	Blechkohlenmaß	—	18	312	C.-Deutz	K. E.-D. Cöln	

[1] Beklebt: Düsseldorf H. B. und Düsseldorf-Derendorf.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
313	—	—	1	Bund	12 Blechröhren —	5	313	Weinheim	Direktion Mainz	
314	—	—	1	Ring	Bleirohr —	20	314	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
315	—	—	2	—	Bohrknarren —	6	315	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
316	—	—	1	Bund	12 eis. Bratpfannen —	25	316	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
317	—	—	1	—	eis. Brechstange —	3	317	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
318	—	—	12	—	Bremsklötze —	270	318	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
319	—	—	1	Paket	poliertes Brett —	3	319	Parchim	Grhzl. Meckl. Stsb.	
320	—	—	2	Bund	12 Bretter —	30	320	Dortmund D. E.	K. E.-D. Essen	
321	—	—	1	Paket i. P.	Brotschneider —	8	321	Düsseldorf Eil.	K. E.-D. Elberfeld	„Alexanderwerk".
322	—	—	4	—	Bruchsteine —	680	322	Deutz	K. E.-D. Cöln	
323	—	—	1	Bund	10 Bügelbolzen —	18	323	Duisburg	K. E.-D. Essen	
324	—	—	1	Korb	Bürstenwaren —	28	324	Flensburg	K. E.-D. Altona	
325	—	—	1	Paket i. P.	Bürstenwaren —	1	325	Pforzheim	Badische Stsb.	
326	—	—	1	Korb	Bürstenwaren —	23	326	Soest	K. E.-D. Cassel	
			1	Pack i. L.	geschl. Rohr —	16				
327	—	—	1	Kiste	Chokolade —	96	327	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
328	—	—	1	Bund	Cocosseile —	24	328	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
329	—	—	1	Pack	6 Drahtfußmatten —	11	329	Neubrandenburg	K. E.-D. Stettin	
330	—	—	1	—	Driller z. Reinig.-Masch.	50	330	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
331	—	—	1	Paket i. P.	10 Düngergabeln —	6,5	331	Wittingen	K. E.-D. Magdeburg	
332	—	—	1	Faß	Eier —	42	332	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
333	—	—	1	Bund	6 Eimer —	16	333	Neumünster	K. E.-D. Altona	
334	—	—	3	—	I-Eisen, 145 cm lg., 10 cm hoch	35	334	Gotha H.	K. E.-D. Erfurt	
335	—	—	2	Platten	Eisen(flach)665:20:0,5 cm	84	335	Güldenhof	K. E.-D. Bromberg	
336	—	—	1	—	gelochtes Eisenblech	28,5	336	Niederheide	K. E.-D. Cöln	vierkantig.
337	—	—	1	Pack	12 Eisenblechtöpfe —	5	337	Kirchhellen	K. E.-D. Essen	
338	—	—	1	„	Eisendrahtstangen —	25	338	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
339	—	—	1	Korb	Eisengußteile —	20	339	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
340	—	—	1	Bund	50 Eisenplättchen —	24	340	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	20 × 20 cm.
341	—	—	1	—	Eisenplatte —	—	341	Rothe Erde	K. E.-D. Cöln	
342	—	—	1	Paket i. L.	Eisenplatten —	15	342	Weida S.	Sächsische Stsb.	
343	—	—	1	—	gebogenes Eisenrohr, 1,60 m	16	343	Cuchenheim	K. E.-D. Cöln	
344	—	—	1	Bund	10 Eisenstäbe —	13	344	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	2 m lg (an einem Ende durchlocht).
345	—	—	1	Korb	Eisenteile —	30	345	Cronenberg		
346	—	—	3	Kisten	Enameline —	7	346	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
347	—	—	1	Kiste	Fadennudeln —	6	347	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
348	—	—	1	Faß	leer —	?	348	Schalke	K. E.-D. Essen	
349	—	—	1	„	leer —	c a 32	349	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
350	—	—	1	Petr.-Faß	leer —	32	350	Karlsruhe W.	Badische Stsb.	
351	—	—	9	Fässer	gebr., leer —	310	351	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
352	—	—	3	—	Faßdauben —	6	352	Alzey	Direktion Mainz	
353	—	—	1	Ballen	Feilen, Bohrer —	14	353	Mannheim Cgb.	„	
354	—	—	2	Bund	7 Fenster- u. Flacheisen	32	354	Jerxheim	K. E.-D. Magdeburg	
355	—	—	1	„	28 Fensterstangen —	16	355	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
356	—	—	1	—	Feuertopf m. Rost —	16	356	Ründeroth	„	
357	—	—	1	Bund	7 Flacheisen —	14	357	Bremerhav.Zollinl.	K. E.-D. Hannover	2,35 m lg. mit 2 klein. Löchern in den Enden.
358	—	—	1	„	8 Flacheisen, 3,5 m lg.	34	358	Castellaun	St. Johann-Saarbr.	
359	—	—	1	„	4 Flanschen —	17	359	Langschede	K. E.-D. Elberfeld	
360	—	—	1	„	18 Flanschen —	24	360	Homberg Rh.	K. E.-D. Cöln	
361	—	—	1	„	12 Flanschenringe —	10	361	Magdeburg B.	K. E.-D. Magdeburg	
362	—	—	1	„	12 Flanschenringe —	11	362	Leipzig Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	
363	—	—	1	Korb	leere Flaschen —	13	363	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
364	—	—	2	Ballen	Fußmatten —	41	364	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
365	—	—	1	„	Geißfelle, trocken —	22,5	365	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
366	—	—	1	Bund	Galoschen —	11	366	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
367	—	—	1	„	eis. Gardinenstangen	9	367	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
368	—	—	1	Ballen	Garn, blau —	132	368	Schotten	K. E.-D. Frankf. a/M.	
369	—	—	1	—	Gaskran m. Schlauch	—	369	Essen H.	K. E.-D. Essen	3,5 m lg.
370	—	—	1	—	Gasrohr, 2,60 m —	8	370	Geestemünde *)	K. E.-D. Hannover	*) Fischereih.
371	—	—	2	—	Gasrohre —	30	371	Hannover Nord	„	je 4 m.
372	—	—	1	Bund	4 Gasröhren —	8	372	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
373	—	—	2	—	Gestelle —	8	373	Ob.-Langenbielau	K. E.-D. Breslau	
374	—	—	1	Sack	Getreidesäcke —	19	374	Mölln i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
375	—	—	1	—	Gewicht —	5	375	Geldern Rh.	K. E.-D. Cöln	
376	—	—	1	Bund	Gitteraufsätze —	24	376	Hagen Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
377	—	—	1	Pack	2 Gußbecken —	19	377	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
378	—	—	1	—	rd. Gußeisen *) —	14	378	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	*) m. Einschnitt u. Handhabe.
379	—	—	1	—	Gußstück —	28	379	Dahlhausen Ruhr	K. E.-D. Essen	
380	—	—	3	Stück	Gußtöpfe —	62	380	Hanweiler	St. Johann-Saarbr.	Abortteile.
			1	„	Steinguttrichter —					
381	—	—	3	—	eis. Hämmer —	22	381	Auerbach	Sächsische Stsb.	
382	—	—	1	—	gesalz. Haut —	27	382	Ulm	Württemberg. Stsb.	
383	—	—	1	—	gesalz. Haut —	30	383	Limburg a/L.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
384	—	—	1	Korb	1 Beutel Hefe —	28	384	Ettelbrück	Reichsbahn	
385	—	—	2	—	Herrenfahrrad — Werkzeugtasche	18	385	Deutz	K. E.-D. Cöln	
386	—	—	1	Bund	25 eis. Heugabeln —	20	386	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
387	—	—	1	—	Hirschgeweih —	10	387	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
388	—	—	2	Bund	Holzlatten —	18	388	Emden	K. E.-D. Münster	
389	—	—	3	—	1 Holzmodell, 2 Gußteile	500	389	Deutz	K. E.-D. Cöln	
390	—	—	1	—	Holzrahmen —	7	390	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
391	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	1	391	Emden	K. E.-D. Münster	
392	—	—	1	Ballen	Holzwolle —	52	392	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
393	—	—	1	Bund	Hufeisen —	35	393	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
394	—	—	1	Sack	eis. Hufeisenstöße —	11	394	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
395	—	—	6	—	verz. Jaucheschöpfer	9	395	Neuß	K. E.-D. Cöln	
396	—	—	1	Kiste	Kaffee —	27	396	Deckbergen	K. E.-D. Hannover	Firma: Eggersmann, Bünde.
397	—	—	3	Bund	Kaminschieber —	20	397	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
398	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	48	398	Treuchtlingen	Bayerische Stsb.	
399	—	—	1	Bund	Kehlleisten —	31	399	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
400	—	—	1	—	Kette —	17	400	Hagen Eilg.	"	11 m lang.
401	—	—	1	—	eis. Kette —	32	401	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
402	—	—	1	—	eis. Kette —	35	402	Gera	K. E.-D. Erfurt	16 m lang.
403	—	—	1	Bund	eis. Ketten —	20	403	Altenburg	Sächsische Stsb.	
404	—	—	1	"	2 Ketten —	4	404	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	4 u. 2,30 m l.
405	—	—	1	Schiffersack	Kleider etc. —	7	405	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
406	—	—	1	Sack	Kleider, Betten —	20	406	Essen West	K. E.-D. Essen	
407	—	—	1	Koffer	Kleider und Wecker	5,5	407	Windsheim	Bayerische Stsb.	
408	—	—	1	Korb	Kleidung —	83	408	Flatow	K. E.-D. Danzig	
409	—	—	1	Sack	Kleie —	51	409	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
410	—	—	1	Paket	17 Kleiesäcke —	15,5	410	Nordstemmen	K. E.-D. Hannover	
411	—	—	1	—	Kinderfangball —	?	411	Cüstrin-V.	K. E.-D. Bromberg	
412	—	—	1	Schiffersack	Kittel, Rock, Hut —	10	412	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
413	—	—	1	Bund	4 Körbe —	11	413	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
414	—	—	1	"	Korbweiden —	9,5	414	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
415	—	—	1	"	Lampenkugeln —	19	415	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
416	—	—	2	"	Latten —	52	416	Preetz	K. E.-D. Altona	Gepäck; Pack Nägel angeb.
417	—	—	1	Ballot	Ledertreibriemen —	12	417	Nürnberg Rgbhf.	Bayerische Stsb.	
418	—	—	1	—	Leiterwagen —	3	418	Gemünden	"	
419	—	—	1	Bund	9 eis. Lochscheiben	27	419	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
420	—	—	1	Paket i. L.	Mannesmannrohr —	11	420	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
421	—	—	2	—	Masch.-Kesselroste —	11	421	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
422	—	—	1	Kiste	eis. Maschinenteile —	65	422	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
423	—	—	1	—	Maschinenteil (Gabel)	4	423	Gotha H.	K. E.-D. Erfurt	
424	—	—	1	—	Maschinenteil mit Feder	27	424	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
425	—	—	1	Rohrkorb	1 Matratze —	6	425	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	Korb vom Kinderwagen.
426	—	—	1	Ballen	alte Matratze —	17,5	426	Steinhelle	K. E.-D. Cassel	
427	—	—	2	Bund	Matten, Fahnen —	42	427	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
428	—	—	1	Paket i. P.	Messingrohr, neu —	2	428	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
429	—	—	1	Kiste	Messingschilder —	45	429	Pankow Rgb.	"	
430	—	—	1	—	runder Messingstab	8,5	430	Niederzwehren	K. E.-D. Cassel	1 m lg., 3 cm Durchmesser.
431	—	—	1	—	Milchkanne (neu), leer	6	431	Schkeuditz	K. E.-D. Halle a/S.	
432	—	—	2	—	Milchkannen, leer —	14	432	Heudeber-D.	K. E.-D. Magdeburg	Patentverschl.
433	—	—	1	Eimer	Mus —	11,5	433	Cüstrin-V.	K. E.-D. Bromberg	
434	—	—	1	—	Muster v. Drell (Gepäck)	4	434	Hannover	K. E.-D. Hannover	
435	—	—	1	—	Nähmaschine —	?	435	Radevormwald	K. E.-D. Elberfeld	Werke M. Jacobsohn, Berlin.
436	—	—	1	—	Nähmasch.-Arm —	8	436	Posen	K. E.-D. Posen	
437	—	—	1	Ballen	Papier, gelb —	130	437	Hösel	K. E.-D. Essen	[1]
438	—	—	2	—	stähl. Pflugschare —	3	438	Charlottenbrunn	K. E.-D. Breslau	
439	—	—	8	—	Ofenringe —	11	439	Hof	Sächsische Stsb.	
440	—	—	1	—	Ofenrohr —	7,5	440	Bremerhaven Zoll.	K. E.-D. Hannover	1,90 m.
441	—	—	1	—	Ofenrost —	8,5	441	Neuenmarkt-Wirsberg	Bayerische Stsb.	
442	—	—	1	—	Ofentür —	13	442	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
443	—	—	1	—	eis. Rad —	14	443	Altona	K. E.-D. Altona	
444	—	—	1	—	Rad vom Fahrrad —	?	444	Posen	K. E.-D. Posen	
445	—	—	2	Bund	20 Rädchen —	9	445	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
446	—	—	1	"	3 hölz. Rechen —	7	446	Deutz	K. E.-D. Cöln	
447	—	—	1	Sack	Reis —	100	447	Sondershausen	K. E.-D. Erfurt	
448	—	—	1	—	eis. Reservoir —	39	448	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
449	—	—	1	—	Riemenausleger —	5	449	Auerbach	Sächsische Stsb.	
450	—	—	1	—	hölz. Riemscheibe —	14	450	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
451	—	—	1	Sack	Rindertalg —	17,5	451	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
452	—	—	1	—	Rohr —	15	452	Mülhausen Nord	Reichsbahn	35 cm.
453	—	—	1	—	eis. Rohr —	5	453	Mannheim Ind.	Badische Stsb.	1,38 m.
454	—	—	1	—	eis. Rohr —	14	454	Berlin Potsd. Eilg.	K. E.-D. Berlin	5,20 m.
455	—	—	1	—	eis. Rohr —	15	455	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	2,70 m.
456	—	—	1	—	eis. Rohr —	55	456	Stolp	K. E.-D. Danzig	1,70 m.
457	—	—	1	—	Rohr mit Gewinde —	28	457	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
458	—	—	1	Bund	3 Rohre —	22,5	458	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	2,5 m
459	—	—	1	Paket i. L.	Rohr, gesplissen —	16	459	Soest	K. E.-D. Cassel	
460	—	—	2	Bund	50 Rohrabfälle (Abtreter)	32	460	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
461	—	—	1	"	Rohrschellen —	6	461	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
462	—	—	1	"	2 Rohrstühle —	7	462	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
463	—	—	1	—	Rohrzange —	3,5	463	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
464	—	—	1	—	Rollenkopf —	12	464	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	

[1] Vom Zuge 6873 am 30./5. herabgefallen.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
465	—	—	1	—	eis. Roststab —	6	465	Marienwerder	K. E.-D. Danzig	
466	—	—	1	Stück	Rundeisen —	38	466	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
467	—	—	2	Stangen	Rundeisen od. Stahl —	23	467	Gronau	K. E.-D. Münster	2,90 m lang.
468	—	—	1	Stab	Rundeisen	7	468	Göppingen	Württemberg. Stsb.	2,50 m lang.
			1	„	Vierkanteisen	4				1,50 m lang.
469	—	—	1	Bund	5 Rundstahle —	2	469	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	3 m lang.
470	—	—	1	Sack	24 Säcke —	15	470	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
471	—	—	1	Korbflasche	Säure —	75	471	Falkenberg b. T.	K. E.-D. Halle a/S.	
472	—	—	1	Ballen	Schafwolle —	21	472	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
473	—	—	2	Sack	Schafwolle —	27	473	Neu-Ulm	Bayerische Stsb.	
474	—	—	1	Korb	eis. Maschinenteile —	80	474	Oschatz	Sächsische Stsb.	
475	—	—	1	Bund	6 eis. Schaufeln —	?	475	Warburg	K. E.-D. Cassel	
476	—	—	1	„	Schaufelstiele —	25	476	Deutz	K. E.-D. Cöln	
477	—	—	1	—	Schiebkarre —	35	477	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
478	—	—	1	Ballen	Schinken —	8	478	Borken i. W.	K. E.-D. Essen	
479	—	—	1	Bund	24 Schippen —	27	479	Frankfurt a. M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
480	—	—	1	„	3 Schirrhölzer —	10	480	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
481	—	—	1	Schließkorb	leer —	7	481	Osnabrück	K. E.-D. Münster	Gepäck.
482	—	—	1	„	gefüllt —	16	482	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
483	—	—	3	Verschl.	Schrankteile, roh —	38	483	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	f. Schaufenster.
484	—	—	1	Paket	4 Schrauben —	8,5	484	Lemgo	K. E.-D. Hannover	
485	—	—	2	Bund	Schraubenspindeln —	25	485	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
486	—	—	1	—	eis. Schutzdeckel —	—	486	„	„	
487	—	—	1	—	Schwungrad —	40	487	Gera	„	
488	—	—	1	Ballen	Seilerwaren, Netze —	50	488	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
489	—	—	1	—	Servierbrett —	4	489	Leipzig Th.	K. E.-D. Halle a/S.	
490	—	—	1	Sack	Soda —	50	490	Hergatz	Bayerische Stsb.	
491	—	—	1	—	Spannkette —	3,5	491	Gießen	K. E.-D. Frankf. a. M.	3 m lang.
492	—	—	1	Kiste	Speck —	60	492	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
493	—	—	1	—	Spiegelaufsatz —	3	493	Cüstrin-V.	K. E.-D. Bromberg	
494	—	—	1	—	Spiralfeder —	19	494	Berlin Abg.	K. E.-D. Berlin	
495	—	—	1	—	eis. Spiralfeder —	2	495	Magdeburg West	K. E.-D. Magdeburg	2—3 m lg. 2 bis
496	—	—	1	Bund	4 Splinteisen —	4	496	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	1,50 m lg. Al-
497	—	—	1	—	Sportwagen —	?	497	Herne	K. E.-D. Essen	tenvörde 28/5.
498	—	—	1	Stab	Stahl —	4	498	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	2,25 m lang, 30 : 8 cm.
499	—	—	1	Stange	Stahl, 2,40 m lg. —	11	499	Limburg	K. E.-D. Frankf. a. M.	
500	—	—	1	—	50 Stahl-Gard.-Stangen	21	500	Salzuflen	K. E.-D. Hannover	
501	—	—	1	—	Stahlstück —	33	501	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
502	—	—	1	Stück	eis. Ständer —	19	502	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
503	—	—	2	—	Stühle —	?	503	Osterfeld S.	K. E.-D. Essen	
504	—	—	1	Bund	2 Stühle, Kopfpolster	7	504	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
505	—	—	1	Ballen	Tapeten —	18	505	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
506	—	—	1	Faß	Teer —	98	506	Berlin Ostbf.	K. E.-D. Berlin	
507	—	—	1	Bund	10 Teppichklopfer —	4	507	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
508	—	—	1	—	eis. Tischgestell —	9 5	508	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
509	—	—	1	—	Tonröhre —	100	509	Oberröblingen	K. E.-D. Halle a/S.	
510	—	—	1	—	Transmissionswelle —	86	510	Mühlheim Main	K. E.-D. Frankf. a. M.	
511	—	—	1	Bund	4 Türanker —	10	511	Posen	K. E.-D. Posen	
512	—	—	1	Kiste	Türbeschläge —	100	512	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Schlösser.
513	—	—	2	Bund	4 Übergangslaschen —	61	513	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
514	—	—	1	—	Ventil? —	2,5	514	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
515	—	—	1	Bund	6 Ventilhandringe —	11	515	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
516	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	516	Warendorf	K. E.-D. Münster	
517	—	—	1	—	Vorwärmer —	146	517	Zetel	Oldenburgische Stsb.	
518	—	—	1	Blechbüchs.	Wagenfett —	7	518	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
519	—	—	2	—	Wagenkorb, Matratze	6	519	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
520	—	—	1	Korb	Wäsche —	34	520	Memel	K. E.-D. Königsberg	1)
521	—	—	1	—	verz. Waschkessel —	7	521	Castrop	K. E.-D. Essen	
522	—	—	1	—	eis. Waschständer —	2	522	Neufahrwasser	K. E.-D. Danzig	
523	—	—	5	—	Weidenkörbe, leer —	6	523	Seesen Staatsbh.	K. E.-D. Cassel	f. Obsttransp.
524	—	—	1	Tafel	Wellblech —	22	524	Westhofen	K. E.-D. Elberfeld	3 m.
525	—	—	2	—	Wellen —	10	525	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
526	—	—	1	Bund	17 Winkeleisen —	25	526	Dissen-Rothenfelde	K. E.-D. Münster	5 m lg.
527	—	—	1	Ballen	alte Wollsäcke —	67	527	Mannheim	Badische Stsb.	
528	—	—	1	Bund	6 Zierleisten —	30	528	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
529	—	—	1	Ring	Zinkdraht —	36	529	Gransee	K. E.-D. Stettin	
530	—	—	1	Bund	5 Zinkrohre —	18,5	530	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	4,50 m.
531	—	—	1	Sack	Zitwersamen —	50	531	Posen	K. E.-D. Posen	2)
532	—	—	1	Pack	eis. Zubehörteile —	8	532	Köslin	K. E.-D. Danzig	zu Mähmasch.
533	—	—	1	Paket	Zuckersäcke —	31	533	Magd.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
534	—	—	1	Paket i. P.	6 Zuggardinenstangen	6	534	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	

1) Militärdruckschild für Vizefeldwebel Piepahl.
2) Sackaufschrift: E. Graichen & Co., chem. Fabrik, Leipzig-Eutr.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 47. 18. Juni 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Vergleichende Betrachtungen über englische und amerikanische Eisenbahntarife.

Anwendung überhitzten Dampfes bei Lokomotiven. (Schluß.)

Die Kolonialbahnen im Deutschen Reichstage.

Nachrichten:

Deutschland: Ständige Tarifkommission. — Vereinfachungen in der Leitung des Güterverkehrs. — Eisenbahnangelegenheiten in der Budgetkommission des preußischen Abgeordnetenhauses. — Annahme der Nebenbahnvorlage im preuß. Abgeordnetenhause. — Bezirkseisenbahnrat für die Direktionsbezirke Bromberg, Danzig u. Königsberg. — Brand eines Eisenbahnschwellenlagers an der Berliner Ringbahn. — München-Reichenhall-Berchtesgaden. — Anerkennung für das Personal der sächsischen Staatsbahnen. — Mittlerer technischer Staatsdienst in Württemberg. — Neckar-Donaukanal. — Die Betriebsmittelgemeinschaft und die IV. Wagenklasse. — Der erste Schleppzug von Straßburg nach Basel. — Personalnachrichten.

Österreich: Wirkungskreis der Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz. — Staatseisenbahnrat. — Kohlenbedarf der österr. Staatsbahnen. — Die Bahnverbindung Salzburg-Berchtesgaden. — Reiseverkehr aus Rußland nach Österreich. — Fahrpreisbegünstigungen für Eisenbahnarbeiter. — Stadtbureau der österr. Staatsbahnen in Lemberg. — Ausstellung des Eisenbahnministeriums in St. Louis.

Übrige europäische Länder: Vom Bau der Jungfraubahn. — Eisenbahnverbindungen Genuas mit seinem Hinterlande. — Öffentliche Automobilbetriebe in Italien. — Elektr. Bahn auf den Vesuv. — Verbesserte Verbindung Englands mit der Schweiz, Süd- und Westeuropa.

Fremde Weltteile: Fusan-Söul. — Leistungsfähigkeit der Eisenbahn Swakopmund-Windhuk.

Amtliche Bekanntmachungen.

Vergleichende Betrachtungen über englische und amerikanische Eisenbahntarife.

In den englischen Handelskreisen werden bekanntlich ebenso wie in den deutschen zur Begründung von Anträgen auf Tarifherabsetzung mit Vorliebe vergleichende Betrachtungen über die vermeintlich erheblich niedrigeren amerikanischen Tarife angestellt. Wie wenig sachgemäß bei derartigen Vergleichungen verfahren wird und wie wenig sie selbst dann, wenn sie mit der erforderlichen Sachkunde erfolgen, zur Rechtfertigung von Tarifherabsetzungsanträgen dienlich sind, läßt sich einem kürzlich in der „Times“ *) veröffentlichten Aufsatze des Generaldirektors der englischen Nordostbahn, Gibb, „Über englische und amerikanische Eisenbahntarife“ entnehmen.

Bei den vergleichenden Betrachtungen beschränkt man sich — um mit den Ausführungen des englischen Fachmannes fortzufahren — gewöhnlich auf eine Gegenüberstellung der Durchschnittsfracht für ein Tonnenkilometer in Amerika und England. Den amerikanischen Durchschnittssatz stellt man dabei einem englischen Tarife oder einer Gruppe englischer Tarife gegenüber und gelangt so zu einem Verhältnis von 1 zu etwa 3,80, was einen Frachtunterschied von 280 % ergibt. Mit dieser gewaltigen Abweichung ist dann der englische Tarif ohne weiteres gerichtet. Geht man indessen der Sache auf den Grund, so kann man sich der Einsicht nicht verschließen, daß mit solch oberflächlichen Vergleichungen haltbare Ergebnisse nicht zu erzielen sind. Allerdings muß das eine unterstellt werden, daß man dem englischen Eisenbahnunternehmer ebensowenig wie dem amerikanischen die Berechtigung aberkennt, auf eine angemessene Verzinsung seines Anlagekapitals bedacht zu sein. Unter dieser Voraussetzung sollen im folgenden die englische Nordostbahn und die amerikanische Lehigh-Valleybahn miteinander verglichen werden.

Beide Bahnen arbeiten unter annähernd gleichen Bahn- und Transportverhältnissen. Die Lehigh-Valleybahn verfügt über eine Bahnlänge von 2253 km, hat einen starken Erzverkehr und zieht aus dem Frachtverkehr etwa 92 000 000 ℳ. Die Streckenlänge der Nordostbahn beträgt 2686 km; ihre Einnahmen aus dem gleichen Verkehr belaufen sich auf etwa 123 000 000 ℳ. Die folgende Tabelle veranschaulicht den Vergleich:

Gegenstand *)	Englische Nordostbahn		Amerikanische Lehigh-Valleybahn	
Streckenlänge . . . km	2 686		2 253	
Beförderungsmenge . . t	51 192 340		18 071 440	
durchschnittliche Beförderungsweite . . . km	37,8		293,4	
gefahrene Tonnenkilometer	1 935 070 452		5 302 160 496	
Verkehrsdichtigkeit auf 1 Streckenkm . tkm	720 428		2 353 822	
	für 1 t	für 1 tkm	für 1 t	für 1 tkm
	in Pfennigen			
Durchschnittseinnahme .	240	6,3	495	1,7
hiervon ab unveränderliche Betriebskosten . . .	104	—	104	—
bleibt für die Beförderung	136	3,60	391	1,33
hiervon ab $4\frac{1}{2}$ prozentige Kapitalverzinsung . .	—	2,28	—	0,30
bleibt als Streckensatz . .	—	1,32	—	1,03

Es wird in dieser Aufstellung von der durchschnittlichen Einnahme für eine Tonne ausgegangen, die sich durch Teilung der gesamten Frachteinnahme durch die beförderten Gütertonnen ergibt. Über die Richtigkeit dieser Berechnungsweise kann kein Zweifel aufkommen; ihr Ergebnis stellt den Betrag dar, den die Handelswelt an die beiden Vergleichsbahnen für die Beförderung einer Tonne zu entrichten hat. Die einzelnen Faktoren dieser Zahl sind nunmehr zu scheiden in Kosten, die auf die Tonne, und solche, die auf das Tonnenkilometer entfallen. Die Unterlassung dieser Scheidung ist eine von

*) Vom 29. April 1904.

*) Die englischen Werte sind in deutsche umgerechnet.

den Ursachen der mannigfachen falschen Anschauungen, denen hier entgegengetreten werden soll.

Ein großer Teil der Selbstkosten für die Güterbeförderung entsteht nämlich auf den Aufgabe- und Bestimmungsstationen. Diese Kosten richten sich nach der bearbeiteten Tonnenmenge, den zur Ordnung der Züge erforderlichen Rangierarbeiten und dergl. mehr, aber sie sind unabhängig von der Beförderungsweite. Bei den Lokomotivausgaben sind es beispielsweise die eigentlichen Zugförderungskosten, die einen Posten für sich ausmachen, der bei solchen statistischen Vergleichen von den Kosten der Lokomotivinstandsetzung vor und nach der Fahrt, der Zusammenstellung der Züge und des Aufenthalts auf den Endstationen getrennt werden muß. Die Kosten für die Behandlung der Güter auf den Stationen, die Unterhaltungskosten für die Abfertigungsstellen, für die Güter- und Zechenbahnhöfe und andere ähnliche Betriebs- und Verwaltungskosten sind ebenfalls Ausgaben, die von der Beförderungsweite gänzlich unabhängig sind. Es leuchtet ein, daß alle diese Kosten getragen werden müssen, ganz gleich, ob die Beförderung sich auf 20 oder 200 km erstreckt, und ebenso ergibt sich hieraus, daß die Frachtkosten bei kürzerer Entfernung entsprechend höher sein müssen, wenn sie, wie es nun einmal erforderlich ist, die gesamten Betriebskosten decken sollen.

In der obigen Tabelle werden nun diese unveränderlichen Kosten im englischen Frachtverkehr durchschnittlich auf 104 ₰ für die Tonne beziffert. Die Effektivkosten schwanken natürlich erheblich je nach der Art der Beförderung; zum Zweck eines generellen Vergleichs kann es aber auf solche Unterschiede nicht ankommen, wenn die Durchschnittszahlen sorgfältig ermittelt und zuverlässig sind. Auf die Art dieser Ermittlung kann hier nicht näher eingegangen werden; die Angabe mag genügen, daß die Ziffer der gewissenhaften und vollständigen Berechnung der im Laufe eines Jahres aufgewandten Betriebskosten entnommen ist.

Der nächste Posten, der zu berücksichtigen ist, betrifft die Verzinsung des Anlagekapitals. Nach der Tabelle muß die englische Bahn 2,28, die amerikanische 0,30 ₰ für das Tonnenkilometer abwerfen, um die gleiche Verzinsung des Anlagekapitals zu erzielen. Die Nordostbahn befördert etwas über 50 000 000 t, die Lehigh-Valleybahn dagegen nur etwa 18 000 000 t; aber in England wurde jede Tonne durchschnittlich nur 37,8 km, in Amerika dagegen 293,4 km weit befördert. Demgemäß beträgt die Verkehrsdichtigkeit auf der amerikanischen Bahn 2353822 tkm, auf der englischen dagegen nur 720428 tkm auf das Kilometer.

Zu diesem Unterschied in der Verkehrsdichtigkeit kommt nun noch die verschiedene Größe des Anlagekapitals hinzu. Wenn in beiden Fällen der Zinsfuß gleich hoch angenommen wird, so sind für die Verzinsung für das Kilometer in England rund 25 720 ℳ, für das Kilometer in Amerika dagegen nur rund 8350 ℳ aufzubringen. Der Unterschied zwischen 2,28 und 0,30 ₰ für das Tonnenkilometer ist hiernach das unvermeidliche Ergebnis der höheren Anlagekosten und der geringeren Verkehrsdichtigkeit auf der englischen Bahn. Das sind Tatsachen, die sich nicht ausräumen lassen und mit denen gerechnet werden muß, die sich der Einwirkung der Bahnverwaltung entziehen und die durch die Art und die Kosten der Betriebsführung auch kaum beeinflußt werden können.

Behufs Feststellung des zur Kapitalverzinsung erforderlichen Betrages hätte allerdings die getrennte Ermittlung des auf den Personen- und des auf den Güterverkehr entfallenden Anteils am Anlagekapital erfolgen müssen. Da eine derartige Scheidung indes schlechthin unmöglich ist, blieb nichts anderes übrig, als die für die Verzinsung des Gesamtkapitals erforderliche Summe nach Maßgabe der Roheinnahme auf die beiden Verkehrszweige zu verteilen. Das mag ungenau sein, wenn irgend ein wesentlicher Teil einer der beiden Verkehrszweige mit Verlust arbeitet. Diese Annahme liegt jedoch so fern, und wenn sie besteht, betrifft sie einen so geringfügigen Teil des Ganzen, daß die Einstellung der Verzinsungsquote nach Maßgabe der Roheinnahme als praktisch richtig gelten darf.

Ist nun diese Zerlegung, wie sie in der Tabelle vorgenommen ist, zutreffend, so ergibt sich, daß der über die festen Betriebskosten und die Verzinsung des Anlagekapitals hinaus der Bahn verbleibende Durchschnittsstreckensatz im amerikanischen Güterverkehr von dem englischen keineswegs derartig abweicht, wie gewöhnlich angenommen wird, daß er vielmehr bei Zubilligung der erwähnten mäßigen Verzinsung des Anlagekapitals nur etwa 22 % geringer ist, als der englische. Dieser tatsächlich bestehende Unterschied könnte ebenfalls leicht erklärt und gerechtfertigt werden.

Die Anwendung überhitzten Dampfes bei Lokomotiven.

(Schluß aus Nr 46.)

Im Gegensatze zu den Anschauungen des Geh. Baurats Garbe bezüglich der Vorteile der Heißdampfmaschine im Vergleich zu den gleichartigen Naßdampfmaschinen stellt sich nun Geh. Regierungsrat v. Borries vom Standpunkt der Verbundlokomotive auf einen weniger hoffnungsfreudigen Standpunkt. Letzterer behauptet, daß aus den von Garbe gemachten Versuchsfahrten und den von ihm beschriebenen, nachfolgend wiedergegebenen Versuchen und deren Ergebnissen sich nur folgern lasse, daß die $^2/_4$-gekuppelte Heißdampfmaschine nur die leichtere zweizylindrige Verbundlokomotive zur Zeit noch nicht wesentlich übertreffe. Garbes Erwartung, daß die $^2/_4$-gekuppelte Heißdampflokomotive berufen sei, die $^2/_5$-gekuppelten Lokomotiven zu ersetzen, von welchen Dauerleistungen von 1200 bis 1500 PS verlangt werden, werde sich nicht erfüllen.[1]) Diese Erwartung scheine auf dem Vergleich einer kurzen Höchstleistung der Heißdampflokomotive mit der Dauerleistung der $^2/_5$-gekuppelten Lokomotiven zu beruhen. Für kurze Zeit leisten alle Lokomotiven 30 bis 40 % mehr. So z. B. hat es die Nr 11 (die bei den Versuchsfahrten zwischen Hannover und Stendal mit der Heißdampflokomotive Nr 86 in Vergleich gezogen wurde) auch einmal für 10 Minuten auf 1300 PS gebracht. Ebenso hat die $^2/_5$-gekuppelte Lokomotive der französischen Nordbahn, deren Dauerleistung zu 1350 PS angegeben wird, wiederholt 1750 PS geleistet,[2]) und zwar auf einer 20 km langen Steigung von 5 ‰, indem sie 223 t Zuggewicht mit 103 km und 322 t mit 90 km Geschwindigkeit zog. Die $^3/_5$-gekuppelte Lokomotive wird die $^2/_4$-gekuppelte Heißdampflokomotive ebenfalls nicht ersetzen, da diese ihr um eine Triebachse, also um 30 bis 50 % Zugkraft überlegen ist.

Aus den Berichten des Geh. Regierungsrats v. Borries über Versuchsfahrten im Jahre 1901 und 1902 sei folgendes entnommen:

Die Versuchsfahrten der Eisenbahndirektion Hannover im Sommer 1901.[3]) Die Versuchsfahrten wurden vorgenommen, um die Leistungen der $^2/_4$-gekuppelten, in Paris 1900 von der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G. Linden ausgestellten Vierzylinder-Verbundlokomotive Nr 11 und einer der in Paris von A. Borsig ausgestellten sehr ähnlichen Heißdampflokomotive Nr 86 mit denen der älteren $^2/_4$-gekuppelten Verbund-Schnellzuglokomotive Nr 38 zu vergleichen. Die Hauptabmessungen der drei Lokomotiven sind folgende:

[1]) Zeitschr. d. Ver. Dtsch. Ing. 1902 S. 1069.

[2]) „Revue Technique“ 1901 S. 272.

[3]) Zeitschr. d. Ver. Dtsch. Ing. 1902 S. 1068.

Nr	Bauart	Dienstgewicht t	Rostfläche qm	Heizfläche qm	Dampfspannung Atm.
11	Vierzylinder-Verbund	53,0	2,3	118	14
86	Heißdampf-Zwilling	52,3	2,3	106 +28	12
38	Zweizylinder-Verbund	47,6	2,3	125	12

Die Lokomotiven befanden sich nach der Inbetriebnahme oder letzten Wiederherstellung seit längerer Zeit im Dienst, also im Zustande mittlerer Abnutzung. Die Fahrten fanden mit zwei D-Zügen von Hannover nach Stendal (150 km) und zurück statt. Hier arbeiten die Lokomotiven planmäßig 117 und 114 Minuten mit voller Anstrengung, die nur bei der Durchfahrt durch Lehrte kurze Zeit unterbrochen wird. Die Züge bestanden aus 7 bis 9 vierachsigen und einem dreiachsigen Wagen; ihre Belastung wurde der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven entsprechend bemessen.

Aus der Zusammenstellung der Durchschnittsergebnisse (rund je 10 einwandfrei verlaufene Fahrten für jede Lokomotive) seien folgende Werte entnommen:

	Gegenstand	Nummer der Lokomotive 11	86	38
1	Durchschnittlicher Füllungsgrad des Kolbenhubes . %	32	26	45
2	Durchschnittliche Leistung PS	878,9	803,9	754,5
3	Verbrauch an Wasser (einfache Fahrt) . . . . cbm	11,84	10,77	12,45
4	Verbrauch an Kohlen (Doppelfahrt) . . . . . kg	3280	3345	3200
5	1 kg Kohle verdampfte Wasser kg	7,27	6,44	7,78

Die Heißdampflokomotive 86 hatte von den dreien seit der letzten Wiederherstellung die kürzeste Laufzeit hinter sich und befand sich im besten Zustande. Eine bemerkenswerte Fahrt, welche in die Zusammenstellung nicht aufgenommen ist, fand vor einem Zuge aus sechs D-Wagen von rund 180 t Gewicht statt. Die Lokomotive erlangte hierbei ihren Beharrungszustand erst bei sehr großer Geschwindigkeit und legte eine wagerechte Strecke von 61 km in 33 Minuten, also mit 111 km/St. zurück. Die rechnungsmäßige Leistung bei dieser Fahrt betrug rund 1100 PS. Es scheint, daß das geringe Gewicht des Dampfes die Widerstände erheblich verringert, so daß die Lokomotive bei großen Kolbengeschwindigkeiten verhältnismäßig leicht und vorteilhaft arbeitet. Die Leistungen der Lokomotive hängen sehr von der erreichten Überhitzung des Dampfes ab, welche ohne erkennbare Ursache verschieden war und bei den Versuchsfahrten zwischen 250 und 350 ° wechselte. Gute Leistungen erforderten mindestens 280 °.

Im gewöhnlichen Schnellzugdienste, der auch noch hohe Anforderungen stellt, aber mit den von Garbe erläuterten Berliner Fahrten wohl vergleichbar ist, hat die Lokomotive 86 in 9 Monaten durchschnittlich nur 9,7 kg Kohle auf 1 Lokomotivkilometer verbraucht; genau denselben Verbrauch hatten 6 Verbundlokomotiven derselben Dienstgruppe. Im ganzen stimmen hiernach die Berliner Ergebnisse, wenn man nicht einzelne Glanzleistungen voranstellt, mit den eben geschilderten gut überein.

Zur weiteren Erprobung der Vierzylinder-Verbundlokomotive, Bauart v. Borries, und der Heißdampflokomotiven, Bauart Schmidt-Garbe, neuester Ausführung, haben im Sommer 1902 wieder Versuchsfahrten stattgefunden, deren Hauptergebnisse nachstehend berichtet werden sollen.

Die Eisenbahndirektion Hannover hat im Frühjahr 1902 weitere 10 Stück Vierzylinder-Schnellzuglokomotiven, die Eisenbahndirektion Halle 6 Stück $^2/_4$-gekuppelte Heißdampf-Schnellzuglokomotiven und die Eisenbahndirektion Saarbrücken 6 Stück $^4/_4$-gekuppelte Heißdampf-Güterzuglokomotiven beschafft.

Versuche im Bezirke der Eisenbahndirektion Hannover. Mit den Schnellzuglokomotiven wurden auf der Strecke Hannover-Stendal Versuchsfahrten in derselben Weise wie im Jahre 1901 ausgeführt. Dazu wurden zwei Vierzylinder-Lokomotiven Hannover Nr 17 und 18, zwei Heißdampf-Lokomotiven Halle Nr 439, 440 und eine Zweizylinder-Verbundlokomotive mit Anfahrventil Hannover Nr 42 derselben Art wie im Jahre 1901 verwendet. Die Hauptabmessungen der Lokomotiven sind folgende:

Bauart	Nr	Dienstgewicht t	Rostfläche qm	Heizfläche qm	Dampfspannung Atm.
Vierzylinder-Verbund	17, 18	53,3	2 27	118,7	14
Heißdampf-Zwilling	439, 440	54,6	2 27	105,4	12
Zweizylinder-Verbund	42	47,6	2,27	125,0	12

Bei der Berechnung der Durchschnittszahlen sind wieder solche Fahrten, welche infolge zu ungünstiger Witterung nicht vergleichbar erschienen, unberücksichtigt geblieben.

Die Heißdampflokomotiven Halle 439, 440 waren in den Leistungen und im Wasserverbrauch fast gleich, der Kohlenverbrauch war dagegen bei Lokomotive 439 etwas geringer und die Leistungen von 1 kg Kohle etwas größer als bei Lokomotive 440. Diese Verschiedenheiten mögen durch die etwas geringere Anstrengung verursacht sein, mit welcher Lokomotive 439 gefahren ist. Die Gesamtleistung ist bei den Heißdampflokomotiven rund 5 % höher als bei den Vierzylinder-Lokomotiven, hauptsächlich wegen der um rund 9 % stärkeren Verdampfung. Die Nutzleistung von 1 kg Kohle ist dagegen bei den Vierzylinder-Lokomotiven um rund 7 % besser.

Im Vergleich mit der im Vorjahr erprobten Heißdampflokomotive Hannover 86 sind die Leistungen der neuen Lokomotiven um durchschnittlich 12 % höher.

Im gewöhnlichen Schnellzugdienste der Maschinenstation Stendal betrug der Brennstoffverbrauch für 1 Zugkilometer vom 1. Juni bis 15. August durchschnittlich und sehr gleichmäßig

bei den 3 Vierzylinder-Lokomotiven 17, 18, 20 . . . . 11,11 kg
„ „ 2 Heißdampf-Lokomotiven 439, 440 . . . . . 11,32 „
„ der Zweizylinder-Verbundlokomotive 42 . . . . 11,22 „

Vergleichsversuche im Bezirke der Eisenbahndirektion Halle. Diese Fahrten ergaben folgendes:

Lokomotivgattung	Durchschnittlicher Verbrauch auf 1 Lokomotivkm Kohle	Wasser
Vierzylinder	10,96 kg	76,29 l
Heißdampf	10,68 kg	63,96 l

Die Leistungsfähigkeit beider Gattungen war annähernd gleich.

Versuche mit Heißdampf-Güterzuglokomotiven. Die $^4/_4$-gekuppelten Heißdampf-Güterzuglokomotiven sind im Bezirke der Eisenbahndirektion Saarbrücken eingehend erprobt worden.

Vier dieser Lokomotiven wurden gleichzeitig mit $^4/_4$-gekuppelten Verbundlokomotiven vom Mai bis Juli 1902 zur Beförderung vollbelasteter geschlossener Erz- und Kokszüge auf der Moselbahn verwendet. Die größte Zuglast auf den Steigungen von 10 ‰ wurde für die Heißdampflokomotiven von 55,2 t Dienstgewicht zu 100, für die Verbundlokomotiven von 53 t Gewicht zu 90 Lastachsen ermittelt. Im Durchschnitt haben die Heißdampflokomotiven in jedem Zuge 107, die Verbundlokomotiven 100 Lastachsen befördert.

Der Verbrauch an Kohle und Wasser betrug für 1000 Lastachskilometer durchschnittlich:

	Lokomotivgattung	Kohle kg	Wasser l
1	4 Heißdampflokomotiven . . .	170,7	1,149
2	4 Verbundlokomotiven	159,9	1,259
3	Ersparnis von 1 gegen 2 . . %	— 6,3	8,7

Zwei andere Heißdampflokomotiven, welche im gewöhnlichen Güterzugdienst auf der Nahebahn verwendet wurden, haben ebenso wie die Verbundlokomotiven auf 1000 Lastachskilometer 187 kg Kohle verbraucht, also keine Ersparnis erzielt. Hätten die Verbundlokomotiven gleiches Gewicht wie die Heißdampflokomotiven und wie diese Kolbenschieber an den Hochdruckzylindern gehabt, so würden Leistungen und Kohlenverbrauch wohl auch bei den vollbelasteten Zügen annähernd gleich gewesen sein.

Da die Heißdampflokomotiven gerade im Güterzugdienst durch die bessere Anpassung an die wechselnde Zugkraft und durch die bessere Feueranfachung bei vier Dampfschlägen auf jede Triebradumdrehung verhältnismäßig bessere Leistungen als die Schnellzuglokomotiven erwarten ließen, so haben die Ergebnisse einigermaßen überrascht. Die geringe Wasserersparnis läßt Dampfverluste vermuten, die durch die Undichtigkeiten der Kolbenschieber verursacht sein mögen. [4])

Versuchsfahrten mit drei neuen Lokomotivgattungen behufs Ermittlung der für einen beschleunigten Stadtbahnbetrieb geeignetsten Lokomotive. [5]) Die Union-Elektrizitätsgesellschaft hatte schon vor Jahren den Vorschlag gemacht, den elektrischen Betrieb auf der Berliner Stadt- und Ringbahn einzuführen. In dem Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure ist dieser Vorschlag eingehend erörtert worden. [6]) Die Union-Elektrizitätsgesellschaft führte aus, daß bei dem sich stetig steigernden Verkehr die jetzige Betriebsweise nach Jahren den Anforderungen nicht mehr genüge. Obwohl die Vorzüge des elektrischen Betriebes anerkannt wurden, war die Staatseisenbahnverwaltung doch der Ansicht, daß sich auch beim Dampfbetriebe noch erhebliche Verbesserungen erzielen lassen müßten. Maßgebend für die eine oder andere Betriebsweise ist einerseits die Zahl der zu befördernden Personen, anderseits die Dichte der Zugfolge. Die Union beabsichtigte 8 vierachsige Motorwagen (2 Wagen II. Klasse und 6 Wagen III. Klasse) zu verwenden mit

$$2 \cdot 45 + 6 \cdot 60 = 450 \text{ Sitzplätzen.}$$

Ein solcher Zug besäße eine Länge von 131 m. Ein Stadtbahnzug von 131 m Länge würde aus 14 Wagen (4 Wagen II. Klasse und 10 Wagen III. Klasse) bestehen können mit

$$4 \cdot 34 + 10 \cdot 44 = 576 \text{ Sitzplätzen.}$$

Gelänge es also, Stadtbahnzüge von 14 Wagen durch Lokomotiven zu befördern, so würde der Dampfbetrieb den elektrischen Betrieb um 28 % in seiner Leistungsfähigkeit übertreffen. Bei den Versuchen wurde daher ein Stadtbahnzug von 14 besetzten Wagen zugrunde gelegt. [7]) Berücksichtigt man, daß man bei der häufigen Überfüllung mit der anderthalbfachen Personenzahl rechnen muß, und nimmt man das Durchschnittsgewicht einer Person zu 60 kg an, so wiegt ein belasteter Stadtbahnwagen II. Klasse

Leergewicht	13 600 kg
Belastung 1,5 . 34 . 60 kg = .	3 060 „
	16 660 kg.

also 4 beladene Wagen II. Klasse = 4 . 16 660 kg = 66,64 t

Übertrag 66,64 t

Ebenso berechnet sich das Gewicht eines Wagens III. Klasse:

Leergewicht	13 320 kg
Belastung 1,5 . 44 . 60 kg = .	3 960 „
	17 280 kg

10 beladene Wagen III. Klasse = 10 . 17 280 kg = 172,80 t

zusammen 239,44 t

~ 240,— t.

Diesem Gewicht entspricht ein aus Vorortwagen bestehender Leerzug von 44 bis 45 Achsen. Die Versuchszüge wurden nach und nach bis auf diese Achsenzahl gebracht.

Als Vergleichslokomotiven dienten eine $^3/_5$-gekuppelte Tenderlokomotive Nr 2209 mit drei Zylindern von der Firma Schwartzkopff in Berlin, eine $^3/_4$-gekuppelte Heißdampf-Tenderlokomotive Nr 2103 und eine $^3/_4$-gekuppelte Naßdampf-Tenderlokomotive Nr 2104, beide von der Union-Gießerei in Königsberg i. P. Die letzteren Lokomotiven arbeiteten mit einfacher Zwillingswirkung und waren nicht besonders für den verbesserten Stadtbahnbetrieb vorgesehen. Alle drei Lokomotiven besaßen Kolbenschieber mit geschlossenen, nicht federnden Ringen von 200 bezw. 150 bezw. 240 mm Durchmesser. Die Treibräder sämtlicher Lokomotiven besaßen denselben Durchmesser, nämlich 1500 mm.

Die Versuchsfahrten fanden auf der Strecke Grunewald-Grünau und zurück über die Stadtbahngleise statt. Da die Grundgeschwindigkeit, mit der bis jetzt die Stadtbahnzüge fahren, 45 km in der Stunde beträgt, so sollten die Versuche klarstellen, ob die Vergleichslokomotiven Züge von 14 Wagen (= 240 t) mit 50 oder 60 km planmäßig befördern könnten.

Die Versuche ergaben, daß jede der Versuchslokomotiven als geeignet zur Beförderung eines 14 Wagen starken Stadtbahnzuges mit 50 km Geschwindigkeit angesehen werden kann. Jedoch der Verlauf der bei den Versuchen aufgezeichneten Anfahrkurven deutete darauf hin, daß die Heißdampflokomotive der gestellten Forderung am leichtesten entspricht, denn diese Maschine weist im allgemeinen die größte Beschleunigung und die kürzeste Fahrzeit auf.

Entscheidend für die Auswahl der für den schnelleren Betrieb geeigneten Stadtbahnlokomotive ist der Kohlen- und Wasserverbrauch. Es stellte sich das Verhältnis des Kohlenverbrauchs bei 50 km Grundgeschwindigkeit bei

$^3/_5$-gek. Naßdampflokomotive Nr 2209	auf 1,50
$^3/_4$-gek. Heißdampflokomotive Nr 2103	„ 1,00
$^3/_4$-gek. Naßdampflokomotive Nr 2104	„ 1,37

Ähnlich stellt sich das Verhältnis des Wasserverbrauchs bei der

$^3/_5$-gek. Lokomotive Nr 2209	auf 1,75
$^3/_4$-gek. Heißdampflokomotive Nr 2103	„ 1,00
$^3/_4$-gek. Lokomotive Nr 2104	„ 1,47

Hiernach muß die Heißdampflokomotive als die leistungsfähigere und im Gebrauch an Kohlen sparsamste angesehen werden. Setzt man den Gesamtkohlenverbrauch dieser Lokomotive = 1, so berechnet sich für die Dreizylinderlokomotive ein Mehrverbrauch von 50 % und für die $^3/_4$-gekuppelte Lokomotive Nr 2104 ein Mehrverbrauch von 37 %.

Auch im Wasserverbrauch ist die Heißdampflokomotive die sparsamste. Die Dreizylinderlokomotive verbraucht 75 % und die $^3/_4$-gekuppelte Naßdampflokomotive 47 % Wasser mehr als die Heißdampflokomotive.

Bei der Hinfahrt erreichte die Dreizylinderlokomotive Nr 2209 nach einer Minute eine Geschwindigkeit von 31 km; die Heißdampflokomotive Nr 2103 kam in derselben Zeit auf 36 km, die Naßdampflokomotive Nr 2104 dagegen auf 30 km; dabei betrug der Füllungsgrad 0,29/0,30 bezw. 0,32 bei den einzelnen Maschinen.

Bei der Rückfahrt erreichte Lokomotive Nr 2209 bei 0,28 Füllung eine Geschwindigkeit von 30 km, Lokomotive Nr 2103 bei 0,32 Füllung 34 km und Lokomotive Nr 2104 bei 0,31 Füllung 27 km.

[4]) Zeitschr. d. Ver. Dtsch. Ing. 1902 S. 1786.

[5]) Aus dem Vortrag des Eisenbahn-Bauinspektors Unger, veröffentlicht in „Glasers Ann." Heft 10 u. 11, Jahrg. 1903.

[6]) „Glasers Ann." Heft 545 u. 548.

[7]) „Glasers Ann." Heft 10, Jahrg. 1903.

Fahrten mit 60 km Geschwindigkeit. Bei diesen Fahrten aufgenommene Anfahrkurven zeigen die bedeutende Überlegenheit der Heißdampflokomotive noch besser als bei den Fahrten mit 50 km Geschwindigkeit. Eine vergleichende Darstellung der zulässigen Fahrzeiten und der wirklichen Fahrzeiten der drei Versuchslokomotiven läßt deutlich erkennen, daß es allein die Heißdampflokomotive vermag, einen Zug im Gewicht von 240 t bei 60 km Geschwindigkeit planmäßig zu befördern.

Über den Kohlenverbrauch gibt eine besondere Tabelle Aufschluß. Hiernach hätte jetzt gegenüber der Heißdampflokomotive die Dreizylinderlokomotive nur einen Mehrverbrauch von 34 % und die $^3/_4$-gekuppelte Naßdampflokomotive nur einen Mehrverbrauch von 17 % an Kohlen gehabt. Es bleibt jedoch zu berücksichtigen, daß die Heißdampflokomotive eine bedeutend größere Leistung vollbrachte, indem sie alle Züge planmäßig beförderte, und daß der Kohlenverbrauch bei den beiden Naßdampflokomotiven wesentlich höher ausgefallen wäre, wenn diese es überhaupt vermocht hätten, die schweren Züge mit 60 km Geschwindigkeit zu fahren.

Bei der Hinfahrt erreichte Lokomotive Nr 2209 mit 0,32 Füllung nach einer Minute eine Geschwindigkeit von 33 km, Lokomotive Nr 2103 bei 0,36 Füllung 40 km und Lokomotive Nr 2104 bei einer Füllung von sogar 0,37 nur 29 km.

Bei der Rückfahrt arbeitete die Dreizylinderlokomotive ziemlich ungünstig, da der Druck im Kessel mehrfach erheblich herunterging; infolgedessen konnte nur mit 0,28 Füllung gefahren werden. Die Geschwindigkeit konnte auf nicht mehr als 29 km gebracht werden. Die Heißdampflokomotive hielt den Normaldruck, es konnte mit 0,36 Füllung gefahren werden, wobei die Fahrgeschwindigkeit auf 37 km kam. Die Naßdampflokomotive Nr 2104 erlitt geringen Druckverlust, bei 0,37 Füllung erreichte sie eine Geschwindigkeit von 28 km.

Die indizierten Leistungen stiegen bei

Lokomotive Nr 2209 bis auf 947 PS,
„ „ 2103 „ „ 973 PS,
„ „ 2104 „ „ 688 PS.

Hierbei muß in Betracht gezogen werden, daß die Lokomotive Nr 2209 zur Eigenbewegung mehr Arbeit als die Heißdampflokomotive verbraucht, denn Lokomotive Nr 2209 ist 18 t schwerer als letztere, sie besitzt 5 Achsen statt 4 und 3 Dampfmaschinen statt 2. Die Überlegenheit der Heißdampflokomotive ist also hiernach wohl zu begreifen.

Schnellfahrversuche mit Dampflokomotiven. Die beispiellosen Erfolge, die der elektrische Schnellbetrieb auf der Militär-Eisenbahn Marienfelde-Zossen zu verzeichnen hat, erregten bei den Dampflokomotivenbauern und auch bei den Eisenbahnverwaltungen starke Besorgnis um die Zukunft des Dampflokomotivbetriebes. Viele Fachleute halten den Zeitpunkt nicht mehr für fern, an welchem der Dampfbetrieb von dem elektrischen Betriebe verdrängt sein wird. Da bei den vorstehend beschriebenen Versuchsfahrten mit der Heißdampflokomotive aber der Beweis erbracht worden ist, daß sie sowohl in bezug auf leichtes Anfahren als auch Geschwindigkeit den Naßdampflokomotiven im allgemeinen überlegen ist, so kann wohl behauptet werden, daß der Dampfbetrieb den Verkehr auf den Eisenbahnen noch lange vermitteln wird. Gerade die in letzter Zeit auf der Militär-Eisenbahn zwischen Marienfelde und Zossen auf Anordnung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten von der Eisenbahndirektion Berlin unternommenen Schnellfahrversuche mit verschiedenen Arten von Dampflokomotiven haben erwiesen, daß Fahrgeschwindigkeiten von 137 km in der Stunde mit den jetzigen Lokomotiven leicht erreichbar sind.[8])

Bei den Versuchen sollte nicht etwa daran gedacht werden, 200 km in der Stunde zu erreichen. Nicht als ob es an sich unmöglich wäre, Dampflokomotiven für diese Geschwindigkeit zu bauen. Diese Frage hat keine Erörterung gefunden, weil sie weder im Interesse der Eisenbahnverwaltung, noch in dem des Publikums liegt. Bei dem jetzigen Oberbau würde selbst auf der Strecke Berlin-Hamburg ein mit 200 km Geschwindigkeit fahrender Zug in fast allen Krümmungen infolge der Wirkung der Zentrifugalkraft aus dem Gleis herausspringen. Um dies zu verhüten, müßten die äußeren Schienen über die inneren noch weiter erhöht werden. Aber schon bei Krümmungen von 500 m Halbmesser, in denen die Steigung des Bettes 30 Grad betragen müßte, würde sich der Wagen so schräg stellen, daß er ohne weiteres zum Umfallen käme, wenn er aus Betriebsrücksichten einmal zum Halten in der Krümmung gezwungen würde.

1200 m Halbmesser, entsprechend einer Schräglage des Bettes von 15 Grad, würde für Fahrgeschwindigkeiten von 200 km in der Stunde als Mindestmaß anzusehen sein, und danach müßte jede Strecke umgebaut werden, da Krümmungen auch unter 500 m Halbmesser auf allen Schnellzugstrecken vielfach vorkommen.

Man müßte also Strecken, deren örtliche Verhältnisse es zulassen, danach umbauen. Die dadurch entstehenden Kosten müßten aber in Verbindung mit den bedeutend gesteigerten Betriebskosten die Einführung von Fahrpreisen nach sich ziehen, die etwa das Dreifache der jetzigen betrügen.

Die Wirtschaftlichkeit gebietet also, die jetzigen Bahnstrecken beizubehalten und nur den Oberbau, d. h. Schienen, Schwellen, Bettung und Brücken, so zu verstärken, daß die für unsere Bahnverhältnisse größten Geschwindigkeiten mit Sicherheit eingehalten werden können.

Auf den meisten Strecken haben unsere Schnellzüge bereits die höchste Geschwindigkeit, die im Interesse der Betriebssicherheit zulässig ist. Nun fragt es sich, ob wir nicht auf besonders günstigen Strecken in der Ebene, wo weder starkes Gefälle noch scharfe Krümmungen eine Entgleisungsgefahr mit sich bringen, die Geschwindigkeit noch über die bei uns zugelassenen 100 km in der Stunde steigern können. Eigentliche Versuche sind in Hinsicht der Fahrgeschwindigkeit bei uns bisher nicht gemacht worden. In anderen Ländern ließ man die Lokomotive so schnell laufen, wie sie konnte. England ging allen Ländern voran. Schon im Jahre 1855 hat eine Lokomotive die sogen. „Wellington Bank“ hinunter die Geschwindigkeit von 131 km in der Stunde erreicht. Mit 130 km fährt an einer Stelle der Luxuszug der Philadelphia & Reading Railroad zwischen Newyork und Chicago, allerdings auch in leichtem Gefälle. 120 km Geschwindigkeit sind dagegen auf französischen, englischen und amerikanischen Bahnen nichts seltenes, da die Bahnen sich in Verkürzung der Fahrzeit einzelner Züge gegenseitig ständig zu überbieten suchen.

Um nun zu untersuchen, mit welcher Geschwindigkeit wir mit unseren neuesten Lokomotiven unter Wahrung der Betriebssicherheit fahren können, wurden mit folgenden Maschinen die Versuche unternommen: a) zwei $^2/_5$-gekuppelten vierzylindrigen Schnellzuglokomotiven Grafenstadener und Hannoverscher Bauart, die sich im wesentlichen nur durch die Lage der Dampfzylinder unterscheiden; b) einer von dem Geheimen Baurat Garbe entworfenen $^2/_4$-gekuppelten Heißdampflokomotive mit Schmidtschem Überhitzer; c) einer neuen, von Henschel & Sohn in Cassel für die Ausstellung in St. Louis gebauten $^2/_6$-gekuppelten Schnellbahnlokomotive, die wegen ihres eigenartigen, vorn zugeschärften Umbaues das Interesse der weitesten Kreise erweckt hat.

Nachdem diese Lokomotiven in der Hauptwerkstatt Tempelhof mit den für die Messungen erforderlichen Vorrichtungen ausgerüstet waren, wurden sie auf die Versuchsstrecke nach Marienfelde gebracht.

Der Versuchszug bestand aus sechs unserer neuen D-Wagen, darunter ein Wagen III. Klasse. Mit 60 km begann man die Versuchsfahrten. Bei jeder folgenden Fahrt wurde die Geschwindigkeit gesteigert. War mit dem Sechswagenzug die Höchstgeschwindigkeit erreicht, so wurden drei Wagen abgehängt und die Versuche mit einem Dreiwagenzug fortgesetzt.

[8]) „Die Woche“ 1904, Heft 15.

Was die Versuchsergebnisse betrifft, so konnten auf der nur 23 km langen Strecke Dauerleistungen nicht erzielt werden; jedoch ließ sich wohl die in der Ebene erreichbare Höchstgeschwindigkeit erkennen. Die folgende Tabelle gibt Aufschluß hierüber:

Art der Lokomotive	mit 6 Wagen km	mit 3 Wagen km
$^2/_5$ Schnellzuglokomotive Grafenstadener Bauart	111	125
$^2/_5$ Schnellzuglokomotive Hannoverscher Bauart	118	126,5
$^2/_4$ Heißdampflokomotive	128	136
$^2/_6$ Schnellbahnlokomotive	128	137

Bei diesen Höchstgeschwindigkeiten entwickeln die Lokomotiven die erstaunliche Leistung von über 2000 indizierten Pferdestärken.

Die Ergebnisse gestatten immerhin den Schluß, daß unsere Lokomotiven eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit zulassen. Obwohl die letzte der genannten Lokomotiven eigens für eine Geschwindigkeit von 130 km in der Stunde gebaut worden ist, so zeigen die Ergebnisse, daß die Heißdampflokomotive, die nur für eine Geschwindigkeit von 100 km in der Stunde konstruiert worden ist, jener letzteren Lokomotive in keiner Weise nachsteht, und daß sie ferner den ersten beiden Lokomotiven, die ebenfalls für 100 km in der Stunde gebaut worden sind, weit überlegen ist.

Dampfüberhitzer, Bauart Pielock. Was die Ausführung der bisherigen Überhitzerbauarten anbetrifft, so kann man von ihnen wohl behaupten, daß sie nach Überwindung der anfänglichen Schwierigkeiten, wie sie bei jeder Neuerung unvermeidlich sind, den Anforderungen der Betriebssicherheit genügen. Sie können jedoch ohne kostspieligen Umbau nur bei neu zu erbauenden Lokomotiven angebracht werden und verursachen auch in letzterem Falle noch erhebliche Kosten (bei preußischen $^2/_4$-gekuppelten Schnellzuglokomotiven rund 6000 bis 8000 ℳ).[9])

Wennschon die Einrichtung neuer Lokomotiven mit solchen Überhitzern große Schwierigkeiten bietet und große Kosten verursacht, so ist die Aufgabe, einen Überhitzer zu bauen, der in erster Linie auch mit Leichtigkeit in vorhandene Lokomotiven eingefügt werden kann und in zweiter Linie weniger Kosten verursacht, von besonderer Wichtigkeit. Ein solcher Überhitzer muß ferner, wenn er gut wirken soll, in der richtigen Gastemperatur liegen, d. h. er soll nicht der Einwirkung zu heißer Gase ausgesetzt sein, um nicht vorzeitig schadhaft zu werden; er darf aber auch nicht in der Zone zu niedrig erhitzter Gase liegen, damit seine Heizfläche nicht zu groß wird und unverhältnismäßig viel Raum beansprucht. Der Pielock-Überhitzer sucht diesen beiden Forderungen gerecht zu werden. Er zeichnet sich außerdem durch einen billigen Preis aus. Die Beschaffung eines Überhitzers für eine preußische $^2/_4$-gekuppelte Schnellzuglokomotive zur Überhitzung des Dampfes auf etwa 250 bis 300° beträgt rund 1800 bis 2400 ℳ ab Fabrik einschließlich Patent- und Lizenzgebühren und einschließlich eines Monteurs zum sachgemäßen Einsetzen der Rohre.

Der Pielock-Überhitzer ist im Langkessel unter Benutzung der vorhandenen Rohrheizfläche derart angeordnet, daß die für die Überhitzung des Dampfes erforderlichen Heizgase mit zweckentsprechender Temperatur in ihn eintreten, d. h. heiß genug, um bei kleinster Heizfläche die gewünschte Temperatur zu erzielen, und genügend abgekühlt, um einen schädlichen Einfluß der Feuergase auf die Rohre zu verhindern.[10])

Der Überhitzer besteht im wesentlichen aus einem um das vorhandene Rohrbündel gelegten Kasten, der durch die in Richtung der Kesselachse angeordneten Trennwände in verschiedene Abteilungen zerlegt ist. Der Dampf tritt aus dem Dom durch zwei Rohransätze in den Überhitzer, durchstreicht seine Heizfläche und wird dann durch ein Rohr in einen um den Reglerkopf angeordneten Kasten geleitet. Durch das vom Reglerkopf durch den Domfuß nach außen führende Rohr wird überhitzter Dampf zur Luftpumpe, Dampfheizung und Schienenreinigung geleitet. Am Boden des Überhitzerkastens ist ein Ablaßrohr angebracht, das durch einen Hahn außerhalb des Kesselmantels abgeschlossen ist.

Seit Januar 1903 sind eine $^2/_4$-gekuppelte Verbund-Schnellzuglokomotive und eine ebensolche Zwillingslokomotive der Eisenbahndirektion Breslau mit diesem Überhitzer im Betriebe.[11])

Die bisher mit dem Pielockschen Überhitzer gemachten Erfahrungen haben die auf ihn gesetzten Erwartungen vollkommen gerechtfertigt. Beispielsweise wurde bei Versuchen, welche von der preußischen Staatsbahnverwaltung auf Veranlassung des Ministers der öffentlichen Arbeiten ausgeführt wurden, ein Mehrverbrauch an Kohlen von 15 % und an Wasser von 18 % bei gleichartigen Naßdampflokomotiven festgestellt. Bei den hohen Temperaturen haben sich die Flachschieber, mit denen die betreffenden Lokomotiven ausgerüstet waren, bei geeigneter Schmierung durchaus brauchbar erwiesen. Die Überhitzer selbst haben keinerlei Anlaß zu irgend welcher Beanstandung gegeben. Die Überhitzung dauert auch bei abgesperrtem Dampf an, so daß sie bei jedem Anfahren vorhanden ist. Es sei noch erwähnt, daß von der Hannoverschen Maschinenfabrik A.-G. vormals Georg Egestorff, Linden bei Hannover, eine für die Weltausstellung in St. Louis 1904 bestimmte vierzylindrige $^2/_5$-gekuppelte Verbund-Schnellzuglokomotive, Patent v. Borries, welche mit Pielock-Überhitzer ausgestattet wurde, gebaut worden ist.[12])

Ein Überhitzer fast gleicher Bauart ist etwa gleichzeitig von Adam Slucki, Technisches Bureau Calor, Warschau, entworfen. Er unterscheidet sich von der Bauart Pielock nur dadurch, daß er zwischen allen Heizrohren Zwischenstege hat, welche den durchströmenden Dampf dicht an die Außenflächen der Heizrohre führen und stärkeren Wärmeübergang bewirken. Der Kasten ist daher aus einem Stück in Stahlformguß hergestellt und fällt entsprechend schwerer aus.

Der Überhitzer Slucki ist versuchsweise an einer älteren Güterzuglokomotive einer russischen Bahn ausgeführt und soll dort bei 8 Atmosphären Dampfspannung und Überhitzung auf durchschnittlich 250° eine Heizstoffersparnis von 20 % ergeben haben. Auch hier hielten sich die gewöhnlichen Flachschieber ohne Entlastung. Weitere Versuche sind im Gange.

Nachdem nunmehr die praktisch ausgeführten Überhitzer und die mit ihnen vorgenommenen Versuche beschrieben worden sind, erscheinen z. Z. wesentlich bessere Ausführungen von Überhitzern für Lokomotiven nicht vorzuliegen. Erwähnt sei nur noch, daß Ingenieur Ludw. v. Löw einen in die Rauchkammer einzubauenden Überhitzer vorgeschlagen hat,[13]) der wegen seiner Einfachheit und Billigkeit eines Versuches würdig erscheint. Ludw. v. Löw geht von der Ansicht aus, daß der Wert der Überhitzung nicht in der Erhöhung des Wirkungsgrades des Carnotschen Kreisprozesses, sondern in der Verminderung der Kondensation in den Zylindern liegt, wie durch Versuche von Professor M. F. Gutermuth festgestellt wurde. Es muß somit das Bestreben dahin gehen, die gesamte Dampfmenge und zwar nur um so viel zu überhitzen, daß keine Kondensation stattfindet; dies kann durch hohe Temperaturen nicht erreicht werden, sondern muß durch gute Mischung des gesättigten mit dem schon überhitzten Dampf erfolgen.

Ein Überhitzer, der diese Aufgabe löst und bei dem der Dampf durch reichliche Wirbelungen in der denkbar innigsten Weise gemischt wird, hat folgende Konstruktion: Er besteht

[9]) Dinglers Polyt. Journ. 1904, Band 319, S. 1, und „Eisenbahntechnik der Gegenwart“ Band 1, Lokomotiven, 2. Aufl., S. 416.

[10]) Organ f. d. Fortschritte des Eisenbahnwesens 1903, S. 150.

[11]) S. auch Zeitschr. d. Ver. Dtsch. Ing. S. 17 u. ff.

[12]) Dinglers Polyt. Journ. 1904, Band 319, S. 4.

[13]) Dinglers Polyt. Journ. 1903, Band 318, S. 440.

aus einem oder bei Verbundlokomotiven auf zwei zylindrischen Gefäßen, von denen das vordere, der Rauchkammertür nähergelegene einen Teil des Verbinders bildet. Diese trommelartigen Gefäße sind von geraden, sehr dünnwandigen Heizrohren durchzogen, welche in derselben Entfernung wie die Heizrohre des Langkessels voneinander angeordnet sind und einen etwa um 1 mm größeren Durchmesser haben. Der Überhitzer kann daher mitten in die Rauchkammer, also in den Hauptstrom der heißen Gase, hineingestellt werden, ohne daß dadurch das Reinigen der Kesselrohre erschwert würde.

Wenn die Gase in den Kesselrohren eine große Geschwindigkeit haben, so gehen sie direkt in die Überhitzerrohre über, wirkt aber der Exhauster nicht, so steigen sie größtenteils schon vor dem Überhitzer in die Höhe; hierdurch wird einer zu großen Erhitzung der Rohre beim Stillstand der Lokomotive vorgebeugt.

Um die verschiedene Abnutzung der Rohrwände unschädlich zu machen, können die Überhitzertrommeln in sechs verschiedenen Lagen eingebaut werden, denn die Ein- und Ausströmöffnungen teilen den Umfang in drei und die Länge in zwei gleiche Teile. Stellt sich z. B. bei der Reparatur der Lokomotive heraus, daß der Überhitzer hinten unten stark verbrannt ist, so dreht man ihn zunächst um 120°, später um ein zweites Drittel, alsdann macht man durch Drehung um seine vertikale Achse die vordere Rohrwand zur hinteren usw.

Die Kolonialbahnen im Deutschen Reichstage.

Der Nachtragsetat für den Bau einer Eisenbahn von Lome nach Palime im Togogebiet, inhalts dessen 3 000 000 Mark als Darlehen des Reiches an das Schutzgebiet zu diesem Zweck gefordert werden, ist vor einigen Tagen in erster und zweiter Lesung angenommen. Dieser Betrag ist die erste Rate des Darlehens an das Schutzgebiet von 7 800 000 ℳ. Die Bahn soll von der Firma Lenz & Cie in Berlin für 7 500 000 ℳ gebaut werden. Der Restbetrag sind Nebenkosten.

Am 15. d. M. folgte dann die Fortsetzung der zweiten Beratung des Gesetzentwurfes über die Übernahme einer Garantie des Reiches für eine Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro. Hierzu lag ein Antrag der Abgg. v. Normann (Kons.), v. Kardorff (Rp.), Dr. Spahn (Z.) und Schrader (Fr. Vg.) vor, statt der geforderten 18 750 000 ℳ 21 000 000 ℳ zu bewilligen und die Spurweite auf 1 m statt 75 cm festzusetzen.

Der Abg. Richter (D. Volksp.) verleugnete seine alte Kolonialfeindschaft nicht und zog mit allen Waffen seiner Beredsamkeit gegen die Bewilligung zu Felde. Ihm widersprach der Abg. Schrader (Frs. Vgg.), der von jenem wegen seiner neuerlichen Kolonialfreundlichkeit angegriffen war. Er sagte u. a.: „Als die Kolonialpolitik eingeleitet wurde, war ich auch ihr Gegner, weil ich die großen Schwierigkeiten voraussah und weil ich ein Gegner der Art jener Kolonialpolitik gewesen bin. Der Erfolg ist ja auch nicht gut gewesen. Das Vorherrschen des Militarismus und der Bureaukratie hat die wirtschaftliche Entwicklung hintangehalten. Aber Herr Richter vergißt, daß wir jetzt 20 Jahre Kolonialpolitik treiben, Kolonien besitzen und in sie Geld hineingesteckt haben. Man kann aber einen wirtschaftlichen Aufschwung nicht erreichen, wenn man die Mittel zu den nötigen Meliorationen, zur Schaffung von Verkehrswegen verweigert. . . . Die Finanzlage ist gewiß schlecht, aber die augenblickliche Finanzlage kommt dabei gar nicht in Betracht; denn gegenwärtig brauchen wir das Geld ja noch nicht auszugeben. Aus den 25 cm Spurweite (75 cm oder 1 m) sollte man doch keinen Prinzipienstreit machen. Ich bezweifle, daß die Herren 75 cm Spurweite bewilligen würden. Nur wenn wir der Kolonie auch die nötigen Barmittel gewähren, sich wirtschaftlich zu entfalten, werden wir sie zu einer blühenden, nicht an unseren Finanzen zehrenden machen können. Deshalb bitte ich Sie, die Vorlage zu bewilligen.“ Nach einigen gegnerischen Äußerungen des sozialdemokratischen Abg. Südekum nahm der Kolonialdirektor Dr Stuebel zur kräftigen Verteidigung der Vorlage das Wort. Die Kolonialverwaltung hatte ursprünglich die Vollspur gewünscht und in die 75 cm-Breite nur aus Sparsamkeitsrücksichten und in der Hoffnung, dann leichter die Bahn durchsetzen zu können, gewilligt. Daß diese Bahn nie und nimmer verlängert werde, eine solche Erklärung könne man nie abgeben. Aber der Reichstag habe doch stets auch dabei mitzusprechen, ob diese Stichbahn zur Seenbahn usw. erweitert werde. Die Frage der Arbeitskräfte sei jetzt noch schwierig. Produkte seien als Grundlage einer aufblühenden Wirtschaft vorhanden. „Wenn auch die Gummiausfuhr nicht gestiegen ist, so ist es doch die Ausfuhr fast aller anderen Erzeugnisse, wie Kaffee, Seesamöl, Kupfer, Copra usw. Man rechnet in diesem Jahre auch bereits auf eine Baumwollenproduktion von 2000 Ballen, und diese wird rasch steigen und ein Faktor auf dem Baumwollenmarkt werden können. Wir haben ein Vorbild in der Usambarabahn, die die Produktion von Mais usw. gleichfalls erheblich gesteigert hat. Auch der Personenverkehr spielt allmählich eine Rolle. Die nächste Generation wird freilich erst volle Ernten von dem haben, was wir heute säen! Wenn wir Bahnen bauen, so benutzen wir Kronland; jede Ungerechtigkeit gegen Eingeborene wird vermieden werden.“

Nach dem Kolonialdirektor trat der Abg. Graf Arnim (Rp.) lebhaft für die Vorlage ein und widerlegte die sozialdemokratischen Gegengründe. „Je mehr Verkehr, je mehr Gendarmen! ist das geflügelte Wort, das hier gefallen ist. Leider ist das ja richtig. Aber sind denn die Gendarmen bei den aufrührerischen Elementen nicht nötig? Wenn man sagt: baut keine Bahnen, sonst bekommt Ihr Aufstände, so sage ich gerade umgekehrt: habt Ihr Bahnen, bleiben die Aufstände weg. Gegenwärtig sind eine Reihe Farmer in Berlin. Sprechen Sie die Leute und lassen Sie sich die Bilder zeigen; Sie werden dann erkennen, daß hier ein großes, zukunftreiches Land vorhanden ist, aber natürlich nur, wenn Ruhe und Sicherheit wiedergekehrt sind. Ich schäme mich wirklich, Mitglied des Reichstages zu sein, wenn hier gemeint wird, man solle keine Kolonialpolitik treiben, weil Unruhen entstehen können. Kein Land, weder England, noch Frankreich, noch Belgien usw., hat sich durch Unruhen von der Verfolgung der Kolonialpolitik abschrecken lassen! Man behauptet, dieser Bahnbau sei nur ein Trick des Großkapitals. Nun, 35 Handelskammern haben sich dafür ausgesprochen; treiben diese auch nur trickmäßige Kolonialpolitik? Wie kann Dr Südekum hier aussprechen, gewissermaßen aus Gefälligkeit würden diese Summen bewilligt? Ich verwahre mich entschieden dagegen; ich treibe keine persönliche, sondern eine sachliche Politik. Hier wird heute noch ernsthaft die Politik des alten Postmeisters Nagler vertreten, der auch die Eisenbahnen gegenüber dem Postwagen für unrentabel erklärte. Sollen wir an alle Neger Fragebogen ausschicken, ob sie die Bahn künftig benutzen werden? Ob Voll- oder Schmalspur, ist eine unerhebliche Frage. Die Kolonialgeschichte wird feststellen, daß die Herren, die jetzt in Afrika nur schwarze Punkte sehen, dem Reiche und den Kolonien viele Tausende Mark Kosten verursacht, die Entwicklung jahrelang zurückgehalten haben, weil eben sie ein Mißtrauen gegen die Kolonien in weiten Kreisen erregt haben.“

Auch der konservative Abg. Dietrich, der Zentrumsabgeordnete Spahn und der nationalliberale Abg. Sattler befürworteten die Annahme der Vorlage mit dem Antrag Normann. Der grundlegende § 1 des Gesetzentwurfs wurde darauf, nachdem der Antrag v. Normann auf Festsetzung der Baukostensumme in Höhe von 21 000 000 ℳ (gegen 17 750 000 ℳ der Vorlage) gegen die Stimmen der Sozialdemokraten und der Freisinnigen Volkspartei angenommen war, in namentlicher Abstimmung mit 149 gegen 83 Stimmen genehmigt.

Der Rest des Gesetzentwurfs sowie der Entwurf im ganzen wurden gegen die Stimmen der Sozialdemokraten und der Freisinnigen Volkspartei angenommen.

Wir begrüßen diesen Ausgang aufs lebhafteste und sehen in der Annahme der heißumstrittenen Vorlage ein hoffnungsfrohes Zeichen, daß die Zeiten der engherzigen Sparsamkeit des Reichstages in Kolonialsachen vorüber sind und daß nun in die deutsche Kolonialpolitik ein frischer Zug gekommen ist. Wir hoffen sicher, daß auch die reichen Erfolge nicht fehlen werden, wenn auch zu ihrem Eintritt es natürlich noch einer jahrelangen Entwicklung bedarf.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Tarifkommission.** In der am 7. und 8. d. M. in Münster i/E. abgehaltenen 83. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind von der ständigen Tarifkommission folgende Beschlüsse gefaßt worden:

Angenommen wurden die Anträge auf: 1. Klarstellung der Tarifierung von Kinderwagen; 2. Änderung der Tarifvorschriften für gebrauchte leere Stück- und Fuderfässer sowie Bottiche; 3 Aufnahme von Azeton und Salmiakgeist in das Verzeichnis der Kesselwagengüter; 4. Zulassung von Spiritus in Flaschen zur Beförderung in Privatgüterwagen; 5. Aufnahme von Feueranzündern und gereinigtem Naphthalin in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter; 6. Neuregelung der Tarifierung von Papier und Pappe (einschließlich der Aufnahme von Wellpappe und zu Kartonagen vorgearbeiteter Pappe) in den Spezialtarif I; 7. Aufnahme von Abfallerzeugnissen der hüttenmännischen Gewinnung von Zinn (Saigerdörnern und Härtlingen) in den Spezialtarif III und Spezialtarif für bestimmte Stückgüter; 8. Änderung der Überschrift der Position „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs III; 9. Änderung der Verpackungsvorschriften in der Position „Hohlglaswaren" des Spezialtarifs II und des Verzeichnisses der bedeckt zu befördernden Güter; 10. Aufnahme von Lithoponweiß zur Ausfuhr in den Spezialtarif III; 11. Änderung der §§ 19 und 22 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I (Weidefohlen usw.); 12. Aufnahme von allgemeinen Tarifvorschriften für Tiere in Privatwagen in den deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I; 13. Änderung der Überschrift der Zusatzbestimmungen V D zu § 11 der Verkehrsordnung (Beförderung der Zöglinge von Waisenanstalten); 14. Änderung der Zusatzbestimmung VI zu § 11 der Verkehrsordnung (Fahrpreisermäßigungen für wehrpflichtige Angehörige der österreichisch-ungarischen Monarchie); 15. Ergänzung der Zusatzbestimmungen V D zu § 11 der Verkehrsordnung (Fahrpreisermäßigungen für mittellose Kranke, Blinde, Taubstumme usw.); 16. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 30 der Verkehrsordnung (Aufnahme von Sportschlitten, Schneeschuhen, Rennwölfen und Schlittschuhsegeln unter die zu den Reisebedürfnissen zu rechnenden Gegenstände); 17. Änderung der Zusatzbestimmung 2 zu § 30 der Verkehrsordnung (Beförderung von Edelmetallen als Gepäck); 18. Änderung der Zusatzbestimmungen zu den §§ 30, 32 und 33 der Verkehrsordnung (Abfertigung von Expreßgut); 19. Ergänzung der Anlage A des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I (Gebühren für die Überführung von Sonderzügen usw. über Verbindungsbahnen).

Abgelehnt wurden die Anträge auf: 1. Aufnahme von Rohanthrazen in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter; 2. Aufnahme von Rhabarberstengeln in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; 3. Versetzung von Flaschenröhren in den Spezialtarif II; 4. Aufnahme von Leimfett in den Spezialtarif II; 5. Änderung der Position „Gips" des Spezialtarifs III; 6. Detarifierung von Zucker und Melasse; 7. Ergänzung der Zusatzbestimmung IV^5 zu § 44 der Verkehrsordnung (Verwendung von Stroh zum Bestreuen der Fußböden mehrbödiger Wagen bei Kleinviehsendungen); 8. Ergänzung des § 11 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I (Frachtberechnung für Geflügel in Etagewagen).

Vertagt wurden die Anträge auf: 1. Änderung der Frachtberechnung für Mischsäure in Kesselwagen; 2. Aufnahme von Drahtziegeln und Lithin in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter.

Einem Unterausschuß überwiesen wurden die Anträge auf: 1. Änderung der Ziffer 2 der Position „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs III (Eisen und Stahl, alt, abgängig); 2. Änderung der Ziffer 3 der Position „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs III (Eisen- und Stahlabfälle).

Von der Tagesordnung abgesetzt wurden die Anträge auf: 1. Einführung von Vorschriften über die Verladung von Kisten mit großen Glasscheiben auf offenen Wagen; 2. Änderung der Bestimmungen über die frachtfreie Beförderung von Privatwagendecken; 3. Änderung der Frachtberechnung für Holzkistchen; 4. Änderung der Tarifierung von Elektrodenkohle; 5. Aufnahme von Antimonasche in den Spezialtarif III; 6. Versetzung des zur Denaturierung bestimmten Spiritus in den Spezialtarif III; 7. Detarifierung von Saatgetreide; 8. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 21 der Verkehrsordnung (Behandlung von Reisenden ohne gültige Fahrkarte).

Die Beschlüsse der ständigen Tarifkommission bedürfen zu ihrer Durchführung noch der Genehmigung der zu den Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnen zugelassenen Verwaltungen.

— **Vereinfachungen in der Leitung des Güterverkehres.** Sicherem Vernehmen der K. Ztg. nach werden am 23. d. M. die Vertreter der Reichs-Eisenbahnverwaltung und der einzelnen Bundesregierungen zu einer Eisenbahnkonferenz in Berlin zusammentreten, um über die weiteren Vereinfachungen in der Leitung des Güterverkehrs zu beraten. Nachdem auf der letzten Zusammenkunft vom 22. Februar d. J. (vergl. Nr 16 S. 247 d. Ztg.) unter den Vertretern des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, des bayerischen Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten, des sächsischen Finanzministeriums, des württembergischen und badischen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten eine Übereinstimmung darüber erzielt wurde, daß im Güterverkehr grundsätzlich der wirtschaftlich beste Weg zu wählen ist, daß aber Umwege von mehr als 20 % im Wechselverkehr der deutschen Bahnen als unwirtschaftlich und dem Verhältnis der deutschen Bahnen zueinander nicht entsprechend ohne Entschädigung alsbald zu beseitigen sind, ist es der Gegenstand eingehender Beratung der einzelnen Eisenbahnverwaltungen, in welcher Weise unter billiger Berücksichtigung der Interessen der Einzelverwaltungen der Verkehr zusammengefaßt und über die wirtschaftlich vorteilhaftesten Linien geleitet werden kann.

— **Eisenbahnangelegenheiten in der Budgetkommission des preußischen Abgeordnetenhauses.** Vor einigen Tagen fand die Beratung der Anträge des Abg. Schmidt-Warburg (Z.) statt, daß den Eisenbahnbau- und Maschinen-Inspektoren eine die Dauer von 5 Jahren überschreitende Zeit der diätarischen Beschäftigung bei der Festsetzung des Besoldungsdienstalters in Anrechnung gebracht werde. Die Kommission beschloß, die Anträge der Regierung als Material zu überweisen. In bezug auf den ihr zur Vorberatung überwiesenen Antrag des Grafen v. Strachwitz (Zentrum) auf Gewährung von Freifahrt für die beurlaubten Soldaten stellte sich die Kommission auf den Standpunkt, daß dies Reichssache und das Abgeordnetenhaus nicht zuständig sei. Außerdem wurde eine große Anzahl von Petitionen einzelner Eisenbahnbeamten und ganzer Klassen von Beamten teils durch Tagesordnung, teils als Material für die Regierung erledigt. Wie von der Regierung mitgeteilt wurde, ist im Ministerium eine Denkschrift über die Lage der Eisenbahnbureaubeamten ausgearbeitet worden, die demnächst dem Abgeordnetenhause zugehen werde.

— **Annahme der Nebenbahnvorlage im preuß. Abgeordnetenhause.** In der Sitzung vom 16. d. M. wurden voll bewilligt die durch die sogenannte Nebenbahnvorlage geforderten Summen zum Erwerb der Breslau-Warschauer Eisenbahn, zur Herstellung von Eisenbahnen und zur Beschaffung der für diese erforderlichen Betriebsmittel (eine Haupteisenbahn von Rosnitza über Preiswitz nach Egerfeld und 21 Nebenbahnen), zur Deckung der Mehrkosten für den Bau bereits gebauter Eisenbahnen, zu einzelnen Bauausführungen und Beschaffungen, für Einführung des staatseigenen Betriebes auf der Oberschlesischen Schmalspurbahn, zur Beteiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Elmshorn nach Oldesloe und zur Beteiligung des Staates an dem Unternehmen des Oberhausener Wasserwerkes sowie zur Förderung des Baues von Kleinbahnen, insgesamt 146 815 000 ℳ. Nach den Erklärungen des Unterstaatssekretärs Fleck sind Motorwagen auf den Nebenbahnen schon vielfach eingeführt, aber es ist noch kein Motorwagen gebaut, der dem Bedürfnis entspricht. Auf Anfrage erklärte ein Vertreter der Staatsregierung, daß die Kleinbahnbeihilfe auch dann gewährt würde, wenn es sich nicht um einen maschinellen Betrieb, sondern um eine Pferdebahn handelt, sofern nur sonst die Voraussetzungen der Unterstützung vorliegen.

Die zu dieser Vorlage eingegangenen Petitionen wurden sämtlich als Material überwiesen, mit Ausnahme der Petition betreffend die Erstattung von Grunderwerbskosten zum Bau der Hauptbahn Remscheid-Solingen und derjenigen, welche eine höhere Abfindung der Aktionäre der Breslau-Warschauer Bahn bezweckte, weil die Konsols seit dem Vertragsabschluß gefallen wären. Über diese beiden Petitionen wurde Übergang zur Tagesordnung beschlossen. Der Antrag Herold (Ztr.) betreffend Verzinsung der Grunderwerbszuschüsse wurde zur Erwägung überwiesen.

— **Bezirkseisenbahnrat für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg.** In der am 13. d. M. in Danzig unter dem Vorsitze des Eisenbahndirektionspräsidenten Simson-Königsberg abgehaltenen 21. ordentlichen Sitzung wurden folgende Beschlüsse gefaßt: 1. Der Antrag auf Beförderung kohlensäurehaltiger Mineralwässer und Bier in Flaschen mit allen Zügen wurde abgelehnt. 2. Bei dem Antrage auf Verallgemeinerung des Ausnahmetarifs C 1 bezw. Einführung als Notstandstarif wurde Vertagung beschlossen. 3. Bei dem Antrage auf Einführung direkter Tarife für Stück-

güter und Wagenladungen zwischen den Stationen der Staatsbahnen und den Stationen der Kleinbahnen wurde beschlossen, es sollen den in Betracht kommenden Güterabfertigungen der Staatsbahnen die Kleinbahntarife zur Benutzung mitgeteilt werden. 4. Der Antrag auf Beförderung von Wild als Eilgut zu dem gleichen Frachtsatze wie für Fische wurde angenommen. 5. Zurückgezogen wurde der Antrag auf Beförderung frischer Südfrüchte während der Wintermonate Dezember, Januar, Februar und März als Eilgut zum gewöhnlichen Frachtguttarif. 6. Der Antrag auf Beibehaltung der bestehenden Tarife für Zucker wurde mit Rücksicht darauf, daß die ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen in ihrer Sitzung am 8. d. M. sich gegen eine Änderung der bestehenden Tarife für Zucker ausgesprochen hat, zurückgezogen. 7. Der nachträglich zur Beratung angemeldete Antrag: den Versand der zum Haushaltsbedarf der Molkereigenossen erforderlichen Mengen von Molkereiprodukten auf dem Rücktransport der leeren Milchkannen von der Molkerei innerhalb jener auf Milchversandschein zu gestatten, wurde angenommen. Hierauf folgte die Beratung verschiedener Anträge auf Zugverbesserungen zur Herstellung neuer Anschlüsse usw., welche teils angenommen, teils abgelehnt und zurückgezogen wurden, schließlich eine Besprechung des bestehenden Fahrplans der drei Direktionsbezirke. Die nächste Sitzung wird am 10. November d. J. in Königsberg abgehalten werden.

— **Brand eines Eisenbahnschwellenlagers an der Berliner Ringbahn.** Am 15. d. M. gegen 3 Uhr nachmittags sind amtlicher Meldung zufolge vermutlich durch Funkenauswurf von einem vorbeifahrenden Ringbahnzug die auf den eisenbahnseitigen Lagerplätzen neben dem Bahnhof Putlitzstraße und dem Güterbahnhof Moabit lagernden neuen Eisenbahnschwellen in Brand gesetzt worden. Infolge der schnellen Entwicklung des Feuers mußte der Verkehr auf den Ringbahngleisen zwischen Gesundbrunnen und Beußelstraße sowie zwischen Lehrter Hauptbahnhof und Spandau vorübergehend eingestellt werden. Die Züge wurden von Spandau über die Stadtbahn geleitet; die Reisenden vom Lehrter Bahnhof wurden über die Stadtbahn nach Westen und Norden befördert. Personen sind bei dem Großfeuer nicht verletzt worden. An Material wurden umfangreiche Schwellenstapel vernichtet.

Wie den „B. N. N." berichtet wird, stand in unmittelbarer Nähe des Nordrings und der Lehrter Eisenbahn der etwa 20 Morgen große fiskalische Lagerplatz mit getränkten und ungetränkten Schwellen in Flammen, von denen gegen 3000 Stück vernichtet wurden. Unbeschreiblich war das Schauspiel, welches sich dort den Blicken darbot. Mächtiger Qualm von den mit Teer getränkten Schwellen stieg zum blauen Himmel empor und wälzte sich dann auf das Krankenhaus Bethesda. Von hier aus war die Feuerwehr alarmiert worden mit dem Bemerken, daß 200 Kranke in Gefahr schwebten. Um 3 Uhr 15 Minuten begann der Angriff der Feuerwehr, um 3½ Uhr waren schon ein Dutzend Dampfspritzen in Tätigkeit, und wenige Minuten später waren 17 Löschzüge versammelt, die mit sämtlichen Dampfspritzen vorgingen. Alle Anstrengungen schienen anfänglich vergeblich. Die Flammen gewannen immer mehr an Ausdehnung, die Hitze wurde immer größer, so daß die Rohrführer nur mit Asbestschilden ausgerüstet, hinter Türen und mit Asbesthandschuhen angetan sich dem Feuer nähern konnten. Das in unmittelbarer Nähe der Brandstelle liegende umfangreiche Stellwerk der Eisenbahn, dessen Einrichtung mehr als 250 000 ℳ gekostet haben soll, schwebte in großer Gefahr. Die Schwellen von den 20 dort liegenden Gleisen der Eisenbahn drohten Feuer zu fangen. Mehrfach mußte die Feuerwehr diese Schwellen ablöschen. Erst in später Abendstunde war die Feuerwehr soweit des Feuers Herr, daß sie mit einem Teile abrücken konnte. Die vollständige Ablöschung nahm noch viel Zeit in Anspruch. Leider ist es dabei nicht ohne Erkrankungen von Feuerwehrleuten abgegangen. Besonders über Trockenheit der Augen, die bei vielen durch die Hitze gelitten haben, wurde viel geklagt. Aber auch infolge Herzschwäche mußten mehrere ausspannen. Kurz vor 7 Uhr wurde der Betrieb wieder aufgenommen.

— **München - Reichenhall - Berchtesgaden.** Der Besuch von Reichenhall und Berchtesgaden ist in diesem Jahre wesentlich erleichtert worden. Die bayerische Eisenbahnverwaltung hat seit dem 15. d. M. durchgehende Züge mit allen drei Wagenklassen zwischen München und Berchtesgaden eingerichtet. Die Züge verlassen den Münchener Hauptbahnhof 8.35 früh und 12.50 mittags. Sie treffen in Berchtesgaden um 2 und um 5.50 ein, in Reichenhall etwa 1½ Stunden früher. Diese Züge bieten bequeme Anschlüsse an die Nachtschnellzüge nach München, z. B. an den neuen preußisch-bayerischen Nachtschnellzug von Berlin über Jena, ab Anhalter Bahnhof 8.45 abends. Die Gegenzüge gehen von Berchtesgaden 7 Uhr früh und 4.50 nachmittags ab. Der Frühzug findet in München unmittelbaren Anschluß nach Berlin über Regensburg, so daß man noch an demselben Abend drei Minuten vor Mitternacht wieder in Berlin ist. Mit dem Nachmittagszuge erreicht man noch die Mehrzahl der Nachtschnellzüge ab München. Die Züge verkehren bis zum 15. September.

— **Anerkennung für das Personal der sächsischen Staatseisenbahnen.** Das sächsische Finanzministerium hat die Generaldirektion der Staatseisenbahnen beauftragt, dem gesamten Personal aus Anlaß des günstigen Abschlusses der Staatseisenbahn-Betriebsrechnung für das Jahr 1903, nachdem es durch das den Weisungen der Aufsichtsbehörden entsprechende, sachverständige und pflichtgetreue Zusammenwirken aller Dienststellen gelungen ist, die Betriebsausgaben der Staatsbahnverwaltung unter voller Wahrung ihrer Aufgaben wiederum nicht unwesentlich herabzumindern, die Anerkennung der Königlichen Staatsregierung auszusprechen. Gleichzeitig hat das Finanzministerium dem Vertrauen Ausdruck gegeben, daß bei der hervorragenden Bedeutung, die eine angemessene Verzinsung der großen, in den Staatseisenbahnen angelegten Werte für das Gedeihen des ganzen Staatswesens besitzt, auch fernerhin, soweit es die Betriebssicherheit und die wirklichen Bedürfnisse des Verkehrs gestatten, die größte Wirtschaftlichkeit im Staatseisenbahnbetrieb beobachtet wird.

— **Mittlerer technischer Staatsdienst in Württemberg.** In dem Aufsatz der Nr 17 S. 261 d. Ztg. ist angeführt, daß in den Kreisen der mittleren Techniker vielfach Wünsche laut geworden seien wegen Erhöhung der Anforderungen in schulwissenschaftlicher Hinsicht für die Kandidaten des technischen Staatsdienstes. Neuerdings ist nun eine Eingabe des württembergischen Baubeamtenvereins an die Staatsregierung, es möchte die Befähigung zur Bekleidung der Stellen der Bahnmeister, technischen Eisenbahnsekretäre, Oberamts-Bau- und Wegemeister usw. von dem Besitz der wissenschaftlichen Befähigung für den einjährig-freiwilligen Dienst abhängig gemacht werden, abschlägig beschieden worden. Ebenso erging es einer Eingabe des württembergischen Bautechnikerverbandes, dahingehend: es möchte für die Zulassung zur Vorprüfung für die Bauwerkmeisterprüfung und für den Besuch der höheren Klassen der Baugewerkschule der Besitz des Einjährig-freiwilligen-Zeugnisses verlangt werden. Begründet ist die Abweisung mit der für die Staatsverwaltungen eintretenden Einschränkung in der freien Auswahl der jeweils geeigneten Persönlichkeiten und dem Nachteil, der für weite Kreise der Bevölkerung in der Erschwerung der Berufswahl eintreten würde. Die Stuttgarter Handwerkskammer hat sich in ihrer letzten Plenarsitzung auch mit der Frage befaßt, und es ist bemerkenswert, daß sie beschlossen hat, der Staatsregierung wegen ihrer Stellungnahme den Dank auszusprechen. Ein Antrag des Vorstandes dieser Kammer, von den in die Baugewerkschule in Stuttgart eintretenden Maschinentechnikern das Bestehen einer Gesellenprüfung zu verlangen, wurde zurückgestellt.

— **Zum Neckar-Donaukanal** wird uns in Verfolgung der Mitteilungen in Nr 40 S. 653 d. Ztg. geschrieben, daß neuerdings auch die hessische Regierung, welche mit den kurzen Strecken bei Wimpfen und Hirschhorn beteiligt ist, Stellung zu der Kostenfrage genommen hat; sie will sich aber bei der Bedeutungslosigkeit des Unternehmens für die hessischen Orte weder an den Herstellungs-, noch an den Betriebskosten beteiligen. Dagegen ist sie mit der Aufstellung eines Planes auf alleinige Kosten Württembergs einverstanden. Hierzu soll demnächst eine Kommission von Vertretern der drei Uferstaaten zusammentreten. Eine Forderung wegen der Kosten der Vorarbeiten ist wohl während der gegenwärtigen Tagung der württembergischen Landstände nicht zu erwarten.

Zeitungsnachrichten zufolge hat der Vorsitzende des Kanalkomitees mit einem Techniker des württembergischen Ministeriums des Innern die Übergangsstrecken über die Wasserscheiden zwischen den Tälern der Rems und Aal sowie des Kochers und der Brenz im nördlichen Teile des schwäbischen Jura bereist. Nach den vorläufigen Erhebungen würde die Überschreitung dieser Wasserscheiden — die zwischen Kocher und Brenz fällt mit der europäischen Wasserscheide zusammen — keine allzugroßen Schwierigkeiten bereiten, auch soll genügendes Wasser vorhanden sein. Nicht so günstig liegt die Sache im oberen Teile des Remstals, wo insbesondere auch wenig Wasser ist. Hier ist gedacht, den Kanal von Aalen seitlich gegen das Gebirge — den Aalbuch — zu rücken und von der Gegend bei Heubach am Rosenstein gegen Gmünd in das Remstal herabzuführen.

Mit der Kanalfrage haben sich auch die Papierfabrikanten Württembergs in einer Eingabe an die Generaldirektion der Staatseisenbahnen beschäftigt, indem sie auf die Vorteile der billigen Wasserfrachten für Papierfabrikanten außerhalb Württembergs verweisen, welch letztere keine Wasserstraßen haben. Der „Schwarzwälder Bote", welcher sich mit dieser Eingabe beschäftigt, bemerkt dazu, daß große Mengen Papier aus Süddeutschland und Österreich auf dem Rhein verfrachtet würden,

und daß, wenn der Neckar-Donaukanal bereits bestehen würde, diesem jährlich mindestens 200 000 t Papier zur Verfrachtung zugeflossen sein würden.

— **Die Betriebsmittelgemeinschaft und die IV. Wagenklasse.** Aus den Erklärungen des Staatsministers v. Brauer vom 8. d. M. in der ersten badischen Kammer geben wir im Nachtrag zu unseren bisherigen Mitteilungen diejenigen über die Betriebsmittelgemeinschaft und die IV. Wagenklasse in dem vom „Schwäb. Merk." gebrachten Wortlaut wieder:

„Schon vor zwei Jahren habe ich erklärt, daß allerdings nötig und erreichbar mir erscheint, wenn man den Versuch macht, den Wagenpark der verschiedenen deutschen Eisenbahnverwaltungen, in erster Linie den Güterwagenpark und dann noch den Lokomotivenpark, als einen gemeinsamen anzusehen, als einen solchen, bei dem das Eigentum zwar jeder Bahnverwaltung gesichert bleibt, aber die Ausnutzung genau so stattfindet, als ob das gesamte deutsche Eisenbahnnetz ein einheitliches wäre. Diesem Gedanken bin ich weiter nachgegangen; er ist auch in anderen Staaten schon hervorgetreten, und das hat zur Folge gehabt, daß schon vor einem Jahr, im Juni vorigen Jahres, der preußische Eisenbahnminister v. Budde, der württembergische Eisenbahnminister v. Soden und meine Wenigkeit jeder mit einem Referenten in Frankfurt a. M. zusammenkamen, ohne daß die sonst so findige Presse auch nur das geringste davon gemerkt hat. Wir haben damals diese Frage sehr gründlich durchgesprochen. Es waren nur vertrauliche Vorbesprechungen, niemand war von seinem Staat offiziell dazu ermächtigt, aber wir sind soweit gekommen, daß wir uns dahin geeinigt haben, eine Kommission einzusetzen, welche die Frage weiter prüfen soll, ob eine solche Betriebsmittelgemeinschaft, wie man sie auch nennen kann, ausführbar ist. Die weiteren Verhandlungen, die noch im Laufe sind und über die ich deshalb keine nähere Auskunft geben kann, haben allerdings sehr große Schwierigkeiten in rechnerischer Beziehung gezeigt. Sie haben gezeigt, daß es ziemlich schwierig ist, die Kosten der Reparaturen zu verteilen, wenn z. B. ein badischer Wagen bis Königsberg durchläuft und dort reparaturbedürftig wird, und ähnliches. Das sind Schwierigkeiten, die sich wohl noch einmal lösen werden. Die Verhandlungen, wie gesagt, schweben noch und ich weiß nicht, bis wann sie werden zu Ende geführt werden. Jedenfalls aber, wenn sie zu einem Ergebnis führen sollten, würde es ein solches sein, das nur mit Zustimmung der Stände in Kraft treten könnte.

Bei dieser Gelegenheit haben wir Minister damals in Frankfurt auch die Personentarifreform-Vorlage besprochen und sind vor allem uns darüber einig geworden, daß, wenn es zu einer solchen Betriebsmittelgemeinschaft kommt, es auch nötig ist, daß die Personentarife in Gleichheit gesetzt werden. Die Hauptschwierigkeit liegt allerdings — das läßt sich gar nicht leugnen — bei uns darin, daß ich habe erklären müssen, daß wir nur sehr ungern unsere so beliebten badischen Kilometerhefte aufgeben würden, wenn es auch kein schließlicher absoluter Hindernisgrund sein sollte, und daß ich ferner darauf hingewiesen habe, daß bei uns die IV. Wagenklasse sehr unbeliebt sei."

Hierüber äußerte der Minister weiter: „Es muß entweder — das haben wir immer gefühlt — Norddeutschland seine IV. Wagenklasse aufgeben — was unter Staatsminister Maybach einmal nahe daran war — oder die IV. Klasse in Süddeutschland eingeführt werden. Jetzt hat Preußen nicht die geringste Lust, die IV. Wagenklasse aufzugeben, und ich begreife das auch. Die IV. Wagenklasse ist außerordentlich beliebt geworden, seit die Wagen so vorzüglich gebaut werden, wie heutzutage es der Fall ist. Es ist nicht mehr wie früher, wo sie allerdings einem Packwagen ähnlicher sahen, als einem menschlichen Beförderungsmittel. Es sind schöne luftige Räume und teilweise sogar für diesen Kleinverkehr unter Umständen für den Reisenden angenehmer, als die III. Klasse, weil man reichlich Gelegenheit hat, sich in dem Wagen zu bewegen. Bis jetzt besteht aber bei uns im Süden eine große Abneigung gegen die IV. Klasse, und daran kann die Sache möglicherweise scheitern. Allerdings hoffe ich, daß die Abneigung gegen die IV. Wagenklasse bei uns ähnlich verschwinden wird, wie auch die große Abneigung, die gegen die Bahnhofsperre bestand, nach und nach verschwunden ist. Es sind jetzt 6 Jahre her, da hat unsere zweite Kammer den Beschluß gefaßt: die Regierung soll hiermit ebenso dringend wie höflich ersucht werden, niemals mit dem Gedanken umgehen zu wollen, die Bahnhofsperre einzuführen, und auf dem letzten Landtag ist einstimmig die Bahnhofsperre — nahezu einstimmig wenigstens — als eine berechtigte Einrichtung anerkannt worden. Ein ähnlicher Umschwung kann auch mit Bezug auf die IV. Wagenklasse eintreten. Er ist eingetreten überall da, wo die IV. Wagenklasse praktisch in Vollzug gesetzt worden ist, so namentlich in Hessen und namentlich auch in Elsaß-Lothringen. Es fahren neuerdings preußische Züge bis nach Metz und Straßburg herunter mit IV. Klasse, und diese haben elsässischen Abgeordneten verschiedener politischer Parteien Anlaß gegeben, im Reichstag den Minister für die Reichseisenbahnen zu bitten, die IV. Wagenklasse in ganz Elsaß einführen zu wollen. Ich glaube, wenn das heute bei uns geschähe, wenige Monate später der Ruf erschallen würde nach der IV. Wagenklasse. In der Tat besteht hier nur ein Mißverständnis — möchte ich es fast nennen —, wenn gewisse Leute nach dem Zwei-Pfennigtarif schreien und doch von der IV. Wagenklasse nichts wissen wollen. Die IV. Wagenklasse ist eben der Zwei-Pfennigtarif, und die Einrichtung der Wagen als solche ist so gut, daß sie sich von der III. Wagenklasse fast gar nicht unterscheidet."

— **Der erste Schleppzug von Straßburg nach Basel.** Über die Fahrt des Dampfers „Joh. Knipscheer 9" mit dem Kahn „Christina" im Anhang von Straßburg nach Basel schreibt man der Köln. Ztg. von beteiligter Seite: Trotz der starken Strömung und mancherlei Hindernissen, die namentlich die Drahtseile an den zahlreichen Brücken boten, ging die Fahrt ohne Unfall von statten. Der Dampfer und der Kahn, der 6000 Zentner Ladung hatte, verließen am 31. Mai, morgens um 6 Uhr, Kehl und erreichten nachmittags um 4 Uhr Rheinau. Hier mußte der Schleppzug Anker werfen, weil das Brückendrahtseil durch seine niedrige Lage die Weiterfahrt hemmte. Nachdem dieses Hindernis in dreistündiger Arbeit beseitigt war, konnte die Fahrt fortgesetzt werden. Ein heftig einsetzender Sturm und die hereinbrechende Dunkelheit zwangen den Schleppzug, etwa 3,5 km unterhalb der Schiffbrücke Schönau-Weisweil um 9 Uhr abends vor Anker zu gehen. Am folgenden Tage in frühester Morgenstunde wurden die Anker gelichtet; die Fahrt verlief gut bei herrlichem Wetter, nur die Geschwindigkeit sank bei der zunehmenden Strömung. Gegen 9 Uhr abends war Neuenburg, das Ziel des zweiten Tages, erreicht. Wieder am frühen Morgen wurden die Anker gelichtet, doch nun begann das schwerste Stück Arbeit: die Durchfahrt durch die Neuenburger Eisenbahnbrücke (bei Müllheim, im Zuge der Zweigbahn nach Mülhausen). Das Gefälle des Rheins ist hier das stärkste; pfeilschnell schießen die Fluten dahin, mit ungeheurer Wucht zwingen sie sich durch die Brückenöffnung und bereiten dem mit äußerster Kraft arbeitenden Dampfer ein gewaltiges Hindernis. Aber auch dieses Hindernis wird überwältigt, und der Schiffzug rückt seinem Ziele immer näher. Schon winken in der Ferne die Türme der Stadt Basel. Ein zahlreiches Volk hält die Ufer besetzt und bewundert das bisher noch nie gesehene Schauspiel. Punkt 7 Uhr läuft der Schleppzug in Basel ein, von einer großen Menschenmenge begeistert begrüßt. Von verschiedenen Seiten donnern Böller, von allen Häusern wehen Flaggen. Nachdem der Dampfer gegenüber dem alten Hotel Des trois Rois festgemacht hatte, gingen die Teilnehmer dieser denkwürdigen Fahrt an Land. Hier wurden sie von Vertretern der schweizerischen Regierung und von Chefs hervorragender Baseler Handelsfirmen empfangen, die insbesondere dem Führer der Reise, Direktor Joh. Knipscheer, für seine zielbewußte Arbeit und Tatkraft lebhaften Dank aussprachen und gleichzeitig ihrer hohen Genugtuung über das treffliche Gelingen der Versuchsfahrt Ausdruck gaben. Die Teilnehmer der Fahrt folgten dann einer Einladung der großen Handelshäuser Basels zu einem Festmahle in der Kunsthalle. Während des Festmahles feierte der Syndikus der Baseler Handelskammer das für das alte Handelsemporium Basel bedeutungsvolle Ereignis und dankte nochmals den modernen Argonauten und ihrem Führer, Direktor Knipscheer. Letzterer schilderte hierauf das Werden des Projekts der Versuchsfahrt Straßburg-Basel und seine Ausführung, hob die hohe Bedeutung der Durchführung des Rheinschiffahrtsverkehrs nach Basel für das gesamte Schweizerland hervor und ließ seine Rede ausklingen in ein Hoch auf das Wachsen, Blühen und Gedeihen der Stadt Basel. Das gute Gelingen der Fahrt hat die Durchführbarkeit der Großschiffahrt auf der Strecke Straßburg-Basel gezeigt, wenngleich diese Schiffahrt vorderhand auch nur in kleinerem Umfange möglich ist, bis die beteiligten Uferregierungen die Hindernisse an den Brücken beseitigt haben. Vorbereitende Schritte in dieser Beziehung sind schon unternommen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind zu Regierungsbaumeistern ernannt: die Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Johann Grehling aus Offenbach a/M. und Gustav Hammer aus Bergen, Kreis Rügen. — Zur Beschäftigung sind überwiesen: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Albach, bisher zur Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft beurlaubt, der Eisenbahndirektion in Hannover, Lichtenfels und Paul Lehmann der Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Georg Goldschmidt in Breslau ist aus dem Staatsdienste ausgeschieden.

Bei der Verwaltung der badischen Staatseisenbahnen sind versetzt: Betriebsinspektor, Oberbetriebsinspektor Karl Wesch in Konstanz nach Freiburg und Betriebsinspektor, Oberbetriebs-

inspektor Wilhelm Malsch in Offenburg nach Konstanz. — Übertragen wurde dem Zentralinspektor, Güterinspektor Edmund Armbruster bei der Generaldirektion unter Verleihung des Titels „Oberbetriebsinspektor“ die etatsmäßige Amtsstelle des Betriebsinspektors in Offenburg.

Österreich.

— **Wirkungskreis der Betriebsleitung der österreichischen Staatsbahnen in Czernowitz.** Der auf Grund des Allerhöchst genehmigten Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung vom 15. Januar 1896 in Czernowitz errichteten, mit der unmittelbaren Leitung und Überwachung des lokalen Betriebsdienstes auf den Staatsbahnstrecken Nepolokoutz-Itzkany und Czernowitz (Zuczka) - Nowosielitza sowie auf den Linien der Bukowinaer und der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen betrauten Betriebsleitung in Czernowitz wurde mit Wirksamkeit vom 1. Juli d. J. ein wesentlich erweiterter Wirkungskreis eingeräumt. Die Zuständigkeit der genannten Betriebsleitung wird fortan im wesentlichen jener der Staatsbahndirektionen entsprechen.

— **Staatseisenbahnrat.** Der Vertreter des Bundes österreichischer Industrieller im Staatseisenbahnrat hat mehrere Anträge eingebracht, und zwar zunächst den, daß die einschränkende Fassung des § 61 Betriebsreglements abgeändert werde, indem die nachträgliche Frachtberechnung auf Grund des Zusammenstoßes in den Verbandsverkehren auch dann zulässig sein soll, wenn die betreffende Ermäßigung nicht für die ganze Strecke aller beteiligten Eisenbahnen Geltung hat. Ein weiterer Antrag ging dahin, daß die Haftpflicht der Bahnen auch auf alle Schäden ausgedehnt werde, welche aus der unzulänglichen Beschaffenheit der beigestellten Lademittel erwachsen. Ferner wurde ein Antrag gestellt, daß im Falle der Beistellung von 12- und 15 tonnigen Wagen nur dann die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte eintreten soll, wenn vom Aufgeber die Beistellung eines solchen Wagens besonders verlangt wurde. Endlich wurde in einem Antrage die Erhöhung der Entladefrist von 24 Stunden verlangt, da infolge der verspäteten Zustellung der Avisi sehr häufig Wagenstandgelder ohne Verschulden des Empfängers erwachsen. Letzterer Antrag wurde abgelehnt, dagegen zugesagt, daß im Falle unverschuldeter Überschreitung der straffreien Frist das größte Entgegenkommen betätigt werden wird. Die anderen Anträge werden der Direktorenkonferenz zur Beschlußfassung übermittelt werden.

— **Der Kohlenbedarf der österreichischen Staatsbahnen.** Bei den Staatsbahndirektionen Wien und Krakau gelangte kürzlich die Lieferung des Bedarfes der österreichischen Staatsbahnen an mineralischer Kohle für die Zeit vom 1. Januar 1905 bis 31. Dezember 1905 im Ausmaße von 1 712 000 t und 642 000 t, insgesamt also 2 354 000 t zur Ausschreibung. Die diesmalige Ausschreibung enthält auch die Bestimmung, daß es den Mitbietern anheimgegeben ist, einen mehrjährigen Abschluß in Antrag zu bringen. Die Gesamtmenge des Vorjahres umfaßte 2 172 000 t mit einem Gesamtaufwande von 15 350 000 Kr. Da die Lage des Kohlenmarktes seit dem Vorjahre eine weitere Verschlechterung erfahren hat und die Preise weiter zurückgegangen sind, so glaubt man, daß die Deckung des gesamten Bedarfes sich für das Jahr 1905 mit einem Kostenaufwande von rund 15 000 000 Kr. werde ermöglichen lassen. Von der Gesamtmenge entfallen rund 1 100 000 t auf Steinkohle, 1 100 000 t auf böhmische Braunkohle und etwa 180 000 t auf andere Braunkohle. Der gedrückten Lage des einheimischen Kohlenmarktes hat die Staatseisenbahnverwaltung schon im Vorjahre Rechnung getragen, indem der Gesamtabschluß an ausländischen Kohlen nur 11 500 t umfaßte. Für das Jahr 1905 ist nur noch der Bezug von 7000 t oberschlesischer Kohle in Aussicht genommen. Wesentliche Verschiebungen in den bisherigen Ziffern und Bezugsquellen der für die Staatsbahnen gelieferten Kohlen dürften kaum zu erwarten sein.

— **Die Bahnverbindung Salzburg - Berchtesgaden.** Die bayerische Abgeordnetenkammer genehmigte bekanntlich unter anderem auch den Bau der Lokalbahn Berchtesgaden-Schellenberg im Anschluß an die bestehende Bahn Salzburg-Drachenloch. Die Bestrebungen nach Einbeziehung in den Bahnverkehr mit Salzburg begannen schon 1873; Berchtesgaden erhielt zunächst den Anschluß an das bayerische Eisenbahnnetz durch die Lokalbahn Reichenhall-Berchtesgaden. Auf österreichischem Gebiete wurde die Straßenbahn Salzburg - Drachenloch mit Dampfbetrieb gebaut. In den Jahren 1902 und 1903 wurde ein amtlicher Entwurf für eine vollspurige Straßenbahn von Berchtesgaden bis zur Landesgrenze zum Anschlusse an die Linien der Salzburg - Drachenlochbahn ausgearbeitet, und soll dieser Entwurf nunmehr zur Ausführung gelangen. Für den Betrieb der Straßenbahn ist die Verwendung von Motorwagen vorgesehen. Neben dem Personenverkehr soll der Güterverkehr in beschränktem Maße zur Befriedigung rein örtlicher Bedürfnisse erfolgen. Die ganze Bahn ist 13,98 km, die Teilstrecke auf bayerischem Staatsgebiete 12,5 km lang. Nach dem Übereinkommen mit der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft sollen die Züge die ganze Strecke Salzburg - Berchtesgaden und zurück durchfahren. Die gesamten Baukosten der Bahn Berchtesgaden-Drachenloch werden auf 1 812 700 ℳ, für 1 km Bahnlänge rund 129 700 ℳ, berechnet. Nach Abzug verschiedener Beiträge, darunter 134 700 ℳ von der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft für die Teilstrecke Landesgrenze - Drachenloch, verbleibt ein von den bayerischen Staatsbahnen zu tragender Bauaufwand von 1 524 800 ℳ oder für 1 km 122 000 ℳ. Es wird auf eine Verzinsung von 1,5 % gerechnet.

— **Reiseverkehr aus Rußland nach Österreich.** Der Landesverband für Fremdenverkehr in Niederösterreich hat das Eisenbahnministerium gebeten, mit allem Nachdrucke darauf hinzuwirken, daß für den Personenverkehr von St. Petersburg und Moskau nach der Schweiz, Tirol, der französischen und italienischen Riviera über Wien eine ganzjährige tägliche Schnellzugverbindung mit möglichst verkürzter Fahrzeit eingeführt werde. Veranlassung hierzu gab die Tatsache, daß bisher der St. Petersburg - Wien - Nizza - Expreßzug nur während der Wintermonate zweimal wöchentlich verkehrte, für die Dauer des Sommers und Herbstes jedoch aufgelassen wurde, ferner daß für Reisen aus Rußland über Wien nach Tirol und der Schweiz auch im Sommer nur ein täglicher, nicht sehr günstiger Zug St. Petersburg-Wien-Innsbruck und St. Petersburg-Wien-Zürich vorgesehen ist, während über Berlin günstigere Verbindungen bestehen.

— **Fahrpreisbegünstigungen für Eisenbahnarbeiter.** Die österreichischen Staatsbahnen und eine größere Zahl österreichischer Privatbahnverwaltungen sind übereingekommen, den im Eisenbahndienste verwendeten Arbeitern und Tagelöhnern gegenseitig ab 1. Juli d. J. die nachstehend angeführten Fahrbegünstigungen zuzugestehen:

a) Sofern diese Arbeiter und Tagelöhner eine mindestens dreijährige ununterbrochene Dienstleistung bei einer der an dem Übereinkommen beteiligten Bahnverwaltungen zurückgelegt haben, für ihre eigene Person eine 50 %ige Ermäßigung des Fahrpreises.
b) Sofern diese Arbeiter und Tagelöhner eine mindestens fünfjährige ununterbrochene Dienstleistung bei einer der an diesem Übereinkommen beteiligten Bahnverwaltungen zurückgelegt haben, für ihre eigene Person die Fahrt zum sog. Regie- (Personal-) Preise und für ihre Familie eine 50 %ige Ermäßigung des Fahrpreises.
c) Sofern diese Arbeiter und Tagelöhner eine mindestens zehnjährige ununterbrochene Dienstleistung bei einer der an diesem Übereinkommen beteiligten Bahnverwaltungen zurückgelegt haben, für ihre eigene Person die freie Fahrt und für ihre Familienangehörigen eine 50 %ige Ermäßigung des Fahrpreises.

Die Begünstigungen werden nur für die III. Wagenklasse gewährt, und haben in Ansehung des Ausschlusses einzelner Strecken von der Freifahrtbegünstigung, der Schnellzugbenutzung, des Freigepäcks, des Begriffs der Familienangehörigen, der Form der Fahrbegünstigungsgesuche und der Rückvergütigungen bezahlter Fahrgebühren die diesfälligen Bestimmungen des „Übereinkommens der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnverwaltungen über die gegenseitige Gewährung von Fahrbegünstigungen für Bahnbedienstete und deren Angehörige bei dienstlichen und Privatreisen“ vom 27. September 1894 sinngemäße Anwendung zu finden.

— **Ein Stadtbureau der österreichischen Staatsbahnen ist in Lemberg** am 8. d. M. eröffnet worden, dessen Wirkungskreis in folgendem besteht:

1. Ausgabe der Fahrkarten nach sämtlichen in Galizien und der Bukowina gelegenen sowie nach denjenigen auf österreichischen, ungarischen und ausländischen Bahnen gelegenen Stationen, nach welchen eine direkte Fahrkartenausgabe vom Zentralbahnhofe in Lemberg stattfindet;
2. Ausgabe der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte;
3. Entgegennahme von Bestellungen auf Zeitkarten jeder Art;
4. Verkauf von Personen- und Gepäcktarifen sowie von Fahrordnungsbüchern und sonstigen den Personenverkehr der österreichischen Staatsbahnen betreffenden Drucksachen;
5. schriftliche ued mündliche Auskunftserteilung an Parteien in Angelegenheiten des Personen- und Gepäckverkehrs.

Gleichzeitig wurde der Wirkungskreis des Auskunftsbureaus der Staatsbahndirektion in Lemberg auf die Auskunftserteilung in Gütertarifangelegenheiten eingeschränkt.

— **Ausstellung des Eisenbahnministeriums in St. Louis.** Die vom österreichischen Eisenbahnministerium im österreichischen Regierungspavillon der Weltausstellung in St. Louis veranstalteten beiden Sonderausstellungen (fachtechnische Eisenbahnausstellung und Ausstellung von Landschaftsbildern aus dem Bereiche der österreichischen Eisenbahnen) finden, wie aus Mitteilungen amerikanischer Blätter hervorgeht, die ungeteilte Anerkennung der zahlreichen Ausstellungsbesucher.

Übrige europäische Länder.

— **Vom Bau der Jungfraubahn.** In wenigen Tagen wird, so schreibt die Köln. Ztg., die Bohrung des Eigertunnels der Jungfraubahn auf der Höhe von 3000 m über dem Meere angelangt sein. Wie man vernimmt, haben sich die Befürchtungen, die man zuerst für die Gesundheit der Arbeiter in solchen Höhen hatte, als grundlos erwiesen. Die Bergkrankheit wird ja, wie man längst weiß, durch die Anpassung an die höheren Luftschichten bald überwunden. Nach Verlauf von sechs Monaten glaubt man, werde der Ausgang des Eigertunnels auf der Südseite oberhalb der Berglihütte erreicht sein. Diese Station wird 3300 m über dem Meer liegen. Die Arbeiten an der Jungfraubahn wurden auch während des Winters fortgesetzt. Damit erbringen die Unternehmer neuerdings den Beweis, daß sie Ernst machen und das Unternehmen zu Ende führen. Man hat zuerst über den Plan der Jungfraubahn vielfach gelacht, und der Tod seines Urhebers, Guyer-Zellers, hat einmal die Weiterführung sehr gefährdet erscheinen lassen. Die Anziehungskraft der im Vorjahre eröffneten Station Eigerwand hat indes das Unternehmen wieder bedeutend gehoben, so daß die Weiterführung dieses technischen Wunders kaum mehr in Frage gestellt sein dürfte.

— **Die Eisenbahnverbindung von Genua mit seinem Hinterlande** genügt bei der raschen Entwicklung dieses großen italienischen Seehafens den Anforderungen des Verkehrs umsoweniger, als der steile Abfall der Appeninen der Linienführung große Schwierigkeiten bereitete. Kommen doch in der 1853 erbauten Bahnlinie Genua-Novi Steigungen von 1:28 vor, welche auch in dem 3,2 km langen berühmten Giovitunnel nur auf 1:33 bis 1:34,5 ermäßigt sind. Dies gab Veranlassung zum Bau der sogen. Hilfslinie von Ronco, welche im Jahre 1889 eröffnet wurde. Sie zweigt bei dem Güterbahnhof Sampierdarena von der alten Hauptbahn ab und geht westlich neben ihr entlang, bis sie beim Austritt aus dem Scheiteltunnel in rund 324 m Meereshöhe auf der Station Ronco wieder in die alte Linie einmündet. Die Station Ronco ist 27,7 km von Genua entfernt. Die Hilfslinie spart rund 37 m an Höhe, da die alte Giovibahn um so viel höher in das zum Gebiet des Po gehörende Scriviatal eintritt. Außerdem konnte das Steigungsverhältnis der Roncobahn weit günstiger gestaltet werden. Es beträgt höchstens 1:62 auf der offenen Bahn und 1:85 in dem Roncotunnel. Dieser ist ein wenig über 8 km lang.

Aber auch diese Hilfslinie genügt nicht mehr dem neuerdings außerordentlich gewachsenen Verkehr von Genua. Es sind daher, wie wir bereits in Nr 37 S. 603 d. Ztg. mitteilten, neue Entwürfe zur Entlastung der Stammbahn Genua-Novi bezw. Tortona aufgestellt. Wir entnehmen über diese einem Aufsatz von Charles R. King in „Engineering News“ noch folgende interessante Einzelheiten:

Der erste Entwurf rührt von der Mittelmeergesellschaft her. Er sucht eine ganz neue Linie auf. Diese liegt von Genua bis nahe zur Wasserscheide, östlich von der bestehenden Bahn. Dann überschreitet sie beide Zweige dieser und gewinnt mit Hilfe zweier Kehrtunnel die Höhe des unteren Einganges des Scheiteitunnels bei Isoverde. Dieser Tunnel ist gradlinig mit einer Länge von rund 10 km geplant. Sein oberes Mundloch, welches zugleich den höchsten Punkt der Bahn bezeichnet, liegt bei Voltaggio. Von hier geht die Bahn über Gavi nach Novi, erst kurz vor dieser Station mit der bestehenden Bahn sich vereinigend. Die Entfernung Genua-Novi würde nach diesem Entwurf 58,25 km betragen, das ist ungefähr 5 km mehr als auf der bestehenden Bahn. Dafür erhielte man aber flache Steigungen, höchstens 1:111 auf offener Strecke und 1:130 in dem langen Tunnel.

Der zweite Entwurf ist derjenige der Stadtverwaltung von Genua. Er zeichnet sich durch Kühnheit aus, indem er eine fast gradlinige Verbindung zwischen Genua und Tortona über Rigoroso und Villavernia in Aussicht nimmt, für die Richtung nach Novi durch eine Gleisverbindung mit der bestehenden Bahn oberhalb Serravalle Sorge tragend. Allerdings verlangt diese schöne Lösung einen ungefähr 20 km langen Scheiteltunnel, also einen zweiten Simplontunnel. Es wird dadurch aber auch viel erreicht. Die Entfernung Genua-Tortona wird auf 57,6 km ermäßigt gegen 71.1 km über Ronco und sogar gegen 76,6 km über Voltaggio. Der höchste Punkt der Rigorosolinie liegt auf 230 m, also 94 m niedriger als bei der Roncolinie und 131 m niedriger als beim Giovitunnel. Die Steigungen würden nicht mehr als 1:118 auf der offenen Bahn und 1:144 im Tunnel betragen. Auch die Entfernung Genua-Novi wird ermäßigt auf 44,7 km gegen rund 52,7 km auf den bestehenden Linien.

Die Stadtverwaltung von Genua berief eine Kommission von Sachverständigen zur Beurteilung der beiden Entwürfe. Dieses Urteil fiel sehr zu gunsten der Rigorosolinie aus, ungeachtet der großen Länge ihres Tunnels. H—e.

— **Öffentliche Automobilbetriebe in Italien.** Dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten wurde von einer eigens eingesetzten Kommission ein Gesetzentwurf unterbreitet, laut dessen die Regierung ermächtigt wird, den Betrieb von Selbstfahrern auf gewöhnlichen Straßen zwischen Orten, welche nicht durch Bahnlinien oder Straßenbahnen verbunden sind, zu unterstützen. Die Beihilfe richtet sich nach der Länge der durchfahrenen Strecke, nach der Größe des Verkehrs und nach der Anzahl der zur Verfügung stehenden Plätze und Tragfähigkeit der verwendeten Wagen und darf 400 L. für 1 km und Jahr nicht überschreiten bei Betrieb für Personen- und Güterverkehr und 300 L. bei bloßem Personenverkehr. Diese Staatsbeihilfe wird auf 5 Jahre gewährt, kann jedoch verlängert werden. Für diese Ausgabe wird im Etat 1904/05 ein Betrag von 200 000 L. ausgeworfen.

— **Elektrische Bahn auf den Vesuv.** Um zum Krater des Vesuvs zu gelangen, steht seit 1880 die bekannte Drahtseilbahn zur Verfügung, welche, in einer Höhe von 794 m beginnend, mit einer mittleren Steigung von 54 % einen Höhenunterschied von 388 m überwindet und so die Reisenden bis auf 100 m unterhalb des Gipfels des Vulkans bringt. Diese Bahn ging inzwischen in das Eigentum der Reisefirma Cook in London über, welche die Notwendigkeit einer Eisenbahnverbindung zwischen Neapel und der unteren Station der Drahtseilbahn erkannte. Sie hat eine solche Bahn nach dem Entwurf des Ingenieurs Strub in Zürich bauen lassen und vor kurzem dem Betriebe übergeben. In Ergänzung unserer ausführlichen Beschreibung dieser Bahn in Nr 41 S. 646 Jahrg. 1903 d. Ztg. teilen wir noch mit, daß diese im ganzen 7,5 km lange Bahn in 90 m Meereshöhe in Pugliano, dem höchsten Teil des Vorortes Resina, beginnt. Die Verbindung dieses Punktes mit Neapel bleibt den elektrischen Trambahnen überlassen, deren eine, genannt Circumvesuviana, jetzt noch im Bau ist. Der Anschluß der neuen Vesuvbahn an die elektrischen Trambahnen ist noch nicht endgültig geregelt. Die neue Bahn beginnt mit einer 3,15 km langen Adhäsionsstrecke, welche bis zu der Zentralstation reicht. Dort schließt sich eine 1,65 km lange Zahnstangenstrecke an bis zur Station Observatorium. Den Schluß bis zur Drahtseilbahn bildet wieder eine Adhäsionsstrecke von 2,7 km. Die Adhäsionsstrecken haben Steigungen bis 8 %, die Zahnstange bis 25 %. Der geringste Halbmesser für die Zahnstange ist 80 m, für die Adhäsionsstrecken 50 m. Kurz vor dem oberen Ende mußte in die Bahn eine Spitzkehre eingelegt werden, um die nötige Längenentwicklung für den letzten Anstieg zur Drahtseilbahn zu gewinnen.

Bei der Linienführung mußten die Schluchten möglichst vermieden werden, welche die Regengüsse des Herbstes und Winters in die leichte Puzzolanerde der Vesuvabhänge bis zu Tiefen von 10, ja 25 m einschneiden. Den sehr sorgfältigen Vorarbeiten ist dies soweit gelungen, daß an Mauerwerk für Stützmauern und kleine Brücken nur 3500 cbm auszuführen waren. Dabei ist der geringe Preis von 6 bis 10 Fr. für 1 cbm Mauerwerk zu beachten, welcher trotz der Schwierigkeit der Wasserbeschaffung dank der Niedrigkeit der Arbeitslöhne erzielt wurde. Der Tagelohn eines gewöhnlichen Arbeiters beträgt im Mittel 2 Fr., der eines Maurers 2,5 bis 3 Fr. Alle Erd- und Steintransporte werden in kleinen runden Körben im Gewicht von 40 bis 50 kg, die man auf der Schulter trägt, ausgeführt. Große Erdeinschnitte, einer von 10 000 cbm, sind in dieser Weise in kurzer Zeit hergestellt, mit beträchtlichen Transporten auf Steigungen von 25 %.

Der Oberbau hat stählerne, 0,1 m hohe Vignoleschienen von 20 kg/m Gewicht und 10,5 m Normallänge. Auf eine Schienenlänge entfallen 11, unter der Zahnstange 12 eichene Querschwellen. Diese kommen von den Kalksteinhängen der Apenninen, wo ausgezeichnete Eichen mit sehr hartem, festem Holz wachsen. Sie wurden 1,8 m lang, 16 bis 18 cm breit, 12 bis 14 cm hoch frei Bahnwagen Portici für 2,10 Fr. das Stück geliefert. Die Zahnstange gehört dem System Strub an, mit einem Schienenfuß gleich dem der Fahrschienen und einem oben gezahnten Kopf, welcher, von den Klauen der Fahrzeuge umfaßt, die größtmögliche Sicherheit gegen Entgleisungen bietet.

Die ungefähr in der Mitte der Bahn (am Fuß der Zahnstangenstrecke) belegene Zentral- oder Kraftstation enthält eine Einrichtung zur Gasbereitung, einen Gasbehälter nebst Zu-

behör, zwei Gasmotoren, die von ihnen bewegten Dynamos und eine Akkumulatorenbatterie. Im ungünstigsten Falle muß die Station 305 PS abgeben können. Die Spannung beträgt gewöhnlich 550 Volt, beim Laden der Batterie kann sie auf 770 Volt gesteigert werden.

Die Stromzuführung (Gleichstrom) erfolgt durch Oberleitung und zwar auf den Adhäsionsstrecken durch einen 8 mm starken Kupferdraht, auf der Zahnstangenstrecke durch zwei solcher Drähte. An den Leitungsstangen ist dann noch ein Draht befestigt, welcher der Drahtseilbahn den zu ihrem Betriebe erforderlichen Strom von der Kraftstation zuführt. Der Rückstrom erfolgt durch die Schienen, welche mit ihren Laschen durch einen auf die Anlageflächen gestrichenen metallischen Mastix in leitende Verbindung gebracht sind. Als Zubehör der Kraftstation sind noch die Vorrichtungen zur Ansammlung des Betriebswassers zu erwähnen und zwar zwei große Behälter mit einem Inhalt von 750 cbm und die Zisterne der Station mit 900 cbm. Das hier angesammelte Regenwasser muß für den Betrieb des Sommers ausreichen.

Die Bahn wird durch einen Wagen mit 24 Sitz- und 6 Stehplätzen befahren, welcher besetzt 10,5 t wiegt. Der Wagen fährt auf den Adhäsionsstrecken selbständig, wird aber auf der Zahnstrecke durch eine elektrische Zahnradlokomotive gedrückt bezw. aufgehalten. Diese wiegt 10,4 t und ist mit den nötigen Bremsen ausgerüstet. Die Gesamtkosten der neuen Bahn von Resina bis zur unteren Drahtseilstation haben 1 154 000 Fr. betragen.

Gleichzeitig mit diesem Neubau ist die alte Drahtseilbahn wesentlichen Verbesserungen unterzogen worden. Die eingreifendste ist der Ersatz der bisherigen Dampfmaschine durch einen elektrischen Gleichstrommotor von 55 PS. Die Gesamtkosten der Änderungen der Drahtseilbahn belaufen sich auf 160 000 Fr.

— **Eine verbesserte Verbindung Englands mit der Schweiz, Süd- und Westeuropa** wurde durch den neuen Expreßdienst der London Brighton & South Coast-Eisenbahn und der französischen Westbahn hergestellt. Dieser Verkehr nach dem Festlande stieg seit 1860 von einer Jahresziffer von 37 000 auf 200 000 in 1903. Bei Benutzung der Linie Newhaven-Dieppe erwuchs daraus, daß die Reisenden mit ihrem Gepäck die Straßen von Paris durchqueren mußten, eine ernste Unbequemlichkeit. Jetzt laufen direkte Durchgangswagen, in denen die Mahlzeiten bereitet werden, von Dieppe nach Paris und bringen die Reisenden sowie deren Gepäck unmittelbar über St. Lazare zum Lyoner Bahnhof.

Fremde Weltteile.

— **Über die Eisenbahn Fusan-Söul in Korea**, die von den Japanern jetzt schleunigst fertiggestellt wird, schreibt der Kriegskorrespondent des „Ostas. Lloyd“ in seinem Bericht vom 12. April:

„Wie bekannt, ist die Eisenbahn, die von Fusan ausgeht und diesen Ort mit Söul verbinden soll, in den Händen japanischer Geldleute. Das Unternehmen hat bisher nicht vorwärts kommen wollen. Die japanische Regierung hat aber diesen Geldleuten jetzt mit einigen Millionen unter die Arme gegriffen, und so befindet sich jetzt der Bau in vollem Betrieb. Ich habe diese Eisenbahn bereits benutzt. Da ist mir nun sofort aufgefallen, daß sie nicht mit der schmalen Spur von nur 1,067 m, wie sonst die japanischen Eisenbahnen, sondern mit unserer europäischen Normalspur von 1,435 m gebaut ist; allerdings nur eingleisig. Infolgedessen hat sie auch Betriebsmittel, Lokomotiven, Wagen usw. von erheblicher Stärke, u. a. Güterwagen von 60 000 Pfund (beinahe 30 t) Tragfähigkeit! Es handelt sich somit um ein sehr ernsthaftes Unternehmen, das noch im gegenwärtigen Kriege eine nicht unbedeutende Rolle zu spielen geeignet ist. Allerdings sind von der Strecke erst 40 engl. Meilen vorhanden, und auch hiervon nur die ersten 12 in regelrechter Weise, während der Rest mit Bauzügen betrieben wird. Immerhin reichen diese 40 engl. Meilen, etwas über 60 km, heute schon energisch ins koreanische Binnenland hinein. Auf dieser Bahn bin ich heute schon mit Dutzenden von japanischen Händlern gefahren, die alle ins Land eindringen, soweit es sich nur irgend machen läßt. Auch die Koreaner selbst benutzen die Bahn in der ausgiebigsten Weise. Es läuft täglich nur ein einziger Zug, und zwar in beiden Richtungen. Der einzige Personenwagen, der mit im Zuge läuft, ist immer mehr als doppelt besetzt, und außerdem hocken Dutzende von Koreanern auch noch auf den Güterwagen, die mitlaufen. Ebenso ist der Frachtverkehr bereits sehr erheblich. Kurz, die Eisenbahn beginnt bereits im Entstehen zu wirken.“

— **Die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn Swakopmund-Windhuk** wird in einem Bericht des „Militär-Wochenblatts“ über den Verlauf des Herero-Feldzuges wie folgt geschildert: Ohne die Bahn könnte der Feldzug gegen die Herero gar nicht in der Weise wie jetzt geführt werden. Die Bahn ist aber wenig leistungsfähig, und es wäre sehr wünschenswert, daß die Otavibahn so rasch wie möglich gebaut würde. Noch ist es sehr zweifelhaft, ob die Bahn nach Windhuk den Nachschub bewältigen kann. Nur mit größter Mühe konnte die Bahn den Anforderungen der Truppen im März genügen. Der Privatgüterverkehr ist durch Gouvernementsbefehl vom 19. März bis auf weiteres ausgeschlossen worden. Es sind dann am 15. April zehn neue Zwillingsmaschinen und 20 neue Wagen in Swakopmund eingetroffen. Diese werden die Leistungsfähigkeit so gesteigert haben, daß für die im Monat April 4154 Mann starke Truppe der Nachschub sichergestellt werden konnte. Eine Vermehrung des rollenden Materials ist von der Bahnverwaltung als nicht angängig erklärt worden wegen des Wassermangels auf der weiteren Strecke. Die Aussichten für den Nachschub im Juli sind also ungünstig. Allein für Verpflegung und Fourage sind dann täglich 500 Zentner ins Innere zu führen. Daß die geringe Leistungsfähigkeit der Bahn den Beginn der Operationen sehr verlangsamt hat, ist zweifellos. Von der Bahn müssen die Güter auf Ochsenwagen geladen werden. Für 20 Mann muß man einen Wagen auf dem Marsche und einen Wagen in den Proviantkolonnen rechnen. 600 Wagen für die etwa 6000 Mann, die im Felde stehen werden, sind nicht zu viel; sie zusammen zu bekommen, wird viel Zeit gekostet haben.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird der an der Strecke Düren-Neuß zwischen den Stationen Grevenbroich und Harff gelegene Haltepunkt Gustorf für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung wird der Haltepunkt in den Gütertarif mit der Gruppe IV und in die Staatsbahn-Wechseltarife I/IV, II/IV und III/IV einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 14. Juni 1904. (1572)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Saarkohlenverkehr nach dem Direktionsbezirk Erfurt.

In den Kohlentarif Nr 17 werden mit sofortiger Gültigkeit die pfälzischen Grubenstationen Glan-Münchweiler und Waldmohr-Jägersburg mit den Entfernungen des ost-mittel-südwestdeutschen Gütertarifs Heft 2 aufgenommen. Ebenso kommen für die übrigen pfälzischen Grubenstationen die Entfernungen dieses Tarifs zur Anwendung, soweit sie niedriger sind, als die des Kohlentarifs Nr 17. (1573)

St. Johann-Saarbrücken, den 13. Juni 1904.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 34 für rohe Asphalterde ab Basel.

Die im Binnenverkehr der Reichseisenbahnen, im südwestdeutschen Tarifheft 1 (Reichsbahn-Pfalz) und Tarifheft 4 (Reichsbahn-Baden) vorgesehenen Ausnahmefrachtsätze werden mit Gültigkeit vom 1. August 1904 auf Sendungen beschränkt, deren Ausfuhr nach überseeischen Ländern erfolgt.

Straßburg, den 10. Juni 1904. (1574)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrt, der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrt sowie der Süddeutschen Donaudampfschiffahrt nach Süddeutschland.
(A.-T. Nr II vom 1. April bezw. 1. Mai 1898.)

Am 1. August 1904 tritt an Stelle des bezeichneten Tarifs nebst Nachtrag I ein neuer Tarif in Kraft.

Derselbe enthält neben vielfachen Ergänzungen und Erweiterungen sowie einzelnen Ermäßigungen der Frachten der Schnittafel b Erhöhungen der bis-

herigen Teilbeträge der Schnittafel a von den Schiffsstationen der Gruppen B und C.

Die Frachtsätze für den Verkehr nach Eriskirch, Hemigkofen-Nonnenbach, Tettnang, Kirnach und Mutzig werden ohne Ersatz aufgehoben.

München, den 14. Juni 1904. (1575)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Gruppenwechseltarif II/IV.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Ammendorf des Direktionsbezirks Halle a/S. als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8a für Gießerei-Roheisen aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 14. Juni 1904. (1576)
Königliche Eisenbahndirektion.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1904 ist in die Transittarife für die Beförderung von besonders benannten Gütern, die von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. und von da nach badischen Stationen weiterbefördert werden, vom 20. Mai 1890, der Artikel Tee mit den für Kaffee, Pfeffer usw. gültigen Frachtsätzen aufgenommen worden.

Vom Mannheimer Transittarif ist auf den gleichen Zeitpunkt eine Neuauflage mit den bisherigen Frachtsätzen veranstaltet worden.

Karlsruhe, den 14 Juni 1904. (1577)
Gr. Generaldirektion.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrt, der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrt sowie der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrt nach Bayern.
(A.-T. Nr I vom 1. April bezw. 1. Mai 1898.)

Am 1. August 1904 tritt an Stelle des bezeichneten Tarifs nebst den Nachträgen I—IV bezw. I—III ein neuer Tarif in Kraft.

Derselbe enthält neben vielfachen Ergänzungen und Erweiterungen gegenüber dem außer Kraft tretenden Tarife Erhöhungen nur hinsichtlich der bisherigen Teilbeträge der Schnittafel a von den Schiffsstationen der Gruppen B und C sowie einiger weniger Frachten der Schnittafel b.

München, den 14. Juni 1904. (1578)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrt, der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrt sowie der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrt nach der Schweiz.
(A.-T. Nr IV vom 1. April bezw. 1. Mai 1898.)

Am 1. August 1904 tritt an Stelle des bezeichneten Tarifs nebst dem Nachtrage I ein neuer Tarif in Kraft.

Derselbe enthält neben vielfachen Ergänzungen und Ermäßigungen der Sätze der Schnittafel b und der Teilbeträge b der Schnittafel a Erhöhungen nur bezüglich der Teilbeträge a der Schnittafel a von serbischen und ungarischen Schiffsstationen.

München, den 14. Juni 1904. (1579)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Tarifbestimmungen für den Elbeumschlag in Riesa. Vom 1. Juli bis Ende 1904 wird für Griffel (auch künstliche), Märbel (Stein, Ton-, Glasmärbel) und Schiefertafeln in Ladungen von 10000 kg von Hof Übergang nach Riesa-Hafen/Elbkai der Frachtsatz des Spezialtarifs III bei Erfüllung der für Umschlagsgüter im Verkehre mit Bayern festgesetzten Bedingungen im Rückvergütungswege angewendet.

Dresden, am 14. Juni 1904. (1580)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr über Elsaß-Lothringen.)

Am 1. Juli d. J. treten zum Teil II A (deutsche Schnittsätze) in Kraft:

a) ein neues Heft 8, enthaltend Schnittsätze für den Verkehr mit den Direktionsbezirken Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz und den Pfälzischen Eisenbahnen (hierdurch werden die bisherigen Hefte 8, 9 und 10 aufgehoben);
b) der Nachtrag V zum Heft 1 und
c) der Nachtrag VI zum Heft 7.

Mit dem gleichen Tage kommt der Nachtrag III zu dem besonderen Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz von Deutschland nach Frankreich zur Einführung.

Die Drucksachen können von unserer Drucksachenverwaltung bezogen werden, und zwar das Heft 8 zum Preise von 0,60 ℳ, die übrigen Drucksachen unentgeltlich.

Im Heft 8 und im Nachtrag V zum Heft 1 sind einige geringfügige Frachterhöhungen enthalten; hierfür bleiben die bisherigen Frachtsätze bis Ende Juli d. J. in Gültigkeit.

Straßburg, den 11. Juni 1904. (1581)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. ab wird die Station Mattierzoll der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn in demselben Umfange wie die Staatsbahnstation Mattierzoll in den vorbezeichneten Tarif einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 10. Juni 1904. (1582)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1904 werden die Anwendungsbestimmungen zum Ausnahmetarif 32 des badischen Gütertarifs für Kupfervitriol und Schwefel dahin geändert, daß die Ausnahmefrachtsätze im Rückvergütungswege gewährt werden, wenn bestätigt wird, daß die Sendungen im Interesse des Weinbaues zur Bekämpfung der Rebkrankheiten verwendet werden.

Ferner werden die Bestätigungen der Vorstände von Gemeinden und landwirtschaftlichen Vereinen (einschließlich der Bauernvereine) über den Nachweis für die tarifmäßige Verwendung der Sendungen jenen des Verbandsdirektors der badischen landwirtschaftlichen Konsumvereine gleichgeachtet.

Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 14. Juni 1904. (1583)
Gr. Generaldirektion.

Frachtfreie Beförderung von Liebesgaben zur Unterstützung der freiwilligen Krankenpflege in Deutsch-Südwestafrika.

Freiwillige Liebesgaben, die zur Unterstützung der freiwilligen Krankenpflege in Deutsch-Südwestafrika bestimmt und in den Frachtbriefen als solche bezeichnet sind, werden auf den preußischen und hessischen Staatsbahnen und auf den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen bis auf weiteres auch dann frachtfrei befördert, wenn sie zur Erleichterung der Zuführung nach der Hauptsammelstelle in Hamburg an die von den Provinzial- und Landesvereinen vom Roten Kreuz errichteten Zwischensammelstellen gesandt worden. Zwischensammelstellen sind in folgenden Orten eingerichtet:

Danzig, Magdeburg, Erfurt, Halle, Breslau, Cassel, Wiesbaden, Münster, Minden, Arnsberg, Aachen, Bonn, Neuwied, Cochem, Kreuznach, Simmern, Crefeld, Essen, Wesel, Geldern, Solingen, Saarbrücken, Wittlich, Bitburg, Cöthen, Altenburg, Sondershausen, Arnstadt und Gera.

Berlin, den 10. Juni 1904. (1584)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. werden für den gesamten Übergangsverkehr in Wagenladungen zwischen den Stationen der Jarotschiner Kreisbahn einerseits und den preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen anderseits die Frachtsätze der Staatsbahnstation Witaszyce um 2 ℳ für 100 kg ermäßigt.

Posen, den 13. Juni 1904. (1585)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Gütertarif Teil II C.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. werden im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Heudeber - Mattierzoll die Frachtsätze der Staatsbahn - Übergangsstation Heudeber - Dannstedt für gebrannte Steine — Mauersteine (Ziegelsteine, Backsteine, Verblendsteine) und Dachsteine (Dachziegel, Pfannen) — bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg im Versande von der Kleinbahnstation Hessen nach den Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg widerruflich um 2 ℳ für 100 kg ermäßigt.

Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 14. Juni 1904. (1586)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch - Berlin - bayerischer Verband.

Am 1. Juli d. J. wird der Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl nach Seehäfen durch die Aufnahme der Artikel Kupferdraht sowie Eisen- und Stahldraht für Seekabelwerke, durch die Einbeziehung sämtlicher Münchener und Nürnberger Bahnhöfe und durch die Herstellung ermäßigter Frachtsätze zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern erweitert.

Nähere Auskunft über die Höhe der Sätze erteilen das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, die Verkehrsbureaus der beteiligten Verwaltungen und die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Berlin, den 11. Juni 1904. (1587)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Württembergischer Lokal - Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 15. Juni d. J. an werden die Stationen Großschafhausen-Wain, Laupheim Stadtbahnhof, Roth und Schwendi in den Ausnahmetarif 10 für Getreide usw. nach Friedrichshafen trans. aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 10. Juni 1904. (1588)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

(Tarif Teil II, Heft 7 und 9 vom 1. IV. 1904.)

Ab 1. Juli 1904 wird die Station Reichenberg der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft und der k. k. priv. Süd-norddeutschen Verbindungsbahn für den Verkehr von Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. in den Ausnahmetarif Nr 10 für Öle, als Kokosnußöl usw., einbezogen. Die Frachtsätze nach Reichenberg (A. T. E. und S. N. D. V. B.) betragen von Mannheim (B. B.), Mannheim (D. B. Mainz) und Mannheim Industriehafen je 3,40 ℳ, von Mannheim Neckarvorstadt 3,41 ℳ und von Ludwigshafen a/Rh. 3,46 ℳ für 100 kg.

München, den 10. Juni 1904. (1589)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Im Gütertarif für den nordostdeutsch-sächsischen Verband treten folgende Änderungen und Ergänzungen ein:

1. Mit sofortiger Gültigkeit und, soweit dadurch Erhöhungen bedingt sind, mit Gültigkeit vom 1. August 1904 werden mehrere Entfernungen und Sätze im Verkehr mit den preußisch-sächsischen Gemeinschafts- und Wettbewerbsstationen geändert.
2. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. treten in den Ausnahmetarifen 17 für Flachs, 18 für Hanf im Verkehr mit den Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt, Freiberg i. Sachsen sowie zwischen Zöblitz und Pr.-Holland erhöhte Sätze in Kraft.
3. Vom Tage der Betriebseröffnung, welcher noch bekannt gemacht wird, wird die an der Strecke Plauen i. V.-Eger zwischen den Stationen Brambach und Voitersreuth gelegene Verkehrsstelle Fleißen einbezogen.

Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Dienststellen und Verkehrsbureaus Auskunft.

Bromberg, den 11. Juni 1904. (1589a)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - preußisch - südfranzösischer Güterverkehr.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung der Kaiserlichen Generaldirektion in Straßburg vom 25. Mai d. J. wird veröffentlicht, daß die von uns am 17. November 1902, 4. April 1903 und 17. November 1903 erlassenen Bekanntmachungen, nach denen die über Alt-Münsterol und die anderen deutsch-französischen Übergangspunkte (Avricourt, Chambrey, Novéant, Amanweiler und Fentsch) erreichbaren niedrigsten Gesamtfrachten im Verkehre mit sämtlichen Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen auch bei Benutzung des Weges über Genf-, Verrières- oder Delle-Lindau gewährt werden, ebenfalls bis auf weiteres, längstens jedoch bis zur Einführung des neuen deutsch-südfranzösischen Gütertarifs in Geltung verbleiben. Die Ausgabe des neuen Tarifes wird durch die Kaiserliche Generaldirektion in Straßburg bekannt gegeben werden.

Dresden, am 16. Juni 1904. (1589b)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 20. Juni 1904 wird die in Österreich gelegene Station Fleissen der sächsischen Staatseisenbahnen in den Berlin-Stettin-sächsischen Gütertarif aufgenommen. Die Abfertigung in Österreich zollpflichtiger Eil- und Frachtstückgüter nach Fleissen ist ausgeschlossen. Der Frachtberechnung werden die Entfernungen für Brambach zuzüglich 4 km zugrunde gelegt. Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, am 16. Juni 1904. (1589c)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Direkter österreichischer und ungarischer Levanteverkehr
über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).
Weiterbeförderung von Sendungen nach Nichtanlaufhäfen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österreichischen Lloyd.

1. Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österreichischen Lloyd übernimmt ab 1. Juli 1904 bis auf Widerruf auch Sendungen nach den in nachstehender Tabelle verzeichneten, von ihr nicht angelaufenen Häfen, unter Berechnung der in dieser Tabelle angegebenen Weiterfrachten.
2. Für solche Sendungen werden bis zum Umladehafen in jedem Falle die direkten Frachtsätze, wie selbe in den Verbandstarifen für die in die Gruppe B—I eingereihten Hafenplätze der Levante vorgesehen sind, berechnet.
3. In der Frachtbriefadresse ist nicht der Umladehafen, sondern der endgültige Bestimmungshafen anzugeben.

In die Konnossemente wird betreffs Umladung (Überschiffung) folgende Anmerkung aufgenommen:

„Die Ware wird umgeladen (überschifft) in . . . . . auf den Dampfer der . . . . . Schiffahrts-Unternehmung. Für den Transport von . . . . . bis zum frachtbrieflichen Bestimmungshafen . . . . . finden die Transportbedingungen der genannten Unternehmung Anwendung."

4. Die Weiterfrachten gelten, insoweit nicht Ausnahmen ausdrücklich festgesetzt sind, für Güter jeder Art und in jeder Menge und haben bis Bord Bestimmungshafen Geltung.
5. Die Berechnung der Weiterfracht erfolgt (getrennt von der Vorfracht bis zum Umladehafen) unter Zugrundelegung des auf 10 kg aufgerundeten wirklichen Gewichtes der Sendung. Die Auf- bezw. Abrundung der Weiterfracht erfolgt nach demselben Grundsatze wie für die Hauptfracht (Art. 17, Absatz 2 der Tarifvorschriften) festgesetzt.
6. Sendungen nach Nichtanlaufhäfen werden nur „franko", d. h. gegen Vorausbezahlung der Fracht einschließlich der Nebengebühren angenommen. Nachnahmen sind nicht zulässig.
7. Die Mindestweiterfracht für jede Sendung beträgt 140 Centimes.
8. Bei Frachtstücken von mehr als 1000 kg Gewicht oder von einem Ausmaße über 1 cbm kann nur nach vorausgegangener Abrede mit dem Österr. Lloyd auf Weiterbeförderung gerechnet werden.
9. Für nach obige Häfen bestimmte Güter übernimmt der Österr. Lloyd hinsichtlich der Weiterbeförderung zur See ab den Überschiffungshäfen keine Versicherung.
10. Für die unterbliebene Beförderung wegen eingestellter Berührung, Schiffahrtsschluß, Kontumaz etc. wird keine Haftung übernommen.

Häfen	Die Umladung (Überschiffung) findet statt in	Weiterfrachten für 100 kg in Centimes	Siehe Anmerkung unter
Adalia	Vathy	125	×
Aivaly	Smyrna	120	×
Aliverion	Piraeus	85	×
Andros	„	85	×
Calcide	„	85	×
Calymnos	„	90	×
Carlovassy	Vathy	65	×
Chiparissia	Piraeus	85	×
Coprena	„	85	×
Corinto	„	85	×
Coroni	„	85	×
Galaxydion	„	75	×
Githion	„	85	
Idra	„	80	
Itea	„	85	
Ithaka	„	85	
Jalta	Konstantinopel oder Odessa	400	●
Kertsch	„	465	●
Kos	Piraeus	90	×
Laurion	„	85	×
Lemnos	Smyrna	155	
Leonidion	Piraeus	80	
Marathos	„	85	
Marianopel (Mariopul)	Konstantinopel oder Odessa	465	●
Milos	Piraeus	85	
Missolungi	„	85	
Naxos	„	85	×
Nauplia	„	80	×
Nicolajeff	Konstantinopel oder Odessa	400	●
Novorossijsk	„	465	●
Paros	Piraeus	85	×
Rostoff a. Don	Konstantinopel oder Odessa	465	●
Santorino	Piraeus	85	×
Schiatos	„	85	×
Scalanova	Vathy	75	×
Scopelos	Piraeus	85	×
Sewastopol (Sebastopól)	Konstantinopel	310	×
Sefkia	Smyrna	175	×
Sifnos	Piraeus	85	×
Spezes	„	80	×
Stilis	„	85	×
Taganrog	Konstantinopel oder Odessa	465	●
Tenedos	Smyrna	155	×
Tinos	Piraeus	85	
Zea	„	85	×

Anmerkung:

× Für jede Sendung sind 100 Centimes für Stempel, Zollmanipulation und Manifestgebühren zu entrichten.

● Außer der Weiterfracht werden im Falle der Umladung (Überschiffung) in Odessa 200 Centimes für 100 kg für Zollmanipulationen und Spesen eingehoben.

Vorstehende Kundmachung wird unter Einem in Druck gelegt und an Interessenten, welche den Verbandstarif be-

zogen haben, über Verlangen kostenfrei abgegeben.

Wien, am 15. Juni 1904. (1590)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch namens der beteiligten Transportanstalten.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

In der in der Vereinszeitung Nr 41 vom 28. Mai 1904 unter Post 1378 enthaltenen Kundmachung erscheint die Schleppbahngebühr bei den Frachtsätzen für Laube und Tetschen/Bodenbach-Ldgs. mit 10 ₰ für 100 kg bemessen; dieselbe ist auf 5 ₰ für 100 kg richtig zu stellen.

Wien, am 14. Juni 1904. (1591)

Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu dem ab 1. Juli 1901 gültigen Verbandstarif.

Mit 1. August 1904 tritt zu dem ab 1. Juli 1901 gültigen Tarif Teil II für den oben bezeichneten Eisenbahnverband ein Nachtrag II in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält einen neuen Klassenguttarif (für Zrabowka trs.) sowie einen neuen Ausnahmetarif (für Calciumcarbid von Landeck und Matrei). Ferner werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 (für Güter aller Art in Wagenladungen) aufgehoben und durch neue ersetzt, welch letztere in einzelnen Relationen um Beträge bis zu 85 Hellern für 5000 kg und bis zu 55 Hellern für 10 000 kg erhöht werden. Weiter werden für Stationen der Lokalbahn Trient-Tezze Schnittarife eingeführt und die Ausnahmetarife für Eisen, Emballagen, Kohle, Wein und Zucker durch Einbeziehung von neuen Stationen erweitert und ergänzt. Außerdem enthält der genannte Nachtrag noch diverse Berichtigungen und Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 50 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 13. Juni 1904. (1592)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
im Namen der Verbandsverwaltungen.

Böhmisch-italienischer Güterverkehr.
Österreichisch-ungarisch-italienischer Güterverkehr.

Einbeziehung des böhmischen Verkehrsgebietes in den österreichisch-ungarisch-italienischen Güterverkehr.
Außerkraftsetzung des Tarifes für den böhmisch-italienischen Güterverkehr und Aufhebung von Ausnahmefrachtsätzen für verschiedene Artikel und Relationen.

Mit 1. August 1904 wird das Verkehrsgebiet in Böhmen, für welches der Tarif für den böhmisch-italienischen Güterverkehr vom 15. Juli 1891 Gültigkeit besitzt, in den österreichisch-ungarisch-italienischen Güterverkehr einbezogen, so daß vom 1. August 1904 die direkte Abfertigung zwischen böhmischen Stationen einerseits und italienischen Stationen anderseits zur Durchführung kommt.

Der Tarif für den böhmisch-italienischen Güterverkehr vom 15. Juli 1891 nebst zugehörigem Nachtrag I vom 1. Juli 1892 sowie die im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr 148 ex 1903 mit Kundmachung Nr 1261 vom 15. Dezember 1903 verlautbarten Ausnahmefrachtsätze für verschiedene Artikel und Relationen werden demzufolge mit Ende Juli 1904 außer Wirksamkeit gesetzt und gelangen mit Wirksamkeit vom 1. August 1904 für den österreichisch-ungarisch-italienischen Güterverkehr folgende Tarifbehelfe zur Ausgabe:

1. ein neuer Tarif Teil I, Abtg. A;
2. „ „ „ „ I, „ B;
3. „ „ „ „ II, Heft 1 b, enthaltend die Tariftabellen für das böhmische Verkehrsgebiet;
4. ein neuer Tarif Teil II, Heft 2, enthaltend die Tariftabellen für den italienischen Durchlauf;
5. ein Nachtrag IV zu Tarif Teil II, Heft 1 a.

Exemplare dieser Tarifbehelfe werden ab 17. Juli l. J. zu nachstehenden Preisen für das Stück abgegeben:

der Tarif Teil I, Abtg. A zu	2,00	Kr.
der Tarif Teil I, Abtg. B zu	8,00	„
der Tarif Teil II. Heft 1 b zu	4,00	„
der Tarif Teil II, Heft 2 zu	3,00	„
der Nachtrag IV zu Teil II, Heft 1 a zu	1,00	„

Wien, am 10. Juni 1904. (1593)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.
Grenzverkehr Rußland-Vorarlberg, einschließlich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.
Österreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.

(Übernahme von Sendungen nach ostasiatischen Stationen.)

Bis auf weiteres sind Sendungen nach Stationen der Sibirischen, der Transbaikal-Eisenbahn, der Chinesischen Ostbahn und der Ussuri-Eisenbahn nur dann zur Beförderung anzunehmen, wenn hierzu vom Absender die Genehmigung der Eisenbahnabteilung des russischen großen Generalstabes oder des Leiters der russischen Truppentransporte oder des betreffenden russischen Bahnhofskommandanten beigebracht wird.

Wien, am 13. Juni 1904. (1594)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

Vom 19. d. M. ab werden für den Ausflugsverkehr Rückfahrkarten II. und III. Klasse mit eintägiger Gültigkeit für Sonn- und Festtage, welche in die Zeit vom 1. Mai bis 15. Oktober jeden Jahres fallen, in Heften enthaltend 10 Rückfahrkarten zu den nachstehenden ermäßigten Preisen ausgegeben:

1 Heft mit 10 Rückfahrkarten	II. Klasse	III. Klasse
von Stralsund nach Negast u. zurück	4,50 ℳ.	3,00 ℳ.
von Stralsund nach Berthke und zurück	9,00 „	6,00 „

Stralsund, den 13. Juni 1904. (1595RM)

Der Vorstand.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

(Personen- und Gepäckverkehr.)

Am 1. Juli d. J. tritt der Tarifnachtrag II in Kraft. Durch ihn werden die besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung in einigen Punkten geändert und ergänzt.

Nähere Auskunft erteilen die Fahrkarten-Ausgabestellen.

Altona, den 11. Juni 1904. (1596)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Verdingung von A. 500 Stück Zinkeimern, 120 Stück Waschbecken, 100 Stück Müllschaufeln, 200 Stück Kohlenkasten, 250 Stück Kohlenlöffeln, 175 Stück Signalfahnen, B. 4300 Stück Handtüchern, 180 Stück Bettlaken, 125 Stück Deckenbezügen und 180 Stück Keilkissenbezügen für die Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 30. Juni 1904, vormittags 11 Uhr an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 27. Juni 1904 an dasselbe einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von je 0,50 ℳ. bar (nicht in Briefmarken) für A. und B. bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. Juli 1904.

Berlin, den 11. Juni 1904. (1597)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 1 780 000 Stück Klinkerziegeln und von 80 000 Stück gewöhnlichen Lochziegeln zur Herstellung von Bauten auf der Nordseite des umzubauenden Oberschl. Bahnhofes in Breslau soll in mehreren Losen vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 28. Juni d. J., mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Betriebsinspektion (Bauabteilung) einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 0,60 ℳ. in bar ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 13. Juni 1904. (1598)
(Brüderstraße 36).

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 (Bauabteilung).

Die Lieferung von 2900 t Granitbruchsteinen zur Herstellung von Bauten auf der Nordseite des umzubauenden Oberschlesischen Bahnhofes in Breslau soll — eventl. getrennt in mehreren Losen — vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 2. Juli d. J., mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Betriebsinspektion (Bauabteilung) einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 0,60 ℳ. in bar ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Breslau, den 14. Juni 1904. (1599)
(Brüderstraße 36).

Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 (Bauabteilung).

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 48. 22. Juni 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Selbstkosten des Personenverkehrs der sächs. Staatsbahnen einschl. der Verzinsung des Anlagekapitals.

Aufenthalts- und Unterkunftsräume für Eisenbahnarbeiter.

Eingaben um Erbauung neuer Eisenbahnen in Württemberg.

Wirtschaftlichkeit von Straßenbahnen.

Nachrichten:

Deutschland: Verkehrseinnahmen deutscher Eisenbahnen. — Die preuß. Nebenbahnvorlage. — Preuß. Landeseisenbahnrat. — Füllung der festen Wasserbehälter in den Personenwagen und Untersuchung des Wassers. — Entwürfe für Brückenbauten. — Dampfheizung der D-Zugwagen. — Eisenbahnunfall. — Betriebseinnahmen der sächs. Staats E. — Abschaffung der Akkordarbeit und Einführung des Neunstundentages in den württemberg. Staatswerkstätten. — Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Österreich: Bericht des Kurators der Südbahnprioritäten. — Der Schienenbedarf für die neuen Alpenbahnen. — Internationale Winterfahrplankonferenz. — Der böhm. Braunkohlenverkehr in 1903.

Ungarn: Freisprechung der Mitglieder des ungar. Streikkomitees. — Obstausfuhr. — Mohács-Pécser (Fünfkirchner) E. — Raab-Ödenburg-Ebenfurter E. — Einflußnahme der Handelskreise auf die Tarifpolitik.

Luxemburg: Prinz Heinrichbahn.

Übrige europäische Länder: Brüsseler Südbahnhof. — Arbeiterentlassungen wegen Verkehrsminderung auf französ. Eisenb. — Schweizer. Speisewagen-Ges. — Verband schweizer. Drahtseilbahnen. — Schöllenenbahn. — Linien Rom-Neapel u. Cuneo-Nizza bezw. -Ventimiglia. — Behrsche Einschienenbahn zwischen Manchester und Liverpool. — Versuche mit einem selbstfahrenden elektr. Wagen. — Elektr. Einzelwagenbeleuchtung. — Explosion in der Clapham-werkstätte der London & South Western E. — Ein gefährdeter Expreßzug. — Lokomotivfeuerspritzen in England u. Amerika. — Geh. Rat Ludwig v. Perl †.

Fremde Weltteile: Geschäftsstockung in Amerika.

Allgemeines: Verwendung alter Pferdebahnwagen.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Selbstkosten des Personenverkehrs der sächsischen Staatsbahnen einschließlich der Verzinsung des Anlagekapitals.

Vom Baurat M. Lehmann in Zwickau i/Sa.

Im Anschluß an die in den Nummern 38 u. 39. d. Ztg. mitgeteilten Hauptergebnisse aus der Berechnung der Selbstkosten des Personenverkehrs der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen, insoweit sich diese I. auf die „eigentlichen Betriebskosten des Zugverkehrs“ bezogen, möge es gestattet sein, im nachstehenden aus der Berechnung II. der „Gesamtkosten des Zugverkehrs, einschließlich der auf die Verzinsung des Anlagekapitals entfallenden Kosten“ ebenfalls die Hauptergebnisse darzulegen und hieraus die „reinen Selbstkosten des Personenverkehrs, einschließlich der Verzinsung des darauf entfallenden Anlagekapitals“ zu ermitteln.

Für Berechnung der Selbstkosten einschließlich Verzinsung des Anlagekapitals hatte man für das Jahr 1901 bei einem Betriebsüberschusse von 28 203 734 ℳ und einem durchschnittlichen Anlagekapital von 929 577 413 ℳ einen Zinsfuß von 3,035 % zu berücksichtigen. Der zur Verzinsung der sächsischen Eisenbahnschuld erforderliche Zinsfuß war noch eine Kleinigkeit höher (3,08 %); um jedoch jeder Einwendung wegen zu hoher Selbstkostenberechnung zu begegnen, ist der Zinsfuß von 3,035 % beibehalten, auch von den Beträgen für Tilgung der Eisenbahnschuld hier Abstand genommen worden.

Da es ausgeschlossen ist, die gesamten Anlagekosten klipp und klar in solche, die nur dem Personenverkehre, und solche, die nur dem Güterverkehre dienen, zu trennen, so muß man notgedrungen zu Annahmen greifen. Am wenigsten ist dies bei den Fahrbetriebsmitteln nötig, da deren Beschaffungskosten sich dem Verwendungszwecke angepaßt leicht verteilen lassen. Geschieht dies und bringt man alsdann die 3,035 prozentige Zinsquote dieses Anteils der Anlagekosten von der Gesamtrente in Abzug, so erscheint es, dem württembergischen Vorgange folgend, nun am zweckmäßigsten, den verbleibenden Restbetrag der Rente im gleichen Verhältnisse der bisher berechneten Kosten zu verteilen. Diese Berechnung wird unter Zuhilfenahme der Durchschnittslokomotive für die einzelnen Zuggattungen durchgeführt; ebenso verfährt man mit den Beschaffungskosten der Wagen. Hat man so die Gesamtkosten der einzelnen Zuggattungen, also Betriebsausgaben + Anlagekapitalrente, ermittelt, so sind nun hieraus wieder die Kosten des reinen Personenverkehrs herauszuschälen.

Nicht verkennen läßt sich, daß es scheint, als ob der von der württembergischen Verwaltung gewählte und hier beibehaltene Verteilungsmaßstab für den Restbetrag der Anlagekapitalzinsen — nämlich nach dem Verhältnisse des Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungsaufwands der einzelnen Zugarten — ein recht willkürlicher sei und scheinbar nur gewählt wurde, weil es an einem vollkommeneren fehlte. Eine kurze Betrachtung soll lehren, ob man sich mit dieser Wahl in der Tat so weit, als es auf den ersten Blick der Fall zu sein scheint, von der Richtigkeit entfernt hat.

Mit 20 % des Anlagekostenbetrags stützt sich die Verteilung auf die anteilig bekannten Anschaffungskosten der Betriebsmittel (vergl. die nachstehend zusammengestellten Rechnungshauptergebnisse), mit 80 % dagegen auf das Verteilungsverhältnis des für jede Zugart verschieden hohen Betriebsaufwandes. Gegen $^4/_5$ der zu verteilenden Jahreszinsen, das sind (28 208 734 − 5 214 589) = 22 994 145 ℳ könnten also hinsichtlich der Richtigkeit der Verteilung Bedenken entstehen. Berücksichtigt man aber, daß die Einheit das Zugkilometer bildet und daß die geleistete Anzahl Zugkilometer, d. i. der Umfang des Verkehrs, ebensowohl im geraden Verhältnis zu dem Benutzungsumfange der Bahnanlagen, als auch in einem nämlichen geraden, wenn auch nicht bei allen Zugarten gleich hohen Verhältnisse zu der Höhe der Betriebskosten steht, so wird man den gewählten Maßstab zwar als einen unvollkommenen, nicht aber als einen willkürlichen ansehen dürfen. Es wird bei einer technisch und wirtschaftlich gut angelegten, dem vorhandenen Bedürfnisse angepaßten und wirtschaftlich ebenso betriebenen Bahn zweifelsohne zu den Ausnahmefällen gehören, daß Anlage-

und Betriebskosten in einem umgekehrten Verhältnisse zueinander stehen; denn für den aufzuwendenden Umfang beider ist doch von vornherein, schon bei der Entwurfsaufstellung, die Höhe der zu erwartenden Einnahmen ein gemeinsam maßgebender Faktor gewesen. Sollen doch die Anlagen allzeit so gebaut und betrieben werden, daß der Verkehr die nötigen Zinsen trägt. Ebenso wird man im allgemeinen wohl annehmen dürfen, daß auch nur dasjenige, was für den Betrieb wirklich notwendig erscheint, angelegt wird. Man wird umgekehrt, bei Behandlung der Verzinsungsfrage des Verkehrs, daher auch von dem mit dem Benutzungsumfange vervielfältigten Betriebsaufwande der kilometrischen Einheit einer Zuggattung auf den Umfang der ihr zugehörigen Anlagekapitalverzinsung einen wenigstens angenäherten Schluß ziehen dürfen.

Eine vollkommenere Verteilung freilich als die aus dem Betriebsaufwande abgeleitete und damit dem Benutzungsumfange in höherem Maße entsprechende würde — der Verfasser folgt hier einer ihm von hervorragend eisenbahnfachkundiger Seite gegebenen Anregung — diejenige sein, bei der man nicht nur den einfachen Umstand der Benutzung, sondern den Zweck, die Bestimmung der Anlage in den Vordergrund stellt. Zunächst fehlt es aber zur Durchführung einer solchen Verteilung an den nötigen genauen Unterlagen; ihre Beschaffung erscheint zwar schwierig, aber nicht unmöglich. Zweifellos würden dahingehende statistische Ermittlungen angebracht sein.

Eins vermag man indessen schon jetzt zu sagen: es würden die nach diesem Verteilungsmodus sich ergebenden Selbstkosten des Personenverkehrs kaum niedriger als die nach dem vorstehend gewählten ausfallen. Erfordert doch die Rücksichtnahme auf eine tunlichst rasche und oft zwischen einem geringfügigen und einem Massenverkehr schwankende Abfertigung der Personenzüge, ferner die durch die Bequemlichkeit und die Ansprüche des Publikums (insofern Lage, Einrichtung und Ausstattung der größeren Bahnhöfe in Frage kommen) gebotene Willfahrung, besonders in den Großstädten, hohe Kosten für Grunderwerb, für Hallen und für Gebäudeanlagen mit kostspieligen Inneneinrichtungen. Sind weiterhin doch für ungefährdete Zugängigmachung und Absperrung der Personenbahnhöfe ganz bedeutende Summen ausgegeben worden und würden sich endlich auch die Signal- und Sicherheitseinrichtungen oftmals um vieles einfacher haben gestalten lassen, wenn man es nur mit den langsam fahrenden Güterzügen zu tun gehabt hätte.

Anderseits möchte hier aber auch der Hinweis auf die hohen Anlagekosten der ausgedehnten Rangierbahnhöfe und auf die große Zahl von Gütergleiserweiterungen, oft für Stationen, deren Personenverkehr ein ganz geringer ist und die nur behufs Ermöglichung von Überholungen und Ausweichungen der langen Güterzüge erweitert werden müssen, mit dem Hinzufügen am Platze sein, daß diese Kosten lediglich um der Güterzüge willen sich nötig gemacht haben und somit ein erhebliches Gegengewicht gegenüber den übrigen Bahnhofsbaukosten, die der Personenverkehr erfordert, bilden.

In bezug auf die Sicherheitseinrichtungen im besonderen sei gestattet, an dieser Stelle nochmals auf das hierüber bei den Unterhaltungskosten der baulichen Anlagen (Kosten C c) Gesagte hinweisen zu dürfen, woselbst hervorgehoben wurde, daß zumeist erst infolge der gemeinschaftlichen Benutzung ein und derselben Bahnstrecke durch langsam und schnell fahrende Züge die gesteigerten Anforderungen an Umfänglichkeit und Verfeinerung der Sicherheitseinrichtungen gestellt worden sind, so daß einem jeden der beiden Hauptverkehrszweige ein annähernd gleich hoher Anteil sowohl an den Einrichtungs- als Unterhaltungskosten zugemessen werden darf.

Man wird sich daher auch nicht allzuweit von der Wahrheit entfernen, wenn man, solange die Einzelunterlagen für eine Verteilung der baulichen Anlagekosten nach der Bestimmung der Anlagen noch fehlen, den von der württembergischen Verwaltung eingeschlagenen Weg beibehält*), anstatt auf andere unbestimmte Annahmen sich einzulassen. Verfährt man hiernach, so erhält man die hauptsächlichsten Rechnungsergebnisse wie folgt:

1. Beschaffung der Lokomotiven und Tender:

für Schnellzüge	5 638 493 ℳ	
„ Personenzüge	17 475 527 „	zus. 62 616 696 ℳ
„ gemischte Züge	7 011 665 „	
„ Güterzüge	32 491 011 „	

2. Beschaffung der Personenwagen:

für Schnellzüge	12 577 082 ℳ	
„ Personenzüge	17 473 600 „	zus. 31 304 922 ℳ
„ gemischte Züge	1 254 240 „	

3. Beschaffung der Güterwagen:

für Schnellzüge	373 448 ℳ	
„ Personenzüge	2 005 649 „	
„ Gemischte Züge	1 579 374 „	zus. 77 893 417 ℳ
„ Güterzüge	73 934 946 „	

Hieraus erhält man abgerundet

für die Schnellzüge	18 589 000 ℳ
„ „ Personenzüge	36 954 800 „
„ „ Gemischten Züge . . .	9 845 300 „
„ „ Güterzüge	106 426 000 „
insgesamt	171 815 100 ℳ

Hiervon 3,035 % = *5 214 589 ℳ*, d. s. die Jahreszinsen des Anlagekapitals der Fahrbetriebsmittel, welche sich, entsprechend der obigen Verteilung des Anlagekapitals, auf die einzelnen Zuggattungen verteilen wie folgt:

mit	10,8 % = 563 176 ℳ	auf die Schnellzüge,
„	21,6 % = 1 126 351 „	„ „ Personenzüge,
„	5,7 % = 297 232 „	„ „ Gemischten Züge,
„	61,9 % = 3 227 830 „	„ „ Güterzüge
zusammen	100,0 % = 5 214 589 ℳ.	

Die Jahreszinsen des mittleren Gesamtanlagekapitals von 929 577 413 ℳ im Jahre 1901 betrugen insgesamt 28 208 734 ℳ, folglich bleiben noch zu verteilen: 28 208 734 — 5 214 589 = *22 994 145 ℳ*. Dieser Zinsbetrag wird, wie dargelegt, nun im Verhältnisse der bisherigen Kosten, d. i. nach dem Aufwand für Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungskosten-Summe (A + B + C + D) + obige Jahreszinsen vom Anlagekapital der Fahrbetriebsmittel, verteilt, so daß man schließlich eine Verteilung der Gesamtkosten, also Betriebskosten + Jahreszinsen des Gesamtanlagekapitals, auf die einzelnen Zuggattungen erhält wie folgt:

für die Schnellzüge	*10 827 870 ℳ*	
„ „ Personenzüge . . .	*44 105 620* „	
„ „ Gemischten Züge . . .	*10 598 970* „	zus. *114 251 680 ℳ*
„ „ Güter- u. Arbeitszüge	*48 719 220* „	

entsprechend 86 042 948 ℳ Gesamtbetriebsausgaben (siehe weiter vorn) + 28 208 734 „ Rente für die Verzinsung des Gesamtanlagekapitals

zusammen: *114 251 682 ℳ*

als Gesamtkosten des Zugverkehrs, einschließlich Verzinsung des Anlagekapitals, d. s. in Pfennigen für je 1 Zugkm

Schnellzug	Personenzug	Gemischter Zug	Güterzug
386,19	*315,50*	*343,18*	*425,39*

Die entsprechenden württembergischen Werte waren:

335,0	260,0	264,0	415,0.

Hieraus sind nun noch die Kosten des reinen Personenzugverkehrs herauszuschälen. In der hier anzuwendenden Methode dem württembergischen Vorgange folgend, gelangt man alsdann zu folgenden Ergebnissen: Es betrugen im Jahre 1901, unter Berücksichtigung einer 3,035 prozentigen Verzinsung des (mittleren) Gesamtanlagekapitals, die wirklichen Gesamtkosten des reinen Personenverkehrs:

*) Vergl. hierzu auch das im ersten Aufsatz über den Verteilungsmaßstab Gesagte.

in den Schnellzügen	9 704 800 ℳ	zus.	49 124 200 ℳ
„ „ Personenzügen . . .	39 419 400 „		
„ „ Gemischten Zügen . .	5 930 200 „	„	45 349 600 „
insgesamt	55 054 400 ℳ		

oder in Pfennigen für je 1 Zugkm

Schnellzüge	Personenzüge	Gemischte Züge
346,13	*282,56*	*192,01*

dagegen Württemberg:

290,0	212,0	135,0.

Vergleicht man nun hiermit die Einnahmen des Jahres 1901 aus Fahrtausweisen, so hat man einschließlich der gemischten Züge

im Schnellzugverkehr:		im Personenzugverkehr:	
Einnahmen . . .	7 138 446 ℳ	Einnahmen . . .	31 409 880 ℳ
Ausgaben	9 704 800 „	Ausgaben . . .	45 349 600 „
daher einen Fehlbetrag von. . .	*2 566 354* ℳ	bezw. von . . .	*13 939 720* ℳ
zusammen	*16 506 074* ℳ,		

d. i. etwa 42,82 % der Einnahmen.

Die entsprechenden württembergischen Werte sind: 5 217 197 ℳ, d. i. etwa 30,39 % der Einnahmen.

Es dürfte nicht uninteressant sein, die Verteilung dieses Fehlbetrages auf die einzelnen Wagenklassen zu kennen; dieselbe gestaltet sich wie folgt:

1. Schnellzugverkehr.

	I. Wagenklasse ℳ	II. Wagenklasse ℳ	III. Wagenklasse ℳ	insgesamt ℳ
Einnahmen aus Fahrtausweisen	564 918	2 997 525	3 576 003	7 138 446
Gesamtausgaben.	1 020 779	3 265 963	5 418 058	9 704 800
Fehlbetrag . . .	*455 861*	*268 438*	*1 842 055*	*2 566 354*

2. Personenverkehr (einschließlich der gemischten Züge).

	I. Wagenklasse ℳ	II. Wagenklasse ℳ	III. Wagenklasse ℳ	IV. Wagenklasse ℳ	insgesamt ℳ
Einnahmen aus Fahrtausweisen	290 545	4 164 143	20 959 133	5 996 059	31 409 880
Gesamtausgaben . .	638 600	6 784 511	29 995 633	7 930 856	45 349 600
Fehlbetrag.	*348 055*	*2 626 368*	*9 036 500*	*1 934 797*	***13 939 720***

Läßt man in der nämlichen Weise, wie dies bei den reinen Betriebsausgaben angegeben war, auch hier bei den Gesamtausgaben diejenigen Kosten außer Rechnung, welche sich auf die Personenbeförderung bei den Güter- und Arbeitszügen beziehen, und stellt die alsdann verbleibenden Gesamtausgaben den Einnahmen aus Fahrtausweisen gegenüber, so erhält man den Fehlbetrag zu:

2 433 405 ℳ für den Schnellzugverkehr,
13 341 920 „ „ „ Personen- und gemischten Zugverkehr,
zusammen *15 775 325* ℳ, d. i. zu 40,9 % der Einnahmen.

Der dementsprechende Wert des Fehlbetrages bei den reinen Betriebsausgaben war:

988 876 ℳ Überschuß für den Schnellzugverkehr,
3 185 743 „ Fehlbetrag für den Personen- und gemischten Zugverkehr,
also Fehlbetrag *2 196 867* ℳ, d. i. 5,7 % der Einnahmen.

Daß die vorstehenden Fehlbeträge rein rechnerisch noch ermäßigt werden können, unterliegt keinem Zweifel, denn man kann ja sagen, sowohl die Nebeneinnahmen (Straf- und Lagergelder) im Betrage von . . . . . 327 333 ℳ
als die Einnahmen für das Reisegepäck im Betrage von . . . . . 1 013 765 „
sowie die Einnahmen aus dem Transport von Hunden usw. im Betrage von . . . . . 39 505 „
d. s. zusammen *1 380 603* ℳ

können mit zu den Einnahmen aus dem Personenverkehre gerechnet werden. Geschieht dies, so verringern sich die vorstehenden Fehlbeträge um diesen Einnahmemehrertrag, und es verbleibt noch ein Fehlbetrag von *816 264* ℳ bei den reinen Betriebsausgaben und von *14 394 722* ℳ bei den Gesamtkosten.

Würde sonach — unter Hinzuziehung aller Nebenerträge — bei den reinen Betriebsausgaben des Personenverkehrs in günstigeren Jahren mit etwas höheren Einnahmen und geringeren Ausgaben zweifellos der Fehlbetrag ganz verschwinden, so kann (selbst unter diesen günstig gehaltenen Berechnungsannahmen) hiervon jedenfalls bei dem Fehlbetrag nicht die Rede sein, der sich für die Gesamtkosten, d. i. einschließlich der Verzinsung des anteiligen Anlagekapitals, ergibt.

Da, wie bereits hervorgehoben, die gemischten Züge verhältnismäßig höhere Betriebsausgaben als die Personenzüge erfordern, so daß die Einnahmen zu diesen Ausgaben in einem ungünstigen Verhältnisse stehen, so wird man auch die aus den Gesamtselbstkosten der gemischten Züge, deren Höhe zwischen reinem Personenzug und Güterzug liegt, sich ergebenden Einheitsbeträge nicht zur Grundlage für eine Personentarifgestaltung nehmen dürfen.

Zu diesem Zwecke ist es besser, die gemischten Züge auszulassen, so daß man alsdann für die Einnahmen und Ausgaben der Schnell- und reinen Personenzüge zu folgenden Werten gelangt:

b) Bilanz ausschließlich der gemischten Züge:

	im Schnellzugverkehr	im Personenzugverkehr
Einnahmen . . .	7 138 446 ℳ	29 124 094 ℳ
Ausgaben . . .	9 704 800 „	39 419 400 „
daher Fehlbetrag.	2 566 354 ℳ	10 295 306 ℳ

zusammen Fehlbetrag von *12 861 660* ℳ

d. i. etwa *33,3* % der Einnahmen. Der Fehlbetrag berechnet sich also für den eigentlichen reinen Personenverkehr, wie er in den Schnell- und Personenzügen sich vollzieht, um 3 600 000 ℳ oder um fast 10 % niedriger als unter a), bei Einrechnung der gemischten Züge.

Immerhin bleibt der Betrag, mit dem die Gesamt-Selbstkosten des Personenverkehres, d. s. Betriebsausgaben + Jahreszinsen des anteiligen Anlagekapitals, die Einnahmen aus Fahrtausweisen im Jahre 1901 übersteigen, so erstaunlich hoch, daß er auf Herbeiführung einer baldigen und andauernden Abhilfe hindrängt.

Bei der Höhe des für das Jahr 1901 berechneten Fehlbetrages muß vermutet werden, daß er unmöglich das vereinzelt auftretende Ergebnis eines einzelnen Jahres sein kann. Die Stetigkeit des Fallens der Eisenbahnrente in den Jahren zuvor, hervorgerufen durch das nur mäßige Anwachsen der Personenverkehrseinnahmen und das gleichzeitige starke Steigen der Jahresausgaben für Bahnbetrieb und Verzinsung der Eisenbahnschuld, weist sowohl darauf hin, daß die berechnete Unterbilanz im Personenverkehr auch vordem, wenn auch vielleicht in etwas geringerem Maße als 1901, bestanden hat, als auch, daß wenig Hoffnung auf eine schnelle Besserung und vor allem aus sich selbst heraus zu hegen sein dürfte. Wohl sind die Einnahmen der Jahre 1902 und 1903 mäßig gestiegen und die Ausgaben in gleicher Zeit nicht unerheblich gefallen, die Jahresberichte lehren jedoch, daß das Sinken der Ausgaben nur zum minderen Teil auf dauernd aufrecht zu erhaltenden Ersparnissen beruht und sich mindestens in alljährlich gleich starkem Abnahmeverhältnis, wie von 1901 bis 1903, für die Zukunft wohl kaum wird aufrecht erhalten lassen. Die jetzt zurückgehaltenen Ausgaben für erhebliche Erweiterungen vieler Stationen, die eingeschränkte, meist sehr kostspielige Beseitigung von Schienenübergängen und nicht zuletzt der jetzt stark eingedämmte Eisenbahnneubau werden sich dauernd nicht in gleichem Umfange eindämmen lassen, und weder diese Bauten noch die z. Z. im Bau befindlichen Nebenbahnen

sowie die die Eisenbahnschuld um viele Millionen neu belastenden Bahnhofsumbauten der Großstädte werden dem stark erhöhten Kapitalzinsaufwand auch entsprechend erhöhte Einnahmen entgegenzustellen haben.

Einschränkungen und Vereinfachungen, insbesondere in den Verwaltungsausgaben, die gegenüber Württemberg wesentlich höher gefunden wurden und die auch durch andere Untersuchungen für reformbedürftig erachtet worden sind, werden gewiß die Ausgaben vermindern und die Rente heben helfen; daß sie aber allein imstande sein sollten, Fehlbeträge solchen Umfanges wie dargelegt zu tilgen, das dürfte wohl ein unmögliches Hoffen und Verlangen sein.

In Erkenntnis aber dieser Verhältnisse und solcher Zukunftsausblicke erscheint nicht nur entschiedene und durchgreifende, sondern auch baldige Abhilfe, durch Hinzutun von außen, der gangbar einzige Weg für andauernde Besserung zu sein, und dieser Weg heißt: baldige Reform der Personentarife unter gleichzeitiger maßvoller Erhöhung einzelner Tarifsätze.*)

Die Nutzanwendung der Selbstkosten-Berechnungsergebnisse auf die Bildung und Höhe der hiernach — also zunächst ohne Rücksicht auf einschränkende soziale Gesichtspunkte — zu bildenden Tarifsätze möge hier noch kurz angefügt werden. Um die zugkilometrischen Kosten des reinen Personenverkehrs (lediglich der Schnell- und Personenzüge) in eine zu Erörterungen von Tariffragen geeignete Form zu bringen, sind sie nach Maßgabe der auf den Durchschnittszug entfallenden Sitzplätze und deren Ausnutzung auf mitgeführte Sitzplatzkilometer und besetzte Platzkilometer, das sind Personenkilometer, getrennt nach den vier Wagenklassen, umgewandelt worden. Es galt also zu bestimmen: 1. die Kosten des reinen Personenverkehrs bezogen auf das Kilometer und den bewegten Sitzplatz.

Indem man fand, daß die Kosten eines bewegten Sitzplatzes in der I. Klasse sich zu denen eines bewegten Sitzplatzes in der II. bezw. in der III. Klasse verhalten: im Schnellzug wie 1,67 : 1,25 : 1 und im Personenzug wie 1,67 : 1,25 : 1 : 0,56 (IV. Klasse), und indem man ermittelt hatte, daß 1 Zugkm für den reinen Personenverkehr einschl. Verzinsung des Anlagekapitals 346 ℳ im Schnellzuge und 282,6 ℳ im Personenzuge kostete und vorhanden waren im Durchschnitts-Schnellzuge: 18,1 Sitzplätze I. Klasse, 78,5 II. Klasse und 162,2 III. Klasse und im Durchschnitts Personenzuge: 3,1 Sitzplätze I. Klasse, 37,7 II. Klasse, 207,3 III. Klasse und 99,1 Stehplätze IV. Klasse,

so erhielt man aus: $\frac{346}{162{,}2 + 78{,}5 \times 1{,}25 + 18{,}1 \times 1{,}67} = \frac{346}{290{,}5}$

und aus: $\frac{282{,}6}{207{,}3 + 37{,}7 \times 1{,}25 + 31{,}1 \times 1{,}67 + 99{,}1 \times 0{,}56} = \frac{282{,}6}{315{,}1}$

die Kosten für das Kilometer und den bewegten Sitzplatz (d. i. für 1 Platzkm) zu:

	a) im Schnellzuge	b) im Personenzuge
in III. Wagenklasse . .	*1,291* ℳ	*0,897* ℳ
„ II. „ . .	*1,489* „	*1,121* „
„ I. „ . .	*2,156* „	*1,498* „
„ IV. „ . .	—	*0,502* „

Es galt ferner zu bestimmen: 2. die Kosten des reinen Personenverkehrs bezogen auf das Kilometer und die beförderte Person.

Aus der mittleren Besetzung für den Durchschnittszug und dem obigen Kostenverhältnis für den bewegten Sitzplatz in den einzelnen Klassen ergab sich alsdann das Verhältnis der Selbstkosten der Beförderung in den einzelnen Wagenklassen für die beförderte Person:

	I.	II.	III.	IV.
Schnellzug	2,60	: 1,05	: 1	—
Personenzug	3,94	: 1,74	: 1	: 0,68

*) Anm. d. Schriftl. Wir sind nach wie vor der Ansicht, daß sich eine nennenswerte Erhöhung der Personentarife in Deutschland dem Stande der öffentlichen Meinung gegenüber nicht durchführen läßt.

Unter Beachtung, daß die Anzahl der beförderten Personen betrug (siehe weiter vorn):

	I.	II.	III.	IV.
im Durchschnitts-Schnellzuge	2,40	19,01	33,13	—
„ Durchschnitts-Personenzuge	0,36	7,41	57,84	22,24

ergaben sich alsdann aus den Beziehungen:

$$\frac{346{,}0}{33{,}13 + 19{,}01 \times 1{,}5 + 2{,}40 \times 2{,}60} = \frac{346}{59{,}331}$$ und aus

$$\frac{282{,}6}{57{,}84 + 7{,}41 \times 1{,}74 + 0{,}36 \times 3{,}94 + 0{,}68 \times 22{,}24} = \frac{282{,}6}{87{,}276}$$

die Beförderungskosten einer Person für je 1 km in Sachsen zu:

	a) im Schnellzuge	b) im Personenzuge
in III. Wagenklasse . .	*5,834* ℳ	*3,236* ℳ
„ II. „ . .	*6,125* „	*5,632* „
„ I. „ . .	*15,162* „	*12,753* „
„ IV. „ . .	—	*2,201* „

Demgegenüber ergibt die sächsische Statistik an wirklichen Einnahmen für 1 Person und 1 km im Jahre 1901:

	a) im Schnellzuge	b) im Personenzuge
in III. Wagenklasse . .	*4,70* ℳ	*2,70* ℳ
„ II. „ . .	*6,83* „	*4,10* „
„ I. „ . .	*8,82* „	*5,89* „
„ IV. „ . .	—	*1,92* „

Die entsprechenden württembergischen Zahlenwerte waren:

Beförderungskosten . .	III. Kl.	2,95 ℳ	2,90 ℳ
	II. „	5,96 „	11,10 „
	I. „	25,20 „	42,60 „
Einnahmen . .	III. Kl.	3,61 ℳ	2,31 ℳ
	II. „	5,24 „	3,95 „
	I. „	8,19 „	7,57 „

Bevor diese personenkilometrischen Kosten den Personenverkehrseinnahmen gegenübergestellt werden, bedarf es noch einer Korrektur der ersteren infolge der durch das seltenere Anhalten der Schnellzüge offenbar vorhandenen Ersparnis. Diese läßt sich als das arithmetische Mittel aus dem Verhältnis der zugkilometrischen Leistungen und dem Verhältnis der Geschwindigkeiten beider Zugarten berechnen zu 26 %. Sie gilt unter der Voraussetzung, daß in der bei der rascheren Schnellzugfahrt einschließlich geringeren Anhaltens gewonnenen Zeit sowohl das Personal als die Betriebsmittel der Schnellzüge in gleich großem Umfange ausgenutzt werden können, als diejenigen der Personenzüge. Da dies jedoch mit Rücksicht auf den Menschen und Betriebsmittel erheblich mehr angreifenden Schnellzugdienst im vollen Umfange nicht der Fall sein wird, so möge die oben näher bezeichnete Ersparnis nur auf *20* % bemessen werden. Alsdann betragen die Selbstkosten des reinen Personenverkehrs speziell

	III. Klasse	II. Klasse	I. Klasse
im Schnellzuge nur noch:	(5,83 — 20 %) = *4,66* ℳ	(6,13 — 20 %) = *4,90* ℳ	(15,61 — 20 %) = 12,13 ℳ
gegen im Personenzuge:	*3,24* „	*5,63* „	*12,75* „

Vergleicht man diese Einheitswerte der Selbstkosten beider Zugarten miteinander, so erkennt man, daß lediglich die III. Wagenklasse im Schnellzugverkehre höhere Selbstkosten verursacht, als im Personenzuge, nicht aber auch die I. und II. Klasse.

Gegenüber den Einnahmen ergeben sowohl die Selbstkosten der II. als III. Wagenklasse des Schnellzuges einen geringeren Betrag, die Einnahmen also einen Überschuß.

Württemberg hat im allgemeinen Sachsen gegenüber niedrigere personenkilometrische Einnahmen zu verzeichnen, und nur in der III. Klasse des Schnellzugverkehrs ist die erzielte Einnahme etwas höher als der eigene Selbstkostenbetrag; sonst überschreiten überall die Ausgaben die Einnahmen.

Im ausschlaggebenden Verkehr in der III. Klasse sind in Württemberg sowohl im Schnellzuge als im Personenzuge die Selbstkosten erheblich niedriger als in Sachsen, dagegen die Selbstkosten der I Klasse ganz wesentlich höher. Als Erklärungsursache für den eigentümlichen Umstand, daß der Kostenbetrag für das Personenkilometer in Württemberg im Personenzuge 42,6 ₰, dagegen im Schnellzuge nur 25,2 ₰ beträgt, während für Sachsen die entsprechenden Beträge 12,13 und 12,75 ₰ sind, kann nur angeführt werden, daß Württemberg einen verhältnismäßig ganz außerordentlich entwickelten Schnellzugverkehr besitzt, und daß zwar die Ausnutzung der I Klasse aller Züge in Württemberg eine relativ weit geringere ist als in Sachsen, daß jedoch die Ausnutzung der I. Klasse des Schnellzuges in Württemberg doppelt so groß ist, als die des Personenzuges, während in Sachsen letztere nur um einen geringen Prozentsatz kleiner ist als erstere.

Möchten angesichts der bedeutenden Höhe des festgestellten Fehlbetrags und des keinesfalls auf die Dauer gut zu heißenden Auswegs einer Deckung desselben aus den Überschüssen des Gesamtverkehrs die vorgenommenen Berechnungen dazu beitragen, die einzelnen Personentarifhöhen wenn auch keineswegs ausschließlich, so doch mehr als bisher auch nach Maßgabe der Selbstkosten des Personenverkehrs zu bestimmen.

Aufenthalts- und Unterkunftsräume für Eisenbahnarbeiter.

Bei der in Nr 45 d. Ztg. enthaltenen Besprechung meines im „Archiv für Eisenbahnwesen“ veröffentlichten Aufsatzes über Aufenthalts- und Unterkunftsräume für Eisenbahnarbeiter ist die Frage aufgeworfen worden, ob es nicht angängig sei, die im Eisenbahndirektionsbezirk Halle versuchsweise eingeführten Schutzhütten für die auf freier Strecke beschäftigten Bahnunterhaltungsarbeiter auch noch mit einem Fußboden zu versehen. Das wäre gewiß erwünscht, hat aber doch seine Schwierigkeiten. Bei den Schutzhütten muß besonderer Wert gerade darauf gelegt werden, daß sie nicht zu schwer werden und ohne große Mühe in fertiger Aufstellung von einer zur anderen Stelle verschoben werden können. Gerade hierin liegt ein für die Gebrauchsfähigkeit sehr wesentlicher Vorzug, der verloren gehen würde, wenn das Gewicht der Hütte durch Anbringen eines Fußbodens eine im Verhältnis nicht unerhebliche weitere Erhöhung erführe. Daß eine bei Regenwetter auf nassem Boden aufgestellte Hütte eines trocknen Fußbodens entbehrt, ist ja richtig. Aber da die Hütte überall aufgestellt werden kann, läßt sich immer ein möglichst trockner und namentlich vor dem fortfließenden Regenwasser geschützter Platz auswählen. Zur Not können auch Fußunterlagen (Holzstücke usw.) hineingelegt werden. In der Praxis sind denn auch bisher von jenem Gesichtspunkte aus noch keine Unzuträglichkeiten hervorgetreten. Immerhin ist zu berücksichtigen, daß es sich bei der jetzigen Einrichtung erst um einen Versuch handelt. Es wird gewiß noch möglich sein, mit der Zeit, sei es in der angegebenen Richtung oder in anderer Weise, Verbesserungen einzuführen, die geeignet sind, die Einrichtung noch zu vervollkommnen.

Weiter ist es bei jener Besprechung als zu weitgehend bezeichnet worden, wenn bei den auf den Bahnhöfen beschäftigten Arbeitern die Herstellung besonderer Aufenthaltsräume für jede Arbeitergruppe empfohlen worden ist. Demgegenüber darf bemerkt werden, daß die im „Archiv für Eisenbahnwesen“ gemachten Vorschläge keineswegs dahin gehen, überall und insbesondere auch da, wo es sich nur um eine geringe Zahl von Arbeitern handelt, eine solche Trennung durchzuführen. Wenn z. B. neben fünf bis sechs Rangierern noch einige Bahnhofsarbeiter vorhanden sind, für welche an derselben Stelle Unterkunft zu schaffen ist, so genügt für diese wenigen Leute natürlich ein Aufenthaltsraum. Die Darstellung im „Archiv“ geht von einem großen Bahnhofe aus, wo in den einzelnen Gruppen eine mehr oder weniger große Zahl von Arbeitern beschäftigt wird. Unter solchen Verhältnissen erscheint es allerdings durchaus angebracht, die empfohlene Scheidung vorzunehmen, die sich überdies in den meisten Fällen schon dadurch von selbst ergibt, daß die einzelnen Arbeitergruppen an ganz verschiedenen Stellen des Bahnhofes den Mittelpunkt ihrer Beschäftigung haben. Aber auch abgesehen hiervon ist nicht einzusehen, warum nicht den unzweifelhaft bestehenden Wünschen der Arbeiter stattgegeben werden soll, wenn dies ohne besondere Mühe und Kosten möglich ist. Es soll doch nicht nur für die Wohlfahrt, sondern auch für das Behagen der Leute gesorgt werden, damit sie sich in ihrer Beschäftigung möglichst wohl fühlen. Gerade dies wird aber durch die vorgeschlagene Maßnahme offensichtlich erreicht. Welches Interesse die Arbeiter ihr entgegenbringen, geht auch daraus hervor, daß für Ordnung und Reinlichkeit in den Aufenthaltsräumen von den Arbeitern aus eigenem Antriebe viel mehr gesorgt wird, seitdem jede Gruppe gewissermaßen ihr eigenes Heim hat.

Wenn am Schlusse der Besprechung bemerkt wird, daß auf die Nähe der Räume zur Arbeitsstätte wegen des dadurch ermöglichten längeren Ausruhens größerer Wert zu legen sein möchte, als auf die Klassenabsonderung, so kann demgegenüber nur darauf hingewiesen werden, daß es in dem im „Archiv“ veröffentlichten Aufsatze wiederholt als erstes und wichtigstes Erfordernis bezeichnet worden ist, daß die Aufenthaltsräume in unmittelbarer Nähe der Arbeitsstelle hergerichtet werden, wenn sie ihren Zweck erfüllen sollen. Im übrigen hat die Trennungsfrage mit der Platzfrage nichts zu tun; beide können unabhängig voneinander gelöst werden.

Schließlich mag hier noch angeführt werden, daß der im „Archiv“ erwähnte Bahnhof der zum Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Halle gehörende Bahnhof Cottbus ist.

Halle a/S., im Juni 1904. Seydel.

Eingaben um Erbauung neuer Eisenbahnen in Württemberg.

In Nr 43 d. Ztg. teilten wir die Anträge der volkswirtschaftlichen Kommission der Abgeordnetenkammer zu verschiedenen Eingaben um den Bau neuer Eisenbahnlinien mit. Die Beratung über diese Eingaben hat nun in der Kammer stattgefunden. Die Anträge der Kommission wurden mit der Abweichung genehmigt, daß das Projekt Tettnang-Wangen der Regierung statt zur Kenntnisnahme „zur Erwägung“ überwiesen und daß bei dem Antrag bezüglich des Projekts Vaihingen a. d. Fildern-Tübingen das Wort „Erwägung“ eingefügt werden soll.

Bei der Beratung über die Eisenbahneingaben kam u. a. zur Sprache, daß die Württembergische Eisenbahngesellschaft — eine Aktiengesellschaft, die in den letzten Jahren einige Nebenbahnen in Württemberg gebaut und in Betrieb genommen hat — das Angebot gestellt habe, sechs Nebenbahnen ohne jeden Staatszuschuß zu bauen, wenn der Staat die Bahnen nach 12 Jahren übernehme. Wir führen aus der auch für weitere Kreise bemerkenswerten Beratung — nach dem Bericht des württ. Staatsanzeigers — einiges an. Der Abg. Hildenbrand (Sozialdem.) bemerkte: Merkwürdig sei an dieser Sache, daß die Württembergische Eisenbahngesellschaft gerade sechs Eisenbahnprojekte herausgefunden habe, an denen Abgeordnete aus allen Fraktionen des Hauses beteiligt seien. (Heiterkeit.) Offenbar bestehe die Absicht, auf diesem Weg die Fraktionen zu gegenseitigen Liebesdiensten einzufangen. Merkwürdig sei weiter, daß die Gesellschaft sich nicht direkt an Regierung und Stände gewendet, sondern an die Gemeinden, an die Interessenten herangemacht habe; auf diese Weise solle ein Druck auf die zuständigen Faktoren geübt werden. Bedenklich an diesem Projekt sei, daß manche Gemeinden sich dabei augenscheinlich ruinieren würden. Der Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr v. Soden führte u. a. aus: Er habe von dem neuesten Vorschlag der Württembergischen Eisenbahngesellschaft noch vor wenigen Tagen amtlich überhaupt keine Kenntnis gehabt, allerdings aber durch Gerüchte, Zeitungsartikel und Zuträgereien schon früher von den Umtrieben der Gesellschaft im Lande gehört. Das von der Gesellschaft in dieser Sache beliebte Vorgehen und die dadurch in gewisse Landesteile getragene Unruhe und Aufregung haben ihn veranlaßt, der Gesellschaft nahe zu legen, wenn sie irgendwelche Vorschläge zu machen habe, diese in erster Linie dem Ministerium vorzulegen. Auf Grund der sodann erfolgten Mitteilungen der Gesellschaft, die nur zu einer Orientierung im allgemeinen dienen, demnächst aber ergänzt und vervollständigt werden sollten, vermöge er noch keine endgültige Stellung zu den Vorschlägen zu nehmen. Es fehle z. B. noch jede Angabe über die Zeit, innerhalb der die Bahnen gebaut werden sollten, über

die annähernde Summe der Baukosten, auch über die Art der Finanzierung usw. Von einem Anerbieten, die Bahnen nach einer gewissen Zeit selbst noch zu betreiben und eine gewisse Rente dem Staat zu garantieren, wovon einer der Vorredner gesprochen habe, sei allerdings in der Mitteilung auch die Rede, aber mit dem ausdrücklichen Bemerken, daß zu diesem Anerbieten der Aufsichtsrat der Gesellschaft noch keine Stellung genommen habe. Daß eine Mitteilung in dieser Form noch der näheren Präzisierung bedürfe, ehe er selbst oder das Staatsministerium darüber schlüssig werden könne, sei einleuchtend. Nach Eingang der weiteren Angaben werde er das seinige tun, daß die Entscheidung so rasch als möglich getroffen und damit der Erregung und Ungewißheit, die durch Aufwerfung dieser Frage entstanden sei, ein baldiges Ende bereitet werde. Bei dieser Gelegenheit könne er nicht umhin, auch hier, wie er dies bereits der Gesellschaft und auch der Kommission gegenüber getan habe, sein Bedauern darüber auszusprechen, daß in dieser Angelegenheit nicht von Anfang an ein anderer Weg, insbesondere dem Ministerium gegenüber, eingeschlagen worden sei. Es handle sich um ein ganz neues System, das künftig beim Eisenbahnbau durch Privatgesellschaften Platz greifen solle. Bisher seien an die Gesellschaften staatliche Zuschüsse à fonds perdu gezahlt worden. Auch jetzt wolle die Gesellschaft die Bahnen nicht etwa nur aus eigenen Mitteln bauen und dem Staat gleichsam ein Geschenk machen, sondern es solle auch künftig der Staat mit einspringen; nur die Bedingungen, unter denen dies bisher geschah, sollen geändert werden; ob zu gunsten des Staats oder aber im Interesse der Gesellschaft, bleibe vorerst dahingestellt, das werde die Prüfung der Vorschläge ergeben. Wie dem aber auch sei, jedenfalls wäre es richtiger und geschäftsmäßiger gewesen, wenn die Gesellschaft anstatt die Gemeinden draußen im Land in Bewegung zu setzen, sich zuerst über das ihren Vorschlägen zugrunde liegende Prinzip und dessen Anwendbarkeit mit dem Ministerium und der Regierung geeinigt hätte. (Sehr richtig!) Auf diese Weise hätte sich vielleicht eine ganz überflüssige Aufregung im Lande und eine Reihe von Enttäuschungen vermeiden lassen. Auch hätte die Gesellschaft sich vorher mit der Verwaltung darüber einigen müssen, welche Eisenbahnen denn überhaupt nach diesem neuen System gebaut werden sollen. Die Wahl der zu bauenden Eisenbahnen könne doch nicht lediglich der Württ. Eisenbahngesellschaft überlassen werden, dann wären ja die Verhandlungen über Eisenbahnpetitionen vollständig überflüssig. Abg. Gröber (Zentrum) meint: Die Absicht der Württ. Eisenbahngesellschaft gehe selbstverständlich auf entsprechenden Gewinn, die Frage sei nur, werde auch das Land, werden auch die Bezirke einen Vorteil davon haben? Möglicherweise lassen sich beide Interessen vereinigen. Wenn der Staat weder Geld noch technische Kräfte habe, diese Bahnen zu bauen, und wenn dann eine Gesellschaft beides anbiete, so habe die Kammer keinen Grund, dies von vornherein abzuweisen. Bei dem System der Regierung können diese Gemeinden vielleicht noch 10 oder 20 Jahre warten. Bei einer Privatgesellschaft komme auch Betrieb und Bau billiger. Die Frage werde nur sein, ob die Anforderungen der Gesellschaft nicht zu weit gehen; irgendwo sitze in diesen Vorschlägen die Zipfelkappe (Heiterkeit); die Regierung werde genau zu prüfen haben, insbesondere ob ihr nicht die Entscheidung über den Bahnbau aus der Hand gewunden würde, sie werde ferner die Baupläne usw. zu kontrollieren haben. Der Abg. Nieder (Zentrum) kann in dem Vorgehen der Gesellschaft irgend etwas Tadelnswertes nicht finden. Abg. Hähnle (Volkspartei) findet die Art des Vorgehens der Gesellschaft eigentümlich und unkorrekt. Es hätte, bevor man sich an die Interessenten wandte, eine sichere geschäftliche Grundlage durch ein Benehmen mit der Regierung geschaffen werden sollen. Er bedaure die Wendung, die die Sache jetzt genommen habe. Der Bau von Nebenbahnen dürfe nicht eingeengt werden, der Ausweg mit einer Privatgesellschaft könne daher durchaus erwünscht sein. Von der Beratung werde wenigstens das Ergebnis zu erwarten sein, daß die Regierung sich erkläre, ob sie grundsätzlich geneigt ist, den Bau von Nebenbahnen noch weiter Privatgesellschaften zu überlassen. Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten Frhr. v. Soden bemerkt hierzu, das in Württemberg angenommene gemischte System, beim Bau von Nebenbahnen auch das Privatkapital in gewissem Umfang zuzulassen, sei in keiner Weise bedroht, und die Regierung habe nicht die Absicht, es aufzugeben. Bei den Vorschlägen der Württembergischen Eisenbahngesellschaft handle es sich nur darum, ob das neu vorgeschlagene System im staatlichen Interesse gelegen sei oder nicht; um das beurteilen zu können, müssen die Vorschläge erst vollständig und genau präzisiert sein; dann sollen sie, er wiederhole dies, sine ira et studio geprüft und eine Entscheidung des Staatsministeriums herbeigeführt werden. Abg. Dr Hieber (Deutsche Partei) bemerkt, die Frage sei für das ganze Land von außerordentlicher Tragweite. Die Regierung könne nicht rasch genug an die Prüfung dieser Sache herantreten. Was unangenehm empfunden werde und im Lande Beunruhigung hervorrufe, sei das fortgesetzte Schwanken in diesen Dingen. Projekte, die längst zur Berücksichtigung empfohlen seien, verschwinden in der Versenkung, andere, von denen man noch nichts gehört habe, treten plötzlich in den Vordergrund, nur weil die Gemeinden die Gelegenheit am Schopf erfaßt haben, mit einer Privatgesellschaft in Verbindung zu treten. Man vermisse die Leitung durch die Regierung. Auch er stelle sich auf denselben Standpunkt wie in Abweichung von der bisherigen Haltung der sozialdemokratischen Fraktion der (sozialdemokr.) Abg. Blumhardt, daß nämlich unter den gegebenen Verhältnissen der Privatbau zu begrüßen sei. Die Gemeinden seien zu ungeheuren Opfern bereit, es sei wirklich das Gefühl verbreitet, daß es sich um eine Lebensfrage für die betreffenden Gegenden handle. Abg. Hildenbrand (Sozialdemokrat) bemerkt: Einzelne Abgeordnete seien durch das Vorgehen der Württembergischen Eisenbahngesellschaft in sehr unangenehmer Weise gebunden worden. Ein solches Gebaren, jeder Fraktion einen Brocken hinzuwerfen und dadurch die Stände und zuletzt auch die Regierung zu binden, dürfe in der Volksvertretung wohl ans Licht gezogen werden. Der Sache selbst stehe er nicht von vornherein ablehnend gegenüber. Die Württembergische Eisenbahngesellschaft suche und finde ihren Gewinn offenbar weniger im Betrieb, als im Bau solcher Bahnen. Müsse dann der Staat nach 12 Jahren die Bahnen übernehmen, so kommen die anfangs nicht verlangten Staatsbeiträge auf diesem Wege doch herein. Privatbahnen haben immer schwerwiegende Nachteile. Abg. v. Geß (Deutsche Partei) sagt: Regel müsse jedenfalls bleiben, daß der Staat die Eisenbahnen baue. Nachdem noch der Abg. Dr Hartranft (Volkspartei) sich dahin ausgesprochen hatte, daß grundsätzlich die Zuhilfenahme der Privattätigkeit nicht abzuweisen sei, und der Abg. Liesching (Volkspartei) der Meinung Ausdruck gegeben hatte, er habe den Eindruck, als ob bei diesen Dingen die Regierung nicht die richtige Fühlung habe, nimmt der Staatsminister Freiherr v. Soden nochmals das Wort, um die gegen das Ministerium erhobenen Vorwürfe als unberechtigt zurückzuweisen. Auf allgemeine Gerüchte und auf bloßen Klatsch könne sich ja wohl der Einzelne einlassen (Heiterkeit), nicht aber das Ministerium und die Regierung.

Wirtschaftlichkeit von Straßenbahnen.

Den in Nr 13 S. 196 d. Ztg. gebrachten Mitteilungen können wir heute nachfügen, daß die Stadt Düsseldorf, welche als eine der ersten unter den deutschen Städten im Jahre 1900 die vorhandenen Straßenbahnen in eigene Verwaltung übernahm und zu dieser Zeit noch von den Vorteilen der Vereinheitlichung des Tarifs überzeugt war, sich nunmehr genötigt gesehen hat, eine umfassende Änderung ihres Tarifs vorzunehmen. Es geschah dies, um die Zuschüsse, welche im Jahre 1903 rund 300 000 ℳ betragen haben, zu beseitigen oder doch wesentlich zu ermäßigen, nachdem die gelegentlich der Inbetriebnahme neuer Linien bereits vorgenommene Änderung in einen zwei Stufentarif den gewünschten Erfolg durchaus nicht gebracht hatte. Der „Zeitschrift für Kleinbahnen“ entnehmen wir, daß die Düsseldorfer Straßenbahnen zwar bei Einführung des 10 Pfennigtarifs einen bedeutenden Verkehrszuwachs hatten, daß aber die dadurch bedingte Vermehrung der Betriebsleistung eine noch größere Erhöhung der Kosten zur Folge hatte, trotzdem diese im Vergleich mit anderen Bahnen und auf das Wagenkilometer bezogen mit 21,6 ₰ noch um 0,37 ₰ unter dem Durchschnitt der 21 größten Straßenbahnen zurückgeblieben waren. Mit Rücksicht auf die Düsseldorfer Verhältnisse war die Beibehaltung des kostenlosen Umsteigeverkehrs für die Bildung des neuen Tarifs von besonderer Wichtigkeit, und so entschloß man sich, den bisher gültigen Tarif, nach dem eine 10 ₰ Strecke eine Durchschnittslänge von 3,9 km, eine 15 ₰-Strecke eine Länge von 6,8 km hatte, zu beseitigen und einen reinen Zonentarif mit Teilstreckenlängen von 1,27 km im Durchschnitt zu bilden, so daß die Fahrpreise bei einem Kilometersatz von 4 ₰, abfallend bis auf 2,9 ₰, zwischen 10 und 40 ₰ für eine Fahrt schwanken. Berücksichtigt wurde hierbei, daß der Preis für eine Fahrt von einem Punkte des Stadtinnern nach einem Punkte der Außenstadt höchstens 15 ₰ kosten dürfe, ebenso daß mit zunehmender Entfernung die Kilometersätze sich verringern, um die Verkehrsbeziehungen nach den Vororten möglichst günstig zu gestalten.

Der bei 37 vorhandenen Teilstrecken ziemlich verwickelte Umsteigeverkehr machte die Beschaffung eines neuen Fahr-

scheines erforderlich, der von dem bisher allgemein gebräuchlichen allerdings erheblich abweicht, der aber vermöge seiner Übersichtlichkeit ein augenblickliches Zurechtfinden des Fahrpersonals sowie der Fahrgäste ermöglicht. Zu diesem Zwecke ist dem Fahrschein eine schematische Darstellung des Straßenbahnnetzes mit allen Teilstrecken aufgedruckt. Der erste Schaffner durchlocht die Einsteigestelle der betreffenden Zone, das Ziel sowie Zeit und Tag; der zweite Schaffner entwertet den Schein durch Lochung einer Rubrik „Ziel". Auf dem unteren Rand des Fahrscheins aufgedruckte römische und arabische Zahlen bezeichnen die Vor- bezw. Nachmittagszeit; auf der rechten Seite befindliche Buchstaben dienen zur Bezeichnung des Wochentages; römische Zahlen I—III bedeuten die Umsteigemöglichkeiten. Die direkten Fahrscheine sind unverändert belassen. Der Preis einer persönlichen, nur an Wochentagen gültigen Monatskarte schwankt zwischen 6 und 15 ℳ, der einer unpersönlichen, ausnahmslos an allen Tagen gültigen Monatskarte beträgt den doppelten Preis. Arbeiter-Wochenkarten werden zu 60 bezw. 90 ₰ ausgegeben.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Verkehrseinnahmen deutscher Eisenbahnen** für Mai d. J. betrugen nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im Mai d. J.					
aus dem Personenverkehr	56 668 590	+ 6 257 777	1 234	+ 121	+10,87
aus dem Güterverkehr	99 642 435	+ 688 006	2 129	+ 17	+ 0,79
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März vom 1. April bis Ende Mai d. J.					
aus dem Personenverkehr	89 227 723	+ 7 135 104	2 237	+ 148	+ 7,08
aus dem Güterverkehr	176 205 613	+ 5 020 929	4 334	+ 57	+ 1,33
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Mai d. J.					
aus dem Personenverkehr	29 506 431	+ 1 736 928	4 925	+ 270	+ 5,80
aus dem Güterverkehr	57 038 597	+ 2 878 801	9 293	+ 393	+ 4,42

Die Gesamtlänge der Bahnen betrug 46 989,36 km, gegen das Vorjahr + 673,80 km.

— **Die preußische Nebenbahnvorlage** wurde am 17. d. M. im Abgeordnetenhause in dritter Beratung angenommen. Bei dieser Gelegenheit brachte der Abg. Dr Lotichius (natl.) eine Angelegenheit zur Sprache, die er bereits bei der ersten Lesung kurz erörtert hatte. Er machte darauf aufmerksam, daß durch die Eröffnung der neuen Eisenbahnbrücke bei Mainz eine andere tarifarische Behandlung der Güter stattfinde und zwar unter wesentlicher Verteuerung durch die Stationen der westrheinischen Staatsbahnstrecke von der Nahe und umgekehrt. Dadurch würden besonders die Gemeinden der Kreise Rheingau und St. Goarshausen hart betroffen. Früher habe ein Gütertrajektboot den Verkehr zwischen Bingerbrück und Rüdesheim vermittelt mehr als 40 Jahre hindurch. Vor einigen Jahren ist es eingestellt worden. Der Minister habe aber die Güter tarifarisch wie bisher behandelt von den westrheinischen Stationen nach der Nahebahn und umgekehrt. Das sei nun anders geworden. Die Frachtsätze seien wesentlich erhöht, dadurch litten die Geschäfte im Rheingaukreise, in St. Goarshausen und in der Stadt Bingen ganz besonders; denn es werde jetzt genau nach der Zahl der Kilometer die Fracht berechnet, während das früher nicht der Fall war. Der Redner bittet den Minister um nochmalige wohlwollende Prüfung der Frage unter Bezugnahme auf die Erklärungen der Handelskammern von Wiesbaden und Bingen und machte auch ganz besonders darauf aufmerksam, daß die Entfernung von Mainz nach Coblenz sehr bedeutend sei und etwa 100 km betrage, ohne daß ein Trajektboot den Verkehr vermittelt, während die Entfernung von Coblenz nach Cöln geringer ist und trotzdem ein Trajektboot bei Bonn auch den Güterverkehr vermittelt. Staatsminister v. Budde antwortete, das Trajektschiff sei im Jahre 1900 aufgehoben, weil es unrentabel war. Im Wohlwollen für die Interessenten hatte man einstweilen die Tarife nicht aufgehoben, weil man sie nicht schädigen wollte und in absehbarer Zeit die Eröffnung einer nahegelegenen Rheinbrücke in Aussicht stand. Die Interessenten genossen also die Tarife, obgleich eine Eisenbahn nicht bestand. Nachdem die Rheinbrücke eröffnet war, war es selbstverständlich, daß die Tarife abgeschafft wurden, aber es wurde den Interessenten entgegengekommen dadurch, daß die Eisenbahnverwaltung auf Brückenzuschläge verzichtete. Im Interesse der Gerechtigkeit gegenüber der Allgemeinheit sei er nicht in der Lage, der Petition der Interessenten Folge zu leisten. Die Tarife sind nicht mit einem Schlage aufgehoben, sondern wurden sechs Wochen vorher veröffentlicht.

Im weiteren Verlauf der Verhandlung bat der Abgeordnete Dr Becker (Ztr.) um den Bau der Strecke Immekeppel-Lindlar, bereits ein älteres Projekt, nur 14 km lang in einer der ärmsten Gegenden der Rheinprovinz. Besonders das Städtchen Lindlar, das schon durch den Verlust des Landratsamts geschädigt sei, würde dadurch Anschluß an die Bahn erhalten. Die Industrie an dieser kurzen Strecke dränge gerade nach dem Bahnanschluß in der Richtung nach Cöln. Abg. v. Strombeck (Ztr.) knüpfte an die Ablehnung des Baues der Linie Mühlhausen-Langensalza Folgerungen auf eine unzulässige Eisenbahnfiskalität gegenüber dem Verkehrsbedürfnis. Minister v. Budde wies die Vorwürfe zurück. Das Gesetz verpflichte die Regierung zur Prüfung des Einzelfalles. Werde ein Verkehrsbedürfnis nachgewiesen, so werde die Bahn eine Hauptbahn oder Nebenbahn; werde es nicht nachgewiesen, so können lokale Interessen vorliegen und es handelt sich um eine Kleinbahn. Diese wird vom Staate unterstützt, wenn auch die Provinz Mittel dazu gibt. Unter Umständen wird eine solche Staatshilfe in ärmeren Gegenden auch bei einer Nebenbahn gewährt. Im vorliegenden Falle aber sei weder ein allgemeines Verkehrsbedürfnis nachgewiesen, noch haben die beteiligten Gemeinden durchweg sich zu Zuschüssen bereit erklärt. Abg. Eickhoff (Frs. Vp.) legte dar, daß die Gemeinden jetzt dazu bereit sind, und der Minister erklärte, dann lägen neue Verhältnisse vor und sie würden geprüft werden.

— **Preußischer Landeseisenbahnrat.** In der am 16. d. M. stattgehabten Sitzung wurde die Einführung eines Ausnahmetarifs für Sand zum Spülversatz in Kohlenbergwerken einstimmig befürwortet. Die Höhe der Frachtsätze wurde der Bahnverwaltung überlassen. Dagegen wurde die Befürwortung eines Ausnahmetarifs für Zement nach den deutschen Seehäfen zur überseeischen Ausfuhr abgelehnt. Der Ausnahmetarif für Wegebaustoffe in Ost- und Westpreußen wurde befürwortet. Es sollen Untersuchungen vorgenommen werden, wie weit sich die Ausdehnung dieses Tarifs auf andere Provinzen empfiehlt.

— **Füllung der festen Wasserbehälter in den Personenwagen und Untersuchung des Wassers.** Nach einer Verfügung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten soll die Bestimmung früherer Erlasse, wonach das Wasser aus den festen Wasserbehältern der D-Zug- und Abteilwagen von Zeit zu Zeit, spätestens nach jeder dritten Fahrt auf der Zugbildungsstation vollständig abzulassen ist, um zu verhüten, daß sich Schlammablagerungen in den Behältern bilden, selbstredend auch auf die übrigen Personenwagen — Schlafwagen, Salonwagen, Speisewagen — angewendet werden. Es soll dauernd darauf geachtet werden, daß das Wasser in den Behältern der Personenwagen von guter Beschaffenheit ist; insbesondere ist es notwendig, daß das Wirtschaftswasser in den Speisewagen öfters geprüft und im gegebenen Falle nach den Vorschriften des Erlasses vom 30. März 1901 untersucht wird.

— **Entwürfe für Brückenbauten.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Königlichen Eisenbahndirektionen einen an die Oberpräsidenten, Regierungspräsidenten, den Polizeipräsidenten von Berlin, die Ministerial-Baukommission in Berlin und die Kanalkommission in Münster gerichteten Erlaß der Minister für öffentliche Arbeiten und für Handel und Gewerbe zur Beachtung bei der Aufstellung von Entwürfen für Eisenbahnbrücken und Schiffahrtsstraßen zugehen lassen, inhalts dessen künftig alle Entwürfe für Brückenbauten über schiffbare Gewässer vor der vorgeschriebenen Einholung der Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und vor der landespolizeilichen Prüfung den Schiffahrtsinteressenten zur Äußerung ihrer Wünsche und Bedenken zugängig zu machen und zu diesem Zweck in jedem einzelnen Falle geeignete Persönlichkeiten aus Schiffahrtskreisen zuzuziehen und anzuhören sind. Der Nachweis, daß die Anhörung ordnungsmäßig stattgefunden hat, ist bei Vorlage der betreffenden Entwürfe an

den Minister der öffentlichen Arbeiten zu führen. In allen denjenigen Fällen, bei denen die von den Schiffahrtsbeteiligten erhobenen Bedenken gegen die ihnen vorgelegten Entwürfe dort nicht haben ausgeglichen werden können, ist unter Vorlegung dieser und der gepflogenen Verhandlungen an beide Minister gemeinsam zu berichten und deren Entscheidung einzuholen.

— **Dampfheizung der D-Zugwagen.** In einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten erklärt dieser sich damit einverstanden, daß zur einfacheren und richtigeren Einstellung der Dampfheizung in den D-Zügen die jetzt vorhandenen beiden getrennten Dampfventile durch ein einziges Ventil ersetzt werden, mittels dessen wie bei den Abteilwagen sowohl das kleine wie auch das große Heizrohr oder beide an die Hauptdampfleitung angeschlossen werden können. Auf die sorgfältigste Regulierung des Muschelschiebers nach Anbringung des Dampfventils ist Bedacht zu nehmen. Der Minister legt Wert darauf, daß bis zur nächsten Heizperiode eine möglichst große Anzahl von Wagen bereits abgeändert ist.

— **Eisenbahnunfall bei Montjoie (Rheinprovinz).** In der Nähe der Station Montjoie sind am 15. d. M. gegen 1 Uhr 45 Min. nachmittags zwei Güterzüge aufeinander gestoßen, wobei ein Zugführer schwer, ein Zugführer, drei Bremser und ein Heizer anscheinend leicht verletzt wurden. Beide Lokomotiven mit Packwagen und sechs Wagen sind stark beschädigt. Der Personenverkehr wurde durch Umsteigen aufrecht erhalten. Der Güterverkehr war auf mehrere Stunden unterbrochen. Das Ergebnis der Untersuchung ist noch nicht bekannt.

— **Die Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen** weisen im Monat Mai ein günstiges Ergebnis aus, doch ist die Vergleichsfähigkeit des diesjährigen Monats mit dem vorjährigen beeinträchtigt durch die abweichende Lage des Pfingstfestes mit seiner großen Steigerung des Personen- und der entsprechenden Minderung des Güterverkehrs. Das vorjährige Pfingstfest fiel auf den 31. Mai und 1. Juni, während das diesjährige nur in den Mai fiel. Nach vorläufiger Feststellung wurden vereinnahmt: 4 718 790 ℳ im Personenverkehr (+ 496 280 ℳ gegen den gleichen Monat des Vorjahres), 6 674 000 (+ 11 710) ℳ im Güterverkehr, 11 392 790 (+ 507 190) ℳ im ganzen. Die Einnahmen in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Mai dieses Jahres betrugen 16 862 630 ℳ im Personenverkehr (+ 1 179 573 ℳ gegen den gleichen Zeitraum im Vorjahr), 32 778 723 (+ 1 577 896) ℳ im Güterverkehr, 49 641 353 (+ 2 757 469) Mark im ganzen.

— **Abschaffung der Akkordarbeit und Einführung des Neunstundentages in den württembergischen Staatswerkstätten.** Wir haben über die Anträge und Beschlüsse der volkswirtschaftlichen Kommission der württembergischen Abgeordnetenkammer betreffs dieses Gegenstandes in Nr 41 d. Ztg. berichtet. Nun hat die Beratung in der Kammer selbst stattgefunden. Sie endete mit der Annahme der Kommissionsanträge, die dahin gehen, daß etwaige Mißstände, welche mit dem System der Akkordarbeit in den staatlichen Eisenbahnwerkstätten, Hüttenwerken und Salinen noch verbunden sein sollten, abgestellt und, wo irgend angängig, unter Anhörung der betreffenden Arbeiter tunlichst übersichtliche Grundtarife aufgestellt werden sollen und das Vertrauen zur Königlichen Staatsregierung auszusprechen, sie werde eine wohlwollende Behandlung der Frage, ob eine weitere Verminderung der Arbeitszeit in den Königlichen Werkstätten tunlich sei, im Auge behalten. Bei der Beratung führte der Präsident der Generaldirektion der Staatseisenbahnen Staatsrat v. Balz unter anderem aus, von der Verwaltung sei gegen die Anträge der Kommission eine Einwendung nicht zu machen, da sie auf dem Boden sich befinden, auf dem auch die Verwaltung der Verkehrsanstalten stehe. Die Verwaltung prüfe jedes Anliegen pflichtmäßig und deshalb seien die Arbeiter auch von vollem Vertrauen zu ihren Vorgesetzten erfüllt. Wenn es je Anstände gebe, so sei eine Verhandlung mit den Arbeiterausschüssen immer von bestem Erfolg begleitet; dies sei auch bezüglich des Akkordsystems der Fall, das im Einverständnis mit den Arbeitern eingeführt worden sei. Zu beachten sei, daß die ordentlichen Löhne der Stücklohnarbeiter um 20 % erhöht worden seien und daß die Stücklohnarbeiter zum ordentlichen Taglohn noch 25 % hinzuverdienen können. In besonderen Fällen sei über 1¼ Taglohn ermöglicht. Die Beseitigung der Akkordarbeit würde einen Mehraufwand bringen, ohne daß die Arbeiter einen Nutzen davon hätten: wenn die Akkordarbeit heute abgeschafft werde, werde sie morgen von den Arbeitern wieder verlangt. Was den Neunstundentag betreffe, so stehe die Verwaltung der Herabsetzung der Arbeitszeit wohlwollend gegenüber, aber es seien Rücksichten zu nehmen auf die Privatindustrie, für die die Folgen unangenehm wären, und es seien die geschäftlichen Verhältnisse noch nicht reif für eine Herabsetzung. Es sei eben nicht so, daß man in 9 Stunden so viel arbeite wie in 9¾ Stunden. Vorsicht in der Verminderung der Arbeitszeit sei geboten. Im weiteren Verlauf der Beratung bemerkte Staatsrat v. Balz noch, die Löhne in den württembergischen Eisenbahnwerkstätten gehören zu den besten in Deutschland. Das Akkordsystem bestehe in den meisten deutschen Staaten, vielen Privatindustrien und auch zum Teil in amerikanischen Werkstätten. Der sozialdemokratische Abgeordnete Tauscher hielt seinen Antrag, die Akkordarbeit abzuschaffen bezw. zu beschränken und den Neunstundentag einzuführen, aufrecht, er wurde aber nur von den übrigen sozialdemokratischen Abgeordneten unterstützt. Die nichtsozialdemokratischen Abgeordneten stellten sich in ihren Ausführungen alle auf den Standpunkt der Kommissionsanträge, besonders nachdem durch die Beratungen vollständig erwiesen worden war, daß die sozialdemokratischen Redner ganz grundlose Behauptungen aufgestellt hatten. Es ist begreiflich, daß den sozialdemokratischen Antragstellern vorgeworfen wurde, sie verfolgen nur agitatorische Zwecke. Von verschiedenen Seiten wurde angeführt, daß die Arbeiter es nirgends so gut haben wie in den Staatswerkstätten. Das Ergebnis der Beratung kann als befriedigend bezeichnet werden; die angenommenen Kommissionsanträge, die für die Arbeiter eine wohlwollende Stellung einnehmen, enthalten zugleich eine Anerkennung der bisherigen Bestrebungen der Verwaltung zu gunsten ihrer Arbeiter.

— **Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.** Am 1. Juli d. J. wird ein vierter Nachtrag zu dem vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband ausgegebenen Verzeichnis derjenigen Stationen Deutschlands, die zur Annahme und Auslieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind, ausgegeben werden.

Österreich.

— **Der Bericht des Kurators der Südbahnprioritäten.** Der zur Wahrung der Rechte der 3 prozentigen Südbahnprioritäten gerichtlich bestellte Kurator versendet soeben den ersten im Übereinkommen vom 16. September 1903 vorgesehenen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens im Zeitraume bis Ende 1903. Eingangs seines Berichtes bringt der Kurator die Bestimmungen des mit der Südbahngesellschaft getroffenen Übereinkommens in Erinnerung und stellt mit Befriedigung fest, daß die Südbahngesellschaft ihn fortlaufend von den wichtigeren Vorkommnissen, welche das Interesse der Besitzer der 3 prozentigen Prioritätsobligationen berühren, verständigt habe, daß sie bezüglich der in ihren Geschäftsbericht für das Jahr 1903 aufzunehmenden Nachweisungen mit ihm rechtzeitig das Einvernehmen gepflogen habe, daß sie ihm die Einsichtnahme in die Rechnungen und Belege freigestellt und ihm auch alle Aufklärungen, welche er behufs Erfüllung seiner Aufgabe als Kurator für notwendig erachtete, jederzeit bereitwilligst erteilt habe.

In bezug auf die finanzielle Lage der Gesellschaft hebt der Kurator hervor, daß das Geschäftsjahr 1903 mit einem Überschuß abgeschlossen habe, daß die schwebende Schuld abgestoßen und daß die Gesellschaft in der Lage gewesen sei, die durch die Steigerung des Verkehrs bedingten Herstellungen auszuführen, daß sich also die finanzielle Lage der Gesellschaft wesentlich gebessert habe, was auch in der Öffentlichkeit rückhaltlos anerkannt werde.

Der erzielte Überschuß sei der Ziffer nach allerdings kein besonders hoher. Indessen steige er in seiner Bedeutung, wenn berücksichtigt werde, daß nach den Berechnungen, welche dem Übereinkommen mit den Prioritätenbesitzern zugrunde lagen, ein solcher für das Jahr 1903 überhaupt nicht in Aussicht stand, man vielmehr mit einem Abgang rechnen zu sollen glaubte, wenn weiter berücksichtigt werde, daß die Betriebsrechnung des Jahres 1903 mit den nicht unbeträchtlichen Kosten des Abkommens mit den Prioritätengläubigern belastet war, eine Belastung, die sich daher in den folgenden Betriebsjahren nicht wiederholen wird, und daß außerdem zu Lasten der Ertragsrechnung gewisse Abschreibungen von den Buchwerten des Effektenportefeuilles vorgenommen wurden. Dazu komme, daß sich die Geldwirtschaft der Gesellschaft dadurch, daß ihr ein Betriebsfonds von 8 479 875 Kr. zur Verfügung gestellt wurde, nunmehr wesentlich günstiger gestaltet hat. Der Kurator betont, daß auch die Betriebsergebnisse des Jahres 1904, soweit sie bisher bekannt geworden seien, eine günstige Zukunft gewärtigen lassen.

Zum Schlusse bespricht der Kurator den Vorwurf, welcher wiederholt auch in der Presse gegen das Abkommen vom 16. September 1903 in der Richtung erhoben worden ist, daß es zwar für die Zeit bis 1917 ruhige Verhältnisse schaffe, daß jedoch die vom Jahre 1918 angefangen wesentlich gesteigerten Lasten für die Verzinsung und Rückzahlung der 3 prozentigen

Prioritäten ein Element der Unsicherheit für die Besitzer der Südbahnprioritäten bilden. Dabei sei aber übersehen worden, daß die durch die Einschränkung der Tilgung der 3 prozentigen Prioritäten in der Zeit vom Jahre 1902 bis zum Jahre 1917 in Ersparung gebrachten Beträge von der Südbahngesellschaft nur für ganz bestimmte Zwecke, nämlich bis zum Höchstbetrage von 96 000 000 Kr. nur für Investitionen und bis zum Betrage von 43 545 687 Kr. zur Rückzahlung des vom Fälligkeitstermine der Jahresraten angefangen mit 6 % verzinslichen Kaufschillingrestes für die Linie Wien-Triest und für die ehemaligen lombardisch-venetianischen Eisenbahnlinien der Gesellschaft verwendet werden dürfen, also für Zwecke, welche einerseits eine entsprechende Vergrößerung der Erträgnisse mit sich bringen sollen, anderseits aber unbedingt nötig sind, damit die Südbahngesellschaft den Betrieb der Eisenbahnlinien in ungestörter, entsprechender Weise fortführen könne und, falls das Übereinkommen nicht zustande gekommen wäre, von ihr auf andere Weise hätten beschafft werden müssen.

Es sei nun zweifellos, daß die Beschaffung so großer Mittel, sei es im Wege der Aufnahme eines fundierten Darlehens, sei es durch schwebende Schulden, keineswegs zum Zinsfuß von 2,6 %, mit welchem die nicht zur Rückzahlung gelangenden Obligationen mittlerweile verzinst werden, möglich wäre, sondern daß die Südbahngesellschaft hierfür in allen Fällen weit höhere Zinsen zahlen müßte. Es hätten sich also die Lasten der Gesellschaft, im Falle das Übereinkommen vom 16. September 1903 nicht zustande gekommen wäre, schon von jetzt ab, und zwar mit einer von Jahr zu Jahr steigenden Ziffer schließlich um weit größere Beträge erhöhen müssen, als dies nach den abgeänderten Tilgungsplänen der Fall sein wird. Nach diesen Plänen sei vom Jahre 1918 angefangen bis zum Jahre 1954 eine gleichbleibende Annuität von 69 287 779 Fr., dann vom Jahr 1955 bis zum Jahre 1958 eine solche von 57 242 532 Fr. und vom Jahre 1959 bis zum Jahre 1968 eine solche von nur 27 272 560 Franken erforderlich. Nach den alten Plänen würde die Annuität für die 3 prozentigen Obligationen im Jahre 1918 allerdings nur 63 112 929 Fr., also um 6 174 850 Fr. weniger betragen, die neue Schuld würde aber zu ihrer Verzinsung und Tilgung sicherlich weit mehr als diese 6 174 850 Fr. beanspruchen, und wenn noch in Betracht gezogen wird, daß nach den alten Plänen die Tilgungslast bis einschließlich 1949 von Jahr zu Jahr steige, so werde die Lage der Südbahngesellschaft und mit ihr die der Prioritätenbesitzer durch das Übereinkommen vom 16. September 1903, das könne mit aller Bestimmtheit ausgesprochen werden, sich auch für die Zeit nach dem Jahre 1918 nicht ungünstiger gestalten.

— **Der Schienenbedarf für die neuen Alpenbahnen.** Die Eisenbahnbaudirektion hat die Bestellung ihres Bedarfes an Schienen für die offenen Strecken der neuen Alpenbahnen, welche im Jahre 1905 zur Vollendung und Betriebseröffnung gelangen werden, den kartellierten Werken angezeigt. Die Linien, für welche die Schienenbestellungen erfolgten, sind die Pyhrnbahn, die Karawankenbahn und die Wocheiner Bahn. Hierbei wurde für die Pyhrnbahn, die schon im Frühsommer des nächsten Jahres zur Vollendung gelangen wird, der gesamte Schienenbedarf, für die beiden anderen Strecken nur der Bedarf des Jahres 1904 gedeckt, während die restliche Bestellung im Herbst erfolgen soll. Die zur Bestellung gelangten Schienen betragen 9467 t; zuzüglich der im Herbste zu gewärtigenden Bestellung für das Jahr 1905 wird sich die zu liefernde Menge auf 11 625 t stellen.

Die Deckung des Schienenbedarfs für die offenen Strecken der Tauernbahn ist mit Rücksicht auf den späteren Vollendungstermin dieser Bahnlinie — Spätsommer 1908 — vorerst nicht dringlich. Außer dem Oberbau für die offenen Strecken ist auch für jenen in den Tunneln der neuen Alpenbahnen, für welche die Stuhlschiene zur Verwendung kommen wird, vorzusorgen. Die Bestellung für die Tunnel im Zuge der Pyhrnbahn, der Karawanken- und Wocheiner Bahn wird im Herbst erfolgen. Der Bedarf für sämtliche Tunnel der neuen Alpenbahnen beziffert sich an Stuhlschienen auf 4260 t. Hiervon kommt jedoch der für den Tauerntunnel sich ergebende Bedarf vorerst nicht zur Deckung. Die Schienenbestellungen wurden von dem Kartell auf die einzelnen ihm angehörenden Werke bereits aufgeteilt, und es wird nunmehr die Eisenbahnbaudirektion verständigt werden, welchen Werken die Lieferung der Schienen für die einzelnen Strecken zugewiesen wurde. Die Lieferung hat nach Bedarf zu erfolgen.

— **Internationale Winterfahrplankonferenz.** Am 8. und 9. d. M. hat in Kopenhagen diese Konferenz unter sehr zahlreicher Beteiligung stattgefunden. In bezug auf Schnellzugverbindungen, welche für Österreich von Bedeutung sind, wurden mehrere Verbesserungen sichergestellt. An Stelle des während des Winters in Verkehr gewesenen Luxuszuges St. Petersburg-Wien-Nizza soll vom 1. Oktober d. J. an in der Strecke St. Petersburg-Warschau-Wien im Anschlusse an den Expreßzug Wien-Nizza ein Schnellzug mit Wagen I. und II. Klasse sowie mit Schlafwagen, nahezu mit gleicher Fahrgeschwindigkeit wie der Luxuszug Petersburg-Wien, zunächst zweimal wöchentlich das ganze Jahr hindurch in Verkehr kommen; die Einrichtung einer täglichen Verbindung ist in Aussicht genommen. Der mit 1. Mai d. J. neu in Verkehr gesetzte Luxuszug Wien-Eger-Berlin soll im Winterdienste zweimal wöchentlich, und zwar in der Strecke Wien-Eger für Reisende I. und II. Klasse, verkehren. Außerdem ist die seit längerer Zeit angestrebte Verbesserung der Nachtschnellzugverbindung von Wien nach Paris ihrer Verwirklichung nahe gerückt; ihre Durchführung steht zum 1. Oktober d. J. in bestimmter Aussicht. Auf Grund dieser Verbesserung wird bei Abfahrt von Wien (Westbahnhof) um 8 Uhr abends die Ankunft in Paris noch am Abend des nächsten Tages (gegen 11 Uhr 30 Minuten nachts) erfolgen, während bisher die Ankunft bei ungefähr gleicher Abfahrt erst am zweitnächsten Morgen, 7 Uhr 40 Minuten früh, stattfindet.

— **Der böhmische Braunkohlenverkehr im Jahre 1903.** Die von der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft soeben versandte Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehrs ergibt die erfreuliche Tatsache, daß ungeachtet der traurigen Verhältnisse auf dem Kohlenmarkte ein Rückgang in der Kohlenerzeugung bisher nicht eingetreten ist.

Im Jahre	1899	betrug diese		17 897 614 t	
„ „	1900	„	„	17 291 097 „	(Streikjahr)
„ „	1901	„	„	18 283 498 „	
„ „	1902	„	„	18 217 813 „	
„ „	1903	„	„	18 301 641 „	

Das Verhältnis des inländischen zum ausländischen Absatze ist seit dem Streikjahr (1900) nahezu unverändert geblieben; während die Verwendung im Auslande im Jahre 1899 noch 8 533 294 t betrug, sank diese im Jahre 1900 auf 7 736 628 t, hob sich im Jahre 1901 wieder auf 8 063 926 t und betrug im Jahre 1902 nur 7 806 717 t, im Jahre 1903 hingegen 7 935 727 t, also um 129 010 t mehr als im Vorjahre. Diese Steigerung im Auslandsverkehr ist hauptsächlich durch den sehr guten Elbeverkehr im Jahre 1903 möglich geworden. Der Elbe-Umschlagverkehr auf den beiden Elbe-Umschlagplätzen Aussig und Rosawitz betrug im Jahre 1903: 2 361 217 t, das ist um 393 877 t mehr als im Vorjahre und nicht weniger als 12,9 % der gesamten Jahreserzeugung. Die Abhängigkeit dieses Verkehrs vom Elbewasserstand ist in der Statistik durch zwei interessante graphische Darstellungen zur Anschauung gebracht, in welchen die täglichen Wasserstände, die Tagesaufgaben und der Gesamt-Elbeverkehr der Jahre 1902 und 1903 dargestellt sind. Eine weitere bildliche Darstellung zeigt den inländischen Verkehr nach seinen Hauptrichtungen und den Verbrauch an böhmischer Braunkohle in den Städten Dresden, Leipzig, Riesa und Berlin im Vergleiche zu jenem an deutschen Braun- und Steinkohlen. Es ist daraus ersichtlich, daß der Verbrauch in den genannten Städten im Jahre 1903, wohl wesentlich durch den Wettbewerb der Briketts, einen Rückgang erfahren hat, welcher für die genannten Städte zusammen 96 471 t beträgt, jedoch, wie aus der Statistik hervorgeht, durch den Mehrverbrauch in anderen deutschen Städten, wie beispielsweise Magdeburg, Meißen, Schönebeck, Heidenau usw. wieder aufgewogen erscheint. Der Geldwert der Braunkohlenerzeugung betrug nach den Mittelpreisen: im Falkenauer Revier 8 691 598 Kr., im Elbogener Revier 3 613 700 Kr., im Komotauer Revier 3 998 177 Kr., im Brüxer Revier 45 885 546 Kr., im Teplitzer Revier 12 052 666 Kr. Die größten Mengen wurden von der Brüxer Kohlenbergbaugesellschaft (3 760 146 t), der Gewerkschaft Brucher Kohlenwerke (1 991 590 t) und der Nordböhmischen Kohlenwerksgesellschaft (1 820 230 t) erzeugt. An der Kohlenbeförderung waren die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 54,5 %, die Buschtěhrader Eisenbahn mit 12,7 % und die Staatsbahnen mit 32,8 % beteiligt. An dem Kohlenempfange waren nebst den österreichischen Staatsbahnen mit 2,8 Millionen Tonnen insbesondere die Böhmische Nordbahn, die Staatseisenbahngesellschaft und die Österreichische Nordwestbahn nahezu gleich mit rund 612 000 bis 639 000 t beteiligt, während von ausländischen Bahnen die sächsischen Staatsbahnen 3,2 Millionen Tonnen, die bayerischen Staatsbahnen rund 1,8 Millionen Tonnen und die preußischen Bahnen rund 800 000 t beförderten.

Ungarn.

— **Freisprechung der Mitglieder des ungarischen Streikkomitees.** In dem Prozesse gegen das Streikkomitee der Staatsbahnangestellten wurde am 18 d. M. das Urteil verkündet. Es spricht sämtliche Angeklagten von dem ihnen zur Last gelegten Verbrechen des Amtsmißbrauches frei.

Ehe der Vorsitzende zur Verlesung der Begründung des Urteils schritt, hielt er eine sehr bemerkenswerte Ansprache, in welcher er beiläufig folgendes sagte: „Der Königliche Gerichts-

hof stand in diesem Prozesse vor einer undankbaren Aufgabe und befand sich in einer schwierigen Lage. Es war uns nicht möglich, unsere richterliche Überzeugung mit unserer persönlichen Auffassung in Einklang zu bringen. Wir, die Mitglieder des Gerichtshofes, sind nicht nur Richter, sondern auch Bürger und treue Söhne dieses Landes. Auch wir fühlen vollkommen, was diesem Lande Schmerz und Bitterkeit verursacht. Hundertjährige Traditionen, die Bande der Familie, der Verwandtschaft, der Liebe und materiellen Interessen knüpfen auch uns an dieses Land. Auch unsere Herzen durchzitterte daher ein unendliches Schmerzgefühl, und auch unser bemächtigte sich die Verzweiflung, als die unglückseligen Ereignisse vom 20. April d. J. eintraten, als der Blutlauf in diesem Lande stockte. Gleich allen guten Söhnen des Landes fragten auch wir uns tief besorgt, ob unter diesem Stocken des Blutlaufes nicht auch die Tätigkeit des Herzens leiden werde. Wie hätten wir also nicht ebenfalls jene Bewegung im höchsten Maße verurteilt, welche eine krisenhafte Erkrankung in unserem Vaterlande bedeutete. Wir sitzen jedoch auf diesem Platze nur als Richter, und so mußten wir dieses persönliche Gefühl unterdrücken. Deshalb war unsere Lage schwierig und undankbar, denn wir konnten gegen unsere Überzeugung als Richter mit dem Gesetzbuche in der Hand die Angeklagten nicht schuldig sprechen."

Diese Worte machten auf die Versammlung einen tiefgehenden Eindruck.

Es folgte sodann die überwiegend juristisch gehaltene Begründung des Urteils. Der Gerichtshof sah sich außerstande, festzustellen, daß die Einstellung der Arbeit und das Verlassen der Posten jenes Verbrechen bilde, welches die Anklagebehörde als strafwürdig hingestellt hat, denn die Einstellung der Arbeit sei noch nicht gleichbedeutend mit der Verweigerung der Amtspflicht. Die Angeklagten müßten aber auch deshalb freigesprochen werden, weil sie strafrechtlich nicht als öffentliche staatliche Beamte angesehen werden können, da sie vor dem öffentlichen Rechte nur jenen Schutz genießen, der auch den Angestellten von Privatbahnen zuteil wird.

Der Vertreter der Anklagebehörde meldete die Berufung gegen das Urteil an. Auch zwei Mitglieder der Verteidigung legten Berufung gegen einzelne Teile der Begründung ein.

Zum Schlusse richtete der Vorsitzende abermals einige Worte an die Angeklagten und sagte: „Geben Sie in Zukunft nie wieder Veranlassung zur Wiederholung ähnlicher Fälle. Ihre Bewegung war ein großes Unglück für das Land, wenn Sie auch nicht bewußt ein solches Unglück heraufbeschwören wollten."

— **Obstausfuhr.** Mit Rücksicht auf die in Ungarn zu gewärtigende gute Obsternte dürften die den ungarischen Staatsbahnen zur Verfügung stehenden, zur Beförderung von Obst dienenden Wageneinrichtungen aller Voraussicht nach nicht genügen. Die Ungarische Lebensmittel-Transport-Aktiengesellschaft hat demzufolge die für 100 Wagen erforderlichen Wageneinrichtungen auf eigene Kosten anfertigen lassen, um sie im Bedarfsfalle den Parteien zur Verfügung zu stellen.

— **Mohács-Pécser (Fünfkirchner) Eisenbahn.** Die Betriebsergebnisse gestalteten sich im Jahre 1903 wie folgt: Betriebseinnahmen 1 578 754 Kr. (gegen das Vorjahr — 3661 Kr.), Betriebsausgaben 983 806 (— 7405) Kr., Überschuß 594 948 (+ 3744) Kr. Hiervon wurden 2948 Kr. für Investitionen verausgabt und 70 172 Kr. zur Tilgung des Anlagekapitals verwendet, der Rest mit 521 828 Kr. endlich der Betriebseigentümerin, der I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, übertragen. Befördert wurden 92 340 (im Vorjahre 88 420) Personen, welche zusammen 1 722 390 (1 658 020) km zurücklegten. Durchschnittlich durchfuhr jeder Reisende 18,65 (18,75) km; die entsprechende Einnahme hierfür betrug 0,75 (0,76) Kr. An Gepäck wurden 192,7 (191,5) t befördert, an Eilgütern 1076 (1018) und an Frachten 589 307 (587 306) t, wovon auf Steinkohlen, Briketts und Koks 550 637 (549 148) t entfallen. Der durchschnittlich zurückgelegte Weg einer Tonne war bei Gepäck 24,05 (23,70), bei Eilgut 46,7 (44,1) und bei Frachtgut 34,3 (34,0) km. Die durchschnittliche Einnahme betrug für jede beförderte Tonne Gut bei Gepäck 9,85 (9,48), Eilgut 10,32 (9,65) und Frachtgut 1,49 (1,47) Kr., für jedes Tonnenkilometer hingegen 40,97 (40,00), 22.10 (21,40) und 4,33 (4,33) Heller. Geleistet wurden 143 871 (147 687) Zugkm und 20 606 601 (20 303 462) tkm.

— **Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn.** Die Transporteinnahmen betrugen im Jahre 1903 zusammen 2 297 785 Kr. (gegen das Vorjahr + 90 194 Kr.) und die verschiedenen Einnahmen 578 327 (+ 44 395) Kr., somit die Gesamteinnahmen 2 876 112 (+ 134 589) Kr. Diesen standen an Betriebsausgaben 1 569 645 (+ 72 680) Kr. gegenüber; daher ergab sich ein Betriebsüberschuß von 1 306 467 (+ 61 909) Kr. Mit Hinzurechnung der Rücklage vom Vorjahre mit 19 279 Kr. und nach Abzug der zur Tilgung und Verzinsung der Prioritätsanleihe erforderlichen 1 065 588 Kr. blieb ein Reingewinn von 260 158 Kr. zur Verfügung, von dem die Generalversammlung verschiedenen Reservefonds insgesamt 72 044 Kr. zuwies, als Dividende 168 876 Kr. bewilligte (4,5 Kr. für die Aktie zu 400 Kr. = 1,125 %) und den Rest mit 19 238 Kr. auf neue Rechnung übertrug.

Befördert wurden im Jahre 1903: 753 154 Personen (gegen das Vorjahr — 5343), welche zusammen 19 298 782 (+ 704 317) km zurücklegten: auf eine Person entfallen somit durchschnittlich 26 (24) km. An Eilgütern und Gepäck wurden 6474 (+ 1187) t, an Frachten 680 915 (+ 25 266) t aufgeliefert, die 473 278 (— 834) Zugkilometer und 36 284 588 (+ 2 829 194) tkm zurücklegten.

— **Einflußnahme der Handelskreise auf die Tarifpolitik.** In der am 23. Mai d. J. in Budapest abgehaltenen konstituierenden Generalversammlung des Landesverbandes ungarischer Kaufleute hat der gewählte Präsident auch die Tarifpolitik zum Gegenstande der Erörterung gemacht. Er sagte u. a.:

„Wir werden in diesem Belange nicht nur die Tätigkeit der Regierung mit Aufmerksamkeit verfolgen, sondern, wenn es not tut, auch kritisieren. Wir müssen ferner im allgemeinen den Sinn und das Interesse für die Tariffragen erwecken und rege erhalten, zumal dieses Interesse bei uns bisher ein noch sehr geringes ist. Es muß wohl diesem Umstande zugeschrieben werden, daß unsere derzeitige Tarifpolitik, und zwar sowohl im Inlandsverkehr wie in dem Verkehr mit dem Auslande, unseren wirtschaftlichen Interessen nur in geringem Maße entspricht. Es muß uns geradezu betroffen machen, wenn wir die Berichte unserer Handelskammern lesen und darin von Jahr zu Jahr hundertfältigen Klagen über die Eisenbahn- und Schiffahrttarife begegnen. Das ist ein ungesunder Zustand und legt uns die ernste Pflicht auf, andauernd und systematisch zur Beseitigung der Übelstände im Tarifwesen mitzuwirken."

Luxemburg.

— **Prinz Heinrichbahn.** Ein Gesetzentwurf betreffend Gutheißung einer Änderung an den Statuten der Prinz Heinrich-Bahngesellschaft ist der luxemburgischen Kammer soeben vorgelegt worden. Wie bekannt, wurde in der Generalversammlung vom 25. Juli 1903 zum ersten Absatz des Art. 16 der Statuten, welcher also lautet: „Die Gesellschaft wird durch einen Verwaltungsrat verwaltet, der aus 5 bis 7 Mitgliedern besteht, von denen zwei Luxemburger sein müssen" folgende Fassung beantragt und angenommen: „Die Gesellschaft wird durch einen Verwaltungsrat von 5 bis 8 Mitgliedern verwaltet, von denen wenigstens drei Luxemburger sein müssen." Daraufhin holte die Regierung das Gutachten des Staatsrates ein über die Frage, ob diese Statutänderung von der Kammer gutgeheißen werden müsse. Der Staatsrat äußerte sich in bejahendem Sinne. Ferner betonte er, daß man die neue Fassung nur gutheißen könne, da sie das luxemburgische Element im Verwaltungsrat verstärke und daher die Wahrung der nationalen Interessen beim Betrieb dieses Unternehmens nur günstig beeinflussen könne. Unterm 25. März ersuchte die Regierung von neuem um eine gutachtliche Äußerung über die Frage, ob diese Änderung nicht von der Regierung ohne gesetzliche Sanktion vorgenommen werden dürfe. Der Staatsrat blieb jedoch bei seiner ersten Auffassung. Er glaubt namentlich, daß die Einholung einer gesetzlichen Sanktion schon aus dem Grunde zu empfehlen sei, als dadurch vermieden werde, daß die Gerichte gegebenenfalls die Gültigkeit und Regelmäßigkeit von Akten des Verwaltungsrates in seiner neuen Gestalt beanstanden könnten. Durch Großherzoglichen Beschluß vom 11. d. M. wurde alsdann der Staatsminister ermächtigt, eine Gesetzvorlage einzubringen betreffend Ermächtigung der Regierung, die fragliche Änderung gutzuheißen, insofern diese Ermächtigung nötig ist.

Übrige europäische Länder.

— **Brüsseler Südbahnhof.** Zur einstweiligen Entlastung des Brüsseler Südbahnhofs ist angeordnet worden, daß alle Personenzüge, die in Brüssel mehr als 6 Stunden verweilen, nach der Ankunft, sobald sie entleert sind, nach Süd-Forest geleitet werden und erst eine halbe Stunde vor der Abfahrt wieder nach dem Südbahnhof zurückkehren. Betreffs der Arbeiten zum Umbau des Südbahnhofs sind laut „Indép. belge" noch keine Entscheidungen getroffen. Verschiedene Pläne werden noch geprüft.

— **Arbeiterentlassung wegen Verkehrsminderung auf den französischen Eisenbahnen.** Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, welche über das weitaus größte französische Eisenbahnnetz verfügt, hatte einer Anzahl Arbeiter wegen der Verkehrsabnahme gekündigt. Diese hatten sich an den Eisenbahnminister Marujouls gewendet, daß er zu ihren Gunsten

eintreten möge. Das tat der Minister, und der Präsident des Verwaltungsrates der Gesellschaft, Dervillé, antwortete, daß er aus Entgegenkommen gegen den Minister und zugleich aus Sympathie für die Arbeiter die für den 17. Juni ausgesprochene Entlassung bis zum 1. August verschiebe. Herr Dervillé bedauerte dabei, daß er eine Maßregel nicht aufheben könne, welche der Gesellschaft durch dringende Notwendigkeit auferlegt werde, und sprach die Hoffnung aus, daß die Herausschiebung der Entlassung um 6 Wochen den Arbeitern gestatten werde, anderwärts Arbeit zu finden. Überdies nimmt die Gesellschaft in Aussicht, den Arbeitern, die keine Beschäftigung finden, die ersten Stellen vorzubehalten, welche ihren Fähigkeiten passend frei werden.

Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen im laufenden Jahre fahren fort, wenig befriedigend zu sein; soweit die Ausweise bis Anfang Juni vorliegen, zeigen alle Netze ein kilometrisches Minderergebnis gegen die gleiche Vorjahrszeit.

— **Schweizerische Speisewagengesellschaft.** Eine nationale Speisewagengesellschaft hat sich jetzt auch in der Schweiz gebildet. Eine solche ist in Deutschland bekanntlich schon vor einigen Jahren eingerichtet worden. Die neue Gesellschaft in der Schweiz nennt sich Schweizerische Speisewagengesellschaft und hat ihren Sitz in Bern. Sie hat den Betrieb von folgenden Speisewagendiensten in der Schweiz bereits übernommen: Zürich-Genf, Lausanne-Olten und Lausanne - Brig. Außerdem führt sie für den zwischen Basel und Chiasso über den Gotthard verkehrenden Speisewagen die Bewirtschaftung zwischen Luzern und Chiasso. Am 1. Juli richtet sie ferner einen Speisewagendienst zwischen Basel und Chur ein auf dem Wege über Zürich. Die Gesellschaft führt ferner den Betrieb sämtlicher Büfettwagen der Schweizerischen Seetalbahn zwischen Luzern-Emmenbrücke-Hochdorf-Wildegg und umgekehrt. Die Preise sind ungefähr dieselben wie bei der Schlafwagengesellschaft. Zweites Frühstück und Mittagessen kosten je 3,5 Fr.

— **Der Verband schweizerischer Drahtseilbahnen** hielt am 28. Mai seine diesjährige ordentliche Jahresversammlung auf dem Stanserhorn ab. Aus dem Geschäftsbericht ist zu entnehmen, daß im vergangenen Jahre keine Unfälle von Reisenden zu verzeichnen waren. Aus dem sonstigen Programm ist die Beratung über die Bundesvorschriften betreffend den Bau und Betrieb der Nebenbahnen hervorzuheben. Die Konferenz kam nach Anhörung von Berichten des Betriebschefs Kuhn (Stanserhorn) und Stadtrats Roman Scherer (Gütsch) zu der Überzeugung, daß der Entwurf für die Seilbahnen annehmbar sei. Immerhin bestellte sie eine fünfgliedrige Kommission zur einläßlichen Prüfung aller Bestimmungen und zu späterer Antragstellung.

— **Schöllenenbahn.** Das schweizerische Bundesparlament hat die Erteilung einer Konzession für eine Schmalspurbahn von Göschenen nach Andermatt (Schöllenenbahn) genehmigt.

— **Direkte Linie Rom-Neapel und neue Bahnlinien von Cuneo nach Nizza und Ventimiglia.** Unter den vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten geforderten außerordentlichen Aufwendungen für Neubauten sind auch 72 Millionen Lire vorgesehen, von welchen 34 Millionen zum Bau der Strecke Formia-Terracina bestimmt sind, welche die bereits bestehenden Linien Rom-Velletri-Terracina und Neapel-Sparanise-Gaeta verbindet und so das noch fehlende Mittelstück für die von den Neapolitanern so dringend geforderte direkte Uferbahn Rom-Neapel darstellt. Natürlich müssen auch die bislang nur für den Nebenbahnverkehr ausreichenden Strecken zwischen Velletri und Terracina zu Linien ersten Ranges, die den Anforderungen des großen Verkehrs genügen müssen, umgebaut werden.

Die weiteren 38 Millionen Lire sollen zum Ausbau der Linie Cuneo-Ventimiglia aufgewendet werden, und dies gemäß eines zwischen Italien und Frankreich abgeschlossenen und am 6. Juni unterzeichneten Übereinkommens für den Bau und Betrieb der Linien Cuneo- Nizza und -Ventimiglia. Dieses Übereinkommen, welches der Genehmigung der Parlamente beider Länder unterworfen ist und in diesen Tagen der italienischen Kammer vorgelegt wurde, bringt die seit Jahren schwebende Angelegenheit des Baues obiger Linien zum Abschluß und enthält im wesentlichen folgende Bestimmungen: Die neuen Linien sind in vier Abschnitte geteilt; der erste umfaßt die Strecke von Vievola, Endpunkt der Bahn Cuneo-Vievola, bis zur Landesgrenze und liegt vollständig auf italienischem Gebiet; der zweite, vollständig auf französischem Boden liegend, enthält die Strecke zwischen den beiden Grenzen (siehe beistehendes Kärtchen); der dritte zweigt in Breuil vom vorigen ab, durchquert unter dem Berge Graziano wieder italienisches Gebiet und setzt sich dann auf französischem Boden über Sospello nach Nizza fort; die vierte Teilstrecke umfaßt die Linie von der französischen Grenze südlich von Breuil nach Ventimiglia. Beide Staaten verpflichten sich, die auf eigenem Gebiet gelegenen Bahnstrecken innerhalb 8 Jahren nach Genehmigung des Übereinkommens fertigzustellen und deren Betrieb zu übernehmen, wobei die kurze, auf italienischem Boden gelegene Strecke unter dem Monte Graziano als zu Frankreich gehörig betrachtet wird. Jeder Staat setzt eine eigene Zollstation ein, unter Zusicherung des direkten Durchlaufs der Personen- und Güterwagen. Die Fahrpläne werden durch beide

Regierungen festgestellt, wobei bestimmt wird, daß zwischen Cuneo und Nizza sowie Cuneo und Ventimiglia täglich mindestens drei Zugpaare mit durchgehenden Wagen aller Klassen geführt werden müssen. Die Tarife müssen auf Grund der wirklichen Entfernungen gebildet werden; die Anwendung von virtuellen Entfernungen ist ausdrücklich ausgeschlossen. Die Einnahmen gehören dem Betriebsführer der einzelnen Strecken. Der italienische Staat hat das Recht, auf der französischen Strecke zwischen den beiden Landesgrenzen gegen Ventimiglia zu Soldaten und Kriegsmaterialien befördern zu lassen; ebenso Frankreich auf der Strecke unter dem Monte Graziano. Es folgen sodann Bestimmungen, welche die Zoll- und Sanitätsverhältnisse und den Post- und Telegraphenverkehr regeln; es ist ferner ausdrücklich ausgesprochen, daß jedem Staate das Oberhoheitsrecht über die eigenen Gebiete gewahrt bleibt. Die neuen Linien haben Vollspur und sind eingleisig auszubauen.

Eine Zusatzbestimmung zu obigem Übereinkommen verpflichtet überdies beide Staaten, das zweite Gleis zwischen Ventimiglia und Mentone innerhalb vier Jahren herzustellen.

— **Die Behrsche Einschienenbahn zwischen Manchester und Liverpool,** über deren Plan wir zuletzt in Nr 57 S. 891 Jahrg. 1903 berichtet haben, macht wieder von sich reden. In der „Zeitschr. für Kleinbahnen“ — zu vergl. das Juniheft d. J. — finden sich einige Mitteilungen über diese einschienige elektrische Schnellbahn nach dem Plan des Ingenieurs F. B. Behr, die es ermöglichen soll, die 55,5 km, die die beiden großen Verkehrszentren trennen, in 20 Minuten zurückzulegen — bei einer Fahrgeschwindigkeit von 176 km in der Stunde —, während jetzt die schnellsten Züge 40 bis 45 Minuten brauchen.

Als Unterbau soll das Bockgerüst mit einer Fahrschiene, vier Führungsschienen und 2,74 m langen Querschwellen dienen. Die Wagen reiten mit zwei zweirädrigen Drehgestellen auf der Fahrschiene und werden an jeder Seite durch acht Führungsräder an den Führungsschienen geführt. Der Wagenkasten ist auf den Drehgestellen, die mit einem Mittelzapfen versehen sind, auf radial gestellten Laufrollen gelagert; jeder Wagen wird mit vier Gleichstrom-Elektromotoren von je 160 PS ausgerüstet, sein Schwerpunkt liegt 0,30 m unter der Tragschiene. In den Krümmungen liegen die Führungsräder stets wage-

recht, und nur der übrige Teil des Wagens nimmt eine Schrägstellung an.

Die Aufsichtsbehörde hat für 176 km/Std. Geschwindigkeit Krümmungen von 604.5 m Halbmesser genehmigt; sie können mit unverminderter Geschwindigkeit durchfahren werden, so daß unterwegs keine Kraft durch Bremsen und Wiederanziehen vergeudet zu werden braucht.

Die Bahn ist zweigleisig gedacht und soll in hochliegenden Kopfstationen unweit der Geschäftsmittelpunkte Manchesters und Liverpools endigen; sofort nach dem Austritt aus den Bahnhöfen fällt die Bahn, um das Anfahren der abgehenden und das Bremsen der ankommenden Züge zu erleichtern. Die Züge sollen mit 10 Minuten Abstand einander folgen und durch selbsttätige Blocksignale gedeckt werden; beim Überfahren eines Haltesignals soll im Wagen eine Alarmglocke ertönen.

Jeder Zug soll aus nur einem Wagen bestehen; um wechselnden Verkehrsansprüchen zu genügen, sollen aber Wagen verschiedener Größe eingestellt werden; im Anfang werden allerdings nur solche mit Raum für 40 Personen gebaut werden.

Als Baukosten, einschließlich Ausrüstung und Grunderwerb, ist ein Kapital von 57 200 000 ℳ vorgesehen, oder etwa 1 034 000 ℳ für 1 km Bahnlänge. Die Manchester and Liverpool Electric Expreß Railway Company, die den Bau und Betrieb übernehmen will, will für 43 000 000 ℳ Aktien und für 14 300 000 Mark Schuldverschreibungen ausgeben. Es ist berechnet worden, daß unter Beibehaltung der normalen Fahrpreise der bestehenden Eisenbahnen bei jeder Fahrt 7½ Fahrgäste erforderlich sind, um die Betriebskosten zu decken, und 20 Fahrgäste, um das Anlagekapital mit 5 % zu verzinsen.

Das Projekt ist bereits vom Parlament und der Aufsichtsbehörde, dem Handelsamt, genehmigt worden. Bisher ist aber trotz der guten Aussichten, die die Bahn nach Ansicht von Fachleuten hat, das erforderliche Kapital noch nicht aufgebracht worden. Es wird angenommen, daß dies an der ungünstigen Lage des Geldmarktes liegt, und man hofft, demnächst besseren Erfolg zu haben und die Bahn bis zum 17. August 1906, dem in der Genehmigungsurkunde festgesetzten Termin, vollenden zu können.

— **Versuche mit einem selbstfahrenden elektrischen Wagen für den Anschlußverkehr auf Nebenlinien** mit schwachem Verkehr werden z. Z. auf der englischen Nordostbahn angestellt. Der vierachsige, 15,6 m lange, mit zwei Drehgestellen ausgerüstete Wagen ist in drei Abteilungen geteilt, deren mittlere zwei Reihen umklappbare Sitze enthält, die für 52 Reisende Platz bieten. An beiden Enden des Fahrzeuges sind Führerstände angeordnet. Hinter dem einen Führerstande befindet sich der 4 m lange Maschinenraum mit einem 80 pferdigen Petroleummotor, der vier wagerechte Zylinder mit Wasserkühlung für 420 bis 480 Umdrehungen in der Minute besitzt. Kurbelstangen, Welle und ein Schwungrad von 0,9 m Durchmesser liegen in einem gußeisernen Schutzgehäuse. Die mit Verbundwicklung für 300 bis 500 Volt versehene Westinghousesche Gleichstrommaschine für 55 Kilowatt ist mit dem Motor unmittelbar gekuppelt. Von dem Polgehäuse kann die obere Hälfte zwecks Ankeruntersuchungen abgehoben werden. Zu diesem Zweck ist das Wagendach aufklappbar gemacht. Zur Nebenschlußerregung dient eine kleine, oberhalb der Stromschiene angebrachte und durch Riemen angetriebene Nebenschlußmaschine für 3,75 Kilowatt bei 72 Volt Spannung, die gleichzeitig die aus 30 Stück 10 kerzigen Glühlampen bestehende Wagenbeleuchtung speist. Tagsüber kann die Spannung der Erregermaschine bis auf 95 Volt gesteigert werden, um eine Akkumulatorenbatterie zu laden. Eines der beiden Drehgestelle ist mit zwei Westinghouseschen Reihenmotoren für je 55 PS und einer einfachen Zahnradübersetzung von 1 : 3,55 ausgerüstet; die Steuerung der Motoren erfolgt durch Reihen-Parallelschaltung von den Fahrschaltern aus. Mit letzterem sind Widerstände verbunden, die die Spannung an den Motoren beim Anfahren zu regeln gestatten. Die Widerstände selbst sind unterhalb des Wagens angebracht. Die Batterie mit 120 Amperestunden Kapazität und aus 38 Zellen bestehend ist in Ebonitgefäßen mit Holzbekleidung eingebaut und ebenfalls unterhalb des Wagens aufgehängt. Die Bremsung erfolgt durch Westinghousesche vereinigte Schienen- und Radreifenbremsen mit elektromagnetischer Auslösung. Den Erregerstrom für die Bremsen liefern die als Stromerzeuger geschalteten Motoren. Zum Betrieb einer Signalpfeife dient ein kleiner einpferdiger Kompressor, der von einer der Laufachsen angetrieben wird.

Der Betrieb gestaltet sich folgendermaßen. Zum Anlassen des Petroleummotors wird der Stromerzeuger als Motor von der Wagenbatterie gespeist; nachdem die Umdrehungszahl soweit erhöht ist, daß die Strommaschine 400 Volt liefert, werden die Triebmotoren auf die gewöhnliche Art durch die Fahrschalter angelassen. Darauf wird die Maschinenspannung durch die Erregerwiderstände von den Führerständen aus allmählich bis auf 550 Volt erhöht. Bei dieser Spannung geben die Motoren dem Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 57,6 km in der Stunde. Beim Anhalten des Fahrzeuges wird umgekehrt die Spannung des Generators auf 400 Volt erniedrigt, dann werden die Motoren abgeschaltet bezw. auf Bremsung geschaltet. Soll mit halber Geschwindigkeit gefahren werden, so arbeiten die Motoren bei 550 Volt in Reihenschaltung. Das Gewicht des Wagens in betriebsmäßigem Zustande beträgt 35 t.

— **Elektrische Einzelwagenbeleuchtung.** Von den bisher zur Ausführung gekommenen Systemen der elektrischen Einzelwagenbeleuchtung, die nach dem heutigen Stande der elektrischen Zugbeleuchtung im wesentlichen nur noch in Betracht kommen, hat das System von Stone weitaus die größte Verbreitung gefunden und wird in immer ausgedehnterem Maße zur Anwendung gebracht. So hat neuerdings die London- und Südwestbahn gegen 650 Wagen mit dieser Beleuchtungseinrichtung versehen lassen.

— **Explosion in der Claphamwerkstätte der London & South Western-Bahn.** Eine Explosion ungewöhnlicher Art ereignete sich am 30. Mai in jener Werkstätte. Drei Bahnbedienstete arbeiteten in dem Postsortierwagen eines leeren Zuges in der Remise, als plötzlich der das Leuchtgas enthaltende Zylinder unter heftigem Getöse barst. Die herausschlagenden Flammen ergriffen außer diesem noch einen zweiten Postwagen und einen Personenwagen. Alle drei Arbeiter erhielten erhebliche, einer davon sogar schwere Brandwunden, hauptsächlich am Kopfe und an den Armen.

— **Ein gefährdeter Expreßzug.** Die Reisenden, welche den am 25. Mai um 8.45 früh von Marylebone (London) nach Manchester abgehenden Zug benutzten, entgingen einer großen Gefahr. In der kleinen Station Brighton bei Sheffield entgleiste beim Verschieben ein schwer beladener Plattformwagen und kam so zu stehen, daß er einige Zoll in das Profil der Hauptlinie ragte. Der eben fällige Expreßzug konnte noch, durch Signale aufmerksam gemacht, die Fahrgeschwindigkeit bis auf 35 km ermäßigen. Es erfolgte ein heftiger Anprall, wobei ein Puffer der Lokomotive abgeschlagen und auf einer Seite des ganzen Zuges alle Türgriffe und hervorstehenden Wagenbeschläge abgerissen wurden. Hätte das Hindernis nur um weniges weiter in das Profil gereicht, dann wäre der Zug unfehlbar entgleist.

— **Lokomotiv-Feuerspritzen in England und Amerika.** Seit vielen Jahren erzeugt die bekannte Firma Merryweather in London Feuerspritzen, die, an der Lokomotivbrust montiert, durch den Kesseldampf betätigt werden. Das Saugrohr hat einen Durchmesser von 6 Zoll; drei direkt wirkende Doppelpumpen sind imstande, in der Minute 750 Gallonen Wasser auszuschleudern. Die vier $2^3/_4$ zölligen Mundstücke können entweder mit einzelnen Schläuchen verbunden oder auch untereinander gekuppelt werden: die Wurfhöhe des Wasserstrahles beträgt je nach der Öffnungsweite 160, 100 und 90 Fuß. Außer bei Bränden leisten sie auch vortreffliche Dienste beim Auspumpen von beschädigten Schiffen. Eine solche Lokomotive steht in den Southampton-Docks der London & South Western-Eisenbahn seit 10 Jahren in Verwendung. Die Newyork Central-Eisenbahn bekämpft die verheerenden Wald- und Präriebrände, die in jüngster Zeit die Adirondackberge so häufig heimsuchten, mittels einer ähnlichen Maschine. Hier sitzt jedoch die Pumpe über dem Rundkessel der Lokomotive; sie saugt einerseits das Wasser aus einem Bach oder Behälter und schleudert anderseits einen mächtigen Wasserstrahl gegen das brennende Objekt.

— **Geheimerat Ludwig v. Perl**, geschäftsführender Direktor des Vereins russischer Eisenbahnen in St. Petersburg, ist vor einigen Tagen plötzlich verschieden. Der Verstorbene, Deutscher von Geburt, hat mit den deutschen Bahnverwaltungen als Vertreter der russischen Bahnen in steten Beziehungen gestanden. Auch hat er an allen drei Berner Konferenzen, die das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vorbereitet haben, 1878, 1881 und 1886, ebenso an der Pariser Revisionskonferenz von 1896 als Vertreter Rußlands teilgenommen. Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern erkennt in einem kurzen Nachruf die großen Verdienste des Verstorbenen um das russische Eisenbahnwesen, um den internationalen Eisenbahnverkehr auf allen Gebieten, insbesondere um das Zustandekommen und die Fortbildung des Internationalen Übereinkommens dankbar an. Der Nachruf schließt mit den Worten: „Das Zentralamt empfindet den Tod dieses hervorragenden Mannes als einen schweren Verlust und bekundet darüber sein tiefstes Bedauern.“ Das „Journ. des transp.“ rühmt in seinem Nachruf Herrn v. Perl als einen aufrichtigen Freund Frankreichs; sein Tod werde dort lebhaftes Bedauern hervorrufen.

Fremde Weltteile.

— **Geschäftsstockung in Amerika.** Aus den Vereinigten Staaten wird der „Daily Mail" unter dem 25. Mai d. J. über umfangreiche Entlassungen von Eisenbahnbediensteten berichtet, eine Folge der Abnahme des Frachtenverkehrs und unbefriedigender allgemeiner Geschäftsverhältnisse. Bei den verschiedenen Eisenbahngesellschaften soll etwa 75 000 Bediensteten oder 7 % des Gesamtbestandes gekündigt worden sein. Die Pennsylvaniabahn stellte den Betrieb auf der vor zwei Jahren mit einem Kostenaufwand von 1 000 000 £ erbauten Portage-Zweiglinie ein. Alle Geschäfte setzen ihren Personalbestand herab und ermäßigen die Löhne (die Baumwollspinnereien in den Neuenglandstaaten um 10 %). Von den großen Banken und Geldinstituten wurden an 3000 Angestellte entlassen. Alle Berichte stimmen darin überein, daß der Geschäftsumfang sich 30 % unter dem Stande des Vorjahres bewege, und besorgen ein weiteres Nachlassen.

Hierfür werden verschiedene Ursachen angegeben: das Darniederliegen des Baugewerbes und des Eisengeschäftes, welches den eigentlichen Barometer des Handels bildet und wieder als teilweise Folge der letzten wilden Spekulationen angesehen wird; dann die bevorstehende Präsidentenwahl mit der Möglichkeit einer Änderung der politischen Verwaltung, was stets einen allgemein fühlbaren Druck auf die Geschäftslage ausübt; ferner die Millionenverluste an Industrie-(Stahl-)Aktien, die gegen alle Arten von Aktien mißtrauisch machten, u. a.

Allgemeines.

— **Verwendung alter Pferdebahnwagen.** Nach Einführung des elektrischen Betriebes auf den Londoner Straßenbahnen veräußerte der Grafschaftsrat über 100 Stück der unverwendbar gewordenen Pferdebahnwagen zum Preise von 4—6 £ für das Stück. Von ihren Achsen abgehoben und entsprechend ausgestattet, dienen sie jetzt unterschiedlichen Zwecken, als Sommerhäuschen in Gärten, umgeben von umfangreichen Bänken, die einst auf dem Dache des Wagens standen; als Gärtnerwohnung bezw. Schlafraum für den Gärtner und seine Frau; mehrere als Hausboote auf der Themse; andere wurden in eine Austern-Bar, eine Kaffeeschenke, in Fußball- oder Cricketklubhäuschen, einer sogar in einen Krankenraum für Luftkur umgewandelt. Eine Firma kaufte 30 Stück und verwendet sie als Behausung für Feldarbeiter auf der Farm.

Bücherschau.

— **Kursbuch für die Beförderung von Vieh und Fleisch auf den österreichischen Eisenbahnen.** 6. Ausgabe, Sommerfahrordnung 1904, herausgegeben vom k. k. Eisenbahnministerium.

Dieses Kursbuch, welches im Oktober 1901 zum erstenmal zur Ausgabe gelangte, wird seither mit dem Inkrafttreten der Winter- bezw. Sommerfahrordnung alljährlich neu aufgelegt. Dem Inhalt nach zerfällt das Buch in zwei Teile. Der erste Teil enthält die wesentlichsten auf den Vieh- und Fleischverkehr Bezug habenden reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen sowie die wichtigeren veterinär-polizeilichen Vorschriften. Der zweite Teil umfaßt die Fahrordnungen der auf den österreichischen Staats- und Privatbahnen nach Maßgabe der gültigen Fahrpläne für die Beförderung von Vieh und Fleisch vorzugsweise bestimmten Züge, wobei auch die Desinfektions-, Fleischwagendepot-, Eisfüll- und Viehtränkstationen ersichtlich gemacht sind. In einem Anhang sind die wichtigsten Einfuhrverbote und Beschränkungen im Viehverkehre aus Österreich nach dem Auslande zusammengestellt.

Das Kursbuch bietet den Viehverfrachtern und sonstigen Interessenten die Möglichkeit, für Viehsendungen die Transportdauer mit Sicherheit berechnen und sich mit den wichtigsten Vorschriften des Viehverkehrs vertraut machen zu können. Das Buch kann daher, zumal seine Anlage äußerst zweckentsprechend ist, als ein willkommenes Hilfsmittel bezeichnet werden, das in besonderem Maße geeignet ist, auf die Entwicklung des Vieh- und Fleischverkehrs förderlich einzuwirken.

— **Bayerisches Verkehrsbuch.** Die bayerische Staatseisenbahnverwaltung hat der Juni-Ausgabe ihres amtlichen Eisenbahnkursbuches das neu erschienene Verkehrsbuch als Gratisbeilage beiheften lassen. Das Verkehrsbuch, eine im Selbstverlage des Vereins zur Hebung des Fremdenverkehrs in Bayern herausgegebene Schrift, gibt in möglichster Kürze eine sehr anregend geschriebene Schilderung des rechtsrheinischen Bayerns und verbreitet sich namentlich in eingehender Weise über das Hauptreisegebiet Bayerns, das bayerische Gebirge von Berchtesgaden bis zum Bodensee. Durch genaue und zuverlässige Angaben über Unterkunfts- und Verpflegungsverhältnisse in München und im Hochlande, über Ausflüge, Gebirgstouren, Sportverhältnisse, Sehenswürdigkeiten, besondere örtliche Veranstaltungen aller Art u. a. bietet es vor allem dem Besucher Münchens und der bayerischen Berge sowie allen denen, die mit Beginn der kommenden Sommerferien Bayern als Reiseziel wählen, einen wertvollen Reisebehelf. Gute Karten und Pläne erhöhen seine Brauchbarkeit und zahlreiche Illustrationen von Künstlerhand verleihen ihm bei sorgfältigster Ausstattung ein geschmackvolles, gediegenes Aussehen.

Die Einleitung enthält beachtenswerte Winke für den Reisenden und insbesondere eine übersichtliche Zusammenstellung der für den Reiseverkehr nach Bayern wichtigen Fahrpreise mit besonderer Berücksichtigung der Fahrpreise für die von Norddeutschland und Sachsen ausgehenden Feriensonderzüge, so daß im Zusammenhange mit den Angaben über Unterkunfts- und Verpflegungsverhältnisse die Aufstellung eines Voranschlags der Reisekosten erleichtert wird.

Das bayerische Eisenbahnkursbuch selbst enthält in seiner dritten Abteilung neben der Darstellung der Reiseverbindungen nach und über Bayern auch eine Übersicht wichtiger Reiseverbindungen zwischen München und Nürnberg einerseits und bedeutenden europäischen Städten und Kurorten anderseits, die ein rasches Unterrichten über die hauptsächlichsten Verbindungen und deren Reisedauer gestattet.

Ein Freund unseres Blattes teilt uns über den Inhalt der Schrift noch folgendes mit: Das Verkehrsbuch soll allen denen, die alljährlich das bayerische Hochland durchwandern, sowohl Kunde von den Schönheiten dieses Landes, als auch zugleich ein Ratgeber sein, der es den Reisenden ermöglicht, sich nach ihren besonderen Wünschen einen längeren Aufenthaltsort oder eine Stätte zu wählen, wo sie kurze Zeit rasten können. Deshalb erstrebte der Verein zur Hebung des Fremdenverkehrs in München und im bayerischen Hochlande vor allem, in diesem Werkchen völlig zuverlässige Angaben über Unterkunfts- und Verpflegungsverhältnisse im bayerischen Hochlande zu geben. Nach einleitenden allgemeinen Bemerkungen über Reisezeit, Reisewege, Reisekosten, wobei die Preise sowohl der Rückfahrt- und Rundreisekarten als auch der Feriensonderzüge nach München, Nürnberg und Augsburg von einer Anzahl größerer europäischer Städte aus angegeben sind, folgen Beschreibungen, Verkehrs- und Reisemitteilungen über München, über das Isartal, den Starnberger See, das Allgäu, das Berchtesgadener Land, über Regensburg, den bayerischen Wald, das Fichtelgebirge, den Spessart, über Augsburg, Rotenburg o. T. u. a. m. Besonderen Wert hat der Verein auf die Ausstattung des Verkehrsbuchs gelegt, die unter Mitwirkung der besten Künstler Bayerns in glänzender Weise gelungen ist. Männer wie Defregger, Compton, Grützner, Lenbach und viele andere haben Beiträge geliefert, die ganz besonders geeignet sind, Fremde zum Anschauen des schönen bayerischen Hochlandes herbeizulocken. Dem Werkchen beigefügt sind neun Einzelkarten sowie zwei Reliefkarten des Wettersteingebirges und des Berchtesgadener Landes. Die Schrift wird jedenfalls dazu beitragen, dem schönen Bayerlande die alten Freunde zu erhalten und neue zu gewinnen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Staatsbahn-Gütertarif Heft II B (I) für das östliche Gebiet.

In unseren Bekanntmachungen vom 31. Mai und 11. Juni d. J. (vergl. Nr 44 und Nr 46 d. Ztg.) betreffend Aufnahme von Brzezinka und Lagisk in den Ausnahmetarif für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Hölzer etc. ist die Bezeichnung „S 13 b", die mit dem 1. Juni d. J. außer Kraft getreten ist, in „*1 b*" abzuändern.

Kattowitz, den 17. Juni 1904. (1600)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Staatsbahn-Personenverkehr.

Am 1. Juli 1904 wird der an der Hauptbahnstrecke Kohlfurt - Sorau zwischen Kohlfurt und Neuhammer gelegene Haltepunkt Kohlfurt Dorf für den Personenverkehr eröffnet.

In Kohlfurt Dorf halten die Personenzüge 231, 232, 235, 238, 239, 240, 242, 244 und der gemischte Zug 6607.

Breslau, den 10. Juni 1904. (1601)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Zollamtliche Abfertigungen.

Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den rumänischen Eisenbahnen einerseits, den österreichischen, ungarischen und deutschen Eisenbahnen anderseits, Teil I, Abteilung A.

In der Station Craiova der rumänischen Eisenbahnen ist ein bahnamtliches Zollabfertigungsbureau errichtet worden. Der Antrag auf Zollabfertigung von Gütern durch die Eisenbahn ist demnach laut Zusatzbestimmung 11, letzter Absatz, zu § 10 nicht nur in Bukarest und Jassy, sondern auch in Craiova zulässig.

Breslau, den 16. Juni 1904. (1602)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird die an der Strecke Wemmetsweiler - Nonnweiler zwischen den Stationen Bettingen (Rheinpr.) und Limbach (Rheinpr.) gelegene Haltestelle Michelbach (Rheinpr.), welche bisher nur der Abfertigung von Eil- und Frachtgut in Wagenladungen diente, auch für den Stückgutverkehr sowie für den gesamten Tierverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen. (1603)

St. Johann-Saarbrücken, 14. Juni 1904.
Königliche Eisenbahndirektion.

Die im Güterverkehr für die Haltestelle Deutschrode (Bahnstrecke Lissa i/P. - Krotoschin) bestehende Beschränkung, daß Sendungen nach der Haltestelle nur frankiert, von der Haltestelle nur unfrankiert, in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden dürfen, kommt vom 1. Juli d. J. ab in Wegfall. Die Abfertigung von lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.

Posen, im Juni 1904. (1604)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Belgisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Juli 1904 werden die Stationen Brüssel (Bassin und Entrepôt) loko und transit mit direkten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 7 für thüringische, böhmische usw. Waren des belgisch-bayerischen Verbands - Gütertarifs aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direktion.

Cöln, den 16. Juni 1904. (1604a)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Neben den im sächsisch - österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande — Tarifheft 5 — mit Bekanntmachung vom 5. Mai 1904 für die Beförderung von Holz über 2,5 m lang (= Holz der Abt. a) aus Slavonien eingeführten Frachtsätzen treten mit gleicher Gültigkeitsdauer und in den gleichen Verkehrsverbindungen auch für die Beförderung von Holz der Abt. b (= Bretter usw.) ermäßigte Frachtsätze in Kraft. Ferner werden mit Gültigkeit vom 22. Mai 1904 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1904, für die Beförderung von Holz der Abt. a und b aus Slavonien von Wien (K. F. N. B.), Wien II (K. F. J. B.), Wien (Ö. N. W. B.), Wien (St. E. G.) und Korneuburg nach Leipzig Berl., Eilenb., Magdeb. und Thür. Bhf., Leipzig - Eutritzsch und Plagwitz-Lindenau Pr. St. B. gleichfalls ermäßigte Frachtsätze eingeführt. Über sämtliche Frachtsätze, die nur im Rückvergütungswege gelten, und über die Anwendungsbedingungen gibt unser Verkehrsbureau, Wienerstr. 4, Auskunft.

Dresden, am 17. Juni 1904. (1605)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Mit dem 1. Juli d. J. werden für Messer der Position E—6 b der Güterklassifikation im Eisenbahn - Gütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und deutschen usw. Eisenbahnen, Teil I, Abteilung B, direkte Frachtsätze für Mengen unter 5000 kg von Trattenbach der k. k. österreich. Staatsbahnen nach den deutschen Seehäfen Ort und zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Altona, den 12. Juni 1904. (1606)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Tierverkehr.

Mit dem 1. Juli d. J. treten in den nachbenannten Stationsverbindungen direkte Frachtsätze für die Beförderung lebender Tiere in einzelnen Stücken und in Wagenladungen in Kraft:

Christianstadt a. Bober mit Dresden-Alt-, Friedrich- und Neustadt, Leipzig Bayer. und Dresdner Bhf. und Vieh- und Schlachthof sowie Zwickau in Sachsen; Klein-Tschirne mit Dresden-Alt-, Friedrich- und Neustadt.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 15. Juni 1904. (1607)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau - Dampfschiffahrt, der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrt sowie der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrt nach Lindau und Vorarlberg.
(A.-T. Nr III vom 1. April bezw. 1. Mai 1898.)

Am 1. August 1904 tritt an Stelle des bezeichneten Tarifs nebst Nachtrag I ein neuer Tarif in Kraft.

Derselbe enthält neben Ergänzungen und einzelnen Ermäßigungen der Sätze der Schnittafel b Erhöhungen der Frachten der Schnittafel a von den Schiffsstationen der Gruppe B und C.

München, den 14. Juni 1904. (1608)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.

Mit sofortiger Gültigkeit ist die Entfernung Rohrbach bei St. Ingbert-Nonnenhorn Grenze auf Seite 49 mit 407 km nachzutragen.

München, den 15. Juni 1904. (1609)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch - bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1904 werden die Stationen Algringen, Gandringen, Hagendingen, Hostenbach Bhf., Maizières und Rombach in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen nach Wörth a/Main aufgenommen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen.

München, den 15. Juni 1904. (1610)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch - bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1904 werden die an der Neubaulinie Metz - Château Salins gelegenen Stationen Liocourt, Delme, Oriocourt und Fresnes-en-Saulnois für den Verkehr mit Heidingsfeld, Wertheim und Würzburg in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

München, den 15. Juni 1904. (1611)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.
4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Die im Nachtrag IV enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Station Wurzach treten am 21. Juni d. J. in Kraft.

Stuttgart, den 17. Juni 1904. (1612)
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. wird die Station Beutersitz des Direktionsbezirks Halle a/S. in den Ausnahmetarif 6 c für Braunkohlen - Darrsteine (Briketts) in Sendungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht als Versandstation aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 13. Juni 1904. (1613)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. werden
a) die Station Simmersdorf des Direktionsbezirks Halle als Versandstation,
b) die Stationen der Brandenburgischen Städtebahn als Empfangsstationen

in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen etc. und Braunkohlen aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 16. Juni 1904. (1614)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1904 wird die Bekanntmachung vom 12. Dezember 1903, wonach für Sendungen in Wagenladungen im Verkehr zwischen norddeutschen Seehafenstationen und Tirol-Vorarlberger Stationen bei Beförderung über Mergentheim - Friedrichshafen im Rückvergütungswege diejenigen niedrigsten Gesamtfrachten gewährt werden, die sich bei Beförderung über andere Verkehrswege ergeben, aufgehoben. Auf denselben Zeitpunkt wird ein Übergangstarif für die Beförderung von roher Baumwolle, Baumwollabfällen sowie Ab-

fällen von Baumwollgarn, Twisten von norddeutschen Hafenstationen nach Tirol-Vorarlberger Stationen ausgegeben.

Stuttgart, den 15. Juni 1904. (1615)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Am 1. August d. J. tritt unter Aufhebung des Tarifs vom 15. September 1899 und der am 20. Februar 1900 eingeführten Zuschläge ein neuer Tarif in Kraft, der neben Frachterhöhungen in einigen Klassen zumeist Verbilligungen gegenüber den jetzt gültigen Frachtsätzen enthält. Insbesondere wird darauf hingewiesen, daß der seit Mai 1900 nicht mehr in Wirksamkeit befindliche Anhang zum Tarif für direkte Abfertigungen nach Johannisburg und Pretoria in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommen ist.

Der neue Tarif wird voraussichtlich vom 20. Juli ab zum aufgedruckten Preise von den beteiligten Güterabfertigungsstellen sowie von der Deutschen Ostafrika-Linie in Hamburg bezogen werden können. Bis zum Erscheinen erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Altona, den 19. Juni 1904. (1616)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1904 ist die Anstoßentfernung Ochsenfurt - Hösbach auf 104 km zu berichtigen.

München, den 17. Juni 1904. (1617)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-schweizerisch-elsässisch-südbadischer Gütertarif.
Teil II vom 1. Mai 1900.

Am 1. Juli l. J. tritt nachstehender Ausnahmetarif in Kraft:

Ausnahmetarif Nr 12
für die Beförderung von Graphit
ab Passau
bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief.

Der Frachtberechnung werden die Sätze des Spezialtarifes III zugrunde gelegt.

München, den 17. Juni 1904. (1618)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.
(Heft 1, 2 und 3.)

Die im Warenverzeichnisse des Ausnahmetarifs 11 Abteilung b aufgeführten Eisenartikel des Spezialtarifs I — Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, verpackt, Drahtlitzen, Drahtseile, Drahtgeflechte, Stacheldraht, Drahtklammern, Drahtstifte, Schrauben, Muttern, Nägel, Ketten, Kochherdplatten, Unterlagsscheiben für Schrauben, Schiffsrippen, Wagenachsen und Springfedern — können vom 15. August d. J. ab in der Richtung von Niederland nach den Stationen Berlin Anh.-Dresd. Bhf., Berlin Görlitzer Bhf., Berlin Hamb. u. Lehrt. Bhf., Berlin Nordbhf., Berlin Ostbhf., Berlin Potsdam. Bhf., Berlin Schles. Bhf. und Moabit des Direktionsbezirks Berlin, Altchemnitz, Chemnitz und Zwickau i/S. der sächsischen Staatsbahnen nur dann zu den vom 10. März d. J. ab gültigen bezüglichen Frachtsätzen dieses Ausnahmetarifs abgefertigt werden, wenn sie in Niederland verfertigt oder wenn sie dort über See eingeführt sind. Die Frachtbriefe, mit welchen solche Sendungen bei der Eisenbahn zur Auflieferung gelangen, müssen in der für die Inhaltsangabe vorgesehenen Spalte den Vermerk des Absenders tragen: „In Niederland verfertigt" oder „In Niederland über See eingeführt". Näheres ist bei den beteiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Elberfeld, den 18. Juni 1904. (1619)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Für Geflechte und Holzspäne bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief aus Italien nach Dresden-Altstadt über den Brenner kommt mit Gültigkeit vom 15. August 1904 der Schnittsatz Peri tr.-Dresden-Altstadt von 6,24 Franken für 100 kg (Ausnahmetarif Nr 3 g) zur Einführung.

Der seit 1. März 1904 gültige Schnittsatz Peri tr.-Dresden-Altstadt von 5,98 Franken für 100 kg des gleichen Ausnahmetarifs wird hierdurch mit Wirksamkeit vom gleichen Tage außer Kraft gesetzt.

München, den 18. Juni 1904. (1620)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

In den besonderen Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehr von den Stationen Algringen, Deutsch-Oth usw. vom 1. August 1899 wird am 1. Juli d. J. die Station Modlau des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau als Empfangsstation einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 17. Juni 1904. (1621)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Juli d. J. treten im Tarifheft 1 neue Frachtsätze der Ausnahmetarife

Nr 31 (Benzin usw., roh und gereinigt),
„ 57 (Mineralteer und Petroleumteer),
„ 58 (Petroleumpech),
„ 59 (Petroleum) und
„ 64 (Mineralöle, schwere usw.)

von Mähr. Schönberg nach Braunschweig, Halle und Magdeburg in Kraft.

Das Nähere über die Höhe und Anwendungsbedingungen ist bei den beteiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 20. Juni 1904. (1622)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Übergangstarif mit der Kleinbahn Groß-Peterwitz-Katscher.

Für den gesamten Übergangsverkehr in Wagenladungen mit der Kleinbahn Gr.-Peterwitz-Katscher wird mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ein Ausnahmetarif in Höhe der um 2 ℳ für 100 kg gekürzten Frachtsätze der Station Groß-Peterwitz im Gruppentarif I (einschließlich der besonderen Tarife für den oberschlesischen und niederschlesischen Steinkohlenverkehr) und in den Gruppenwechseltarifen mit der Gruppe I eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Kattowitz, den 16. Juni 1904. (1623)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Für den Verkehr zwischen den Stationen der westdeutschen Privatbahnen einerseits und den Stationen des Direktionsbezirks Mainz anderseits kommen vom 20. d. M. ab anderweite Entfernungen und Frachtsätze zur Einführung, die bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren sind.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Tarifkilometer und Frachtsätze noch bis zum 1. August d. J. in Kraft.

Münster, den 13. Juni 1904. (1624)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-belgischer Gütertarif.
Teil II, Heft 7 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. wird die Station Peine des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover für den Verkehr mit den Stationen Acoz, Châtelineau-Châtelet, Clabecq, Couillet, Huy (Nord), Jemappes, La Louvière, Liège (Guill.) und Marchienne-au-Pont in den Ausnahmetarif 19 für Eisenerz, Puddelschlacken usw. einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 15. Juni 1904. (1625)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif.
Teil I.

Am 1. Juli d. J. tritt zum deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B, vom 1. April d. J. ein Nachtrag I in Kraft, der u. a. eine Erweiterung der allgemeinen Tarifvorschriften für lebende Fische, die Aufnahme von Formaldehyd in das Verzeichnis der Kesselwagengüter, Frachtermäßigungen für Fischlebern und Rückstände von der Fischtranfabrikation sowie für gebrauchte Zelte und zerlegbare Hallen für Schaustellungen, Feste und Ausstellungen enthält.

Ferner tritt mit dem gleichen Zeitpunkt im deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A, vom 1. April 1903 eine Änderung der Zusatzbestimmung 1 zu § 50 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, betreffend Zulassung von flüssiger Luft zur Eilgutbeförderung, in Kraft. Diese Änderung ist gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Druckabzüge des Nachtrags I können vom 25. Juni d. J. ab zum Preise von 5 ℳ für das Stück von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau der deutschen Reichs- und preußischen Staatseisenbahnverwaltungen in Berlin (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 15. Juni 1904. (1626)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Außer den im Nebengebührentarif des deutschen Eisenbahntarifs für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I, Abschnitt C, vorgesehenen Desinfektionsgebühren wird für die Beförderung der zum Tierverkehr benutzten, auf der Butzbach-Licher Eisenbahn entladenen Wagen von und nach der Desinfektionsanstalt

der Staatsbahn eine Gebühr von 1 ℳ für jeden Wagen erhoben.

Butzbach, den 18. Juni 1904. (1627)

Butzbach-Licher Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Der Vorstand.

Österreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Tarife.

Die Gültigkeit der in Nr 38 d. Ztg. vom 14. Mai 1904 (Kundmachung [1283]) mit 30. Juni 1904 außer Kraft gesetzten Tarife Teil I, Teil II, Heft 1 und Teil II, Heft 2 des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes wird bis 31. August 1904 erstreckt.

Die im Rahmen der vorbenannten Tarife im Publikationswege eingeführten Frachtsätze bleiben bis auf weiteres in Kraft.

Wien, am 17. Juni 1904. (1628)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil I, Abteilung B vom 1. Januar 1900.

Änderung der französischen Bezeichnung des Artikels „Terpentinöl".

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1904 treten im obenbezeichneten Tarife folgende Änderungen ein:

1. Auf Seite 63 ist beim Artikel „Terpentinöl" die Ordnungsnummer des französischen Textes abzuändern auf „E 30 a".
2. Auf Seite 141 ist nach „Essence de savon" einzuschalten: „30 a—T 9 — Essence de térébenthine — 2—A —B".
3. Auf Seite 146 und 182 ist der Artikel „Huile de térébenthine" zu streichen.
4. Auf Seite 180 ist nach „Essenz de savon" nachzutragen: „Essence de térébenthine E, 30 a".

Wien, am 14. Juni 1904. (1629)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Petroleum.

Am 1. Juli 1904 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Petroleum, raffiniert, und Benzin in Fässern oder Kesselwagen von Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, dann der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina) nach Bregenz trs., Buchs (Rheintal) trs., Feldkirch trs., St. Margrethen trs. und Lindau trs. sowie nach Stationen der schweizerischen Bundesbahnen, der schweizerischen Südostbahn, der Sihlthalbahn, der schweizerischen Seethalbahn, der Langenthal-Huttwilbahn, der Emmenthalbahn (einschließlich der Burgdorf-Thunbahn) und der Thunerseebahn (einschließlich der Gürbethalbahn) in Wirksamkeit.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der schweizerischen Bundesbahnen, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen.

Hierdurch wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Januar 1898 samt I. Nachtrag aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Juli 1904 in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 50 Hellern = 50 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 14. Juni 1904. (1630)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

6. Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Der am 30. Juni 1904 fällige Zinsencoupon Nr 17 unserer 3½ prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird, u. zw. jener der Schuldverschreibungen

Lit. A pr. 5000 ℳ mit 87,50 ℳ
„ B „ 1500 „ „ 26,25 „
„ C „ 1000 „ „ 17,50 „
„ D „ 300 „ „ 5,25 „

deutscher Reichswährung, vom 30. Juni 1904 angefangen,

in Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt, Abteilung Dresden,
„ Frankfurt a/M. bei der Direktion der Diskontogesellschaft und
bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei der Böhm. Eskomptebank und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. allgemeinen österr. Bodenkreditanstalt

eingelöst.

Teplitz, im Juni 1904. (1631)

Der Verwaltungsrat.

---

7. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von 15 920 kg Leinöl, 43 300 kg Leinölfirnis und 52 400 kg Terpentinöl für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Essen, Elberfeld, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ in bar **(nicht in Briefmarken)** bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Leinöl usw." versehen bis zum **14. Juli 1904, vormittags 10½ Uhr,** dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist 19. Juli 1904, nachmittags 6 Uhr.

Die vorgeschriebenen Proben sind bis zum 5. Juli 1904 porto- und bestellgeldfrei an die Werkstätteninspektion in Deutzerfeld zu senden.

Cöln, den 13. Juni 1904. (1632)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung der 2. Hälfte des Bedarfs der Direktionen Breslau, Posen und Kattowitz an Stangenkupfer, Kupferblech, Kupferdraht und Kupferröhren soll öffentlich verdungen werden. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 24 des Empfangsgebäudes eingesehen oder gegen Einsendung von 0,60 ℳ von unserem Rechnungsbureau portopflichtig bezogen werden (keine Briefmarken). Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin am 8. Juli d. J., vormittags 10½ Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Eröffnung derselben findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 7. August 1904.

Kattowitz, den 15. Juni 1904. (1633)

Königliche Eisenbahndirektion.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von

Fettwaren

als:

180 t Repsmaschinen- und Lampenöl,
1200 t Mineralschmieröl, 200 t Gasöl,
1200 t russisches Erdöl, 300 t Putzöl,
20 t feines gereinigtes Terpentinöl,
60 t Leinöl, 5000 kg Talg, 2500 kg Kernseife und 25 000 kg Schmierseife.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verdingung 6. Juli 1904"

versehen spätestens

Mittwoch, den 6. Juli 1904, vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 15. Juni 1904. (1634)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Nebenbahn Morroschin-Mewe.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung von 3 eisernen Überbauten über die Chausseeunterführung in Station 3 + 65 sowie über den Jonka- und Ferse-Fluß in Station 39 + 89 bezw. 85 + 20 soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können von unserem Rechnungsbureau gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ in bar bezogen werden und sind versiegelt mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin Freitag, den 1. Juli 1904, vorm. 11 Uhr, an uns einzureichen. Die Öffnung der Angebote erfolgt im Sitzungszimmer der Königlichen Eisenbahndirektion.

Zuschlagsfrist: 2 Wochen.

Danzig, im Juni 1904. (1635J)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 49. 25. Juni 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Meinungsverschiedenheiten bei der Berechnung von Frachtzuschlägen.

Neue gesundheitliche Vorschriften für die Eisenbahnen.

Nachrichten:

Deutschland: Eisenbahnangelegenheiten im preuß. Herrenhause. — Die preußische Nebenbahnvorlage. — Einnahmen der preuß.-hess. Staatsbahnen. — Unterweisung von Baugewerksschullehrern. — Beschaffung von Güterwagen für die preuß. Staatsbahnen. — Eisenbahnunfall bei Homberg. — Blitzzüge zwischen Berlin und Cöln. — Ergebnisse der Wagengestellung. — Erbauung von Lokalbahnen in Bayern. — Verkehr und Einnahmen der bayer. Staatsbahnen. — Eröffnung der Lokalbahn Memmingen-Legau. — Bahnprojekt Aschaffenburg-Nördlingen. — Sächsischer Eisenbahnrat. — Verkehr u. Einnahmen der württemberg. Staatsbahnen. — Einnahmen der bad. Staatsbahnen. — Landesverein württemberg. Verkehrsbeamten. — Personalnachrichten.

Österreich: Einnahmen der österr. Staatsbahnen. — Die Einnahmen der österr. Privatbahnen. — Brand eines Wagens mit Schwefelsäure. — Weihnachtsbescherungs- u. Ferienkolonienverein der österr. Staatsbahnen.

Ungarn: Verzinsung des Anlagekapitals der ungar. Staatsbahnen. — Pensionsanstalt für die Arbeiter der Staatsbahnen. — Betriebseinnahmen der ungar. Eisenbahnen. — Rückzahlung des Vorschusses an die Staats-E.-Ges. — Freisprechung der Mitglieder des Streikausschusses. — Amnestie für Bedienstete der Staatsb.

Rumänien: Beitritt Rumäniens zum Internat. Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Übrige europäische Länder: Bundesbahnen und Privatbahnen in der Schweiz. — Eilzüge der engl. Westbahn. — Ausbau des russ. Eisenbahnnetzes. — Geheizte Wagen für das Zugbegleitungspersonal im Winter.

Fremde Weltteile: Eisenbahnprojekt Smyrna-Tscheschme. — Orenburg-Taschkent. — Nichtzulassung von Reisenden nach der Mandschurei. — Ein Vergleich von Dampf- und elektr. Betrieb auf der kalifornischen Los Angeles- u. Rodondo-E. — Große Venezuelabahn. — Südamerikanische Kontinentalbahnen.

Allgemeines: Die „Zuschlagstatze".

Rechtspflege.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Nr 18 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Meinungsverschiedenheiten bei der Berechnung von Frachtzuschlägen.*)

Von **G. Muschweck**, Kgl. Oberinspektor in München.

Der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband, dessen Aufgabe in der Fortbildung der die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Tieren und Gütern betreffenden Dienstzweige sowie in der Herbeiführung einer tunlichen Übereinstimmung der hierauf bezüglichen Vorschriften, insbesondere über das Abfertigungs- und Abrechnungsverfahren, besteht, hat auch Vorschriften über die Erhebung von Frachtzuschlägen wegen **) unrichtiger Inhaltsangabe, zu niedriger Gewichtsangabe oder Wagenüberlastung erlassen. Sie finden sich in der Kundmachung 12 (4. Ausgabe), gültig vom 1. Oktober 1902. So sehr man das Verdienst des Verkehrsverbandes, dem Personal die Anwendung dieser wichtigen Bestimmungen zu erleichtern, anerkennen muß, so wird man doch bei eingehender Prüfung der Kundmachung berechtigte Zweifel bekommen, ob der Deutsche Verkehrsverband sämtliche frachtrechtlichen Bestimmungen richtig ausgelegt habe. Diese Zweifel in der Vereinszeitung zum Ausdruck zu bringen, erachte ich umsomehr für angezeigt, als die nach meiner Meinung unhaltbaren Vorschriften nunmehr auch unverändert in den Anhang zu den allgemeinen Dienstvorschriften, enthaltend Bestimmungen über die Erhebung von Frachtzuschlägen wegen unrichtiger Inhaltsangabe, zu niedriger Gewichtsangabe oder Wagenüberlastung für den niederländisch-deutsch-russischen Eisenbahnverband übergegangen sind.

I.

Nach § 53 Abs. 9 der Verkehrsordnung und der Ausführungsbestimmung § 3 Abs. 2 zu Art. 7 des Internationalen Übereinkommens beträgt der Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für den angegebenen und den ermittelten Inhalt.

1. Wenn also die Entfernung 1500 km und die Frachtsätze für 100 kg in Mark für die allgemeine Stückgutklasse und den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter 10,65; allgemeine Wagenladungsklasse A¹ 10,25; B 9,12; für die Spezialtarife A² 7,62; I 6,87; II 5,37; III 3,42 betragen und die Sendung aus 15 000 kg neuen Kesseln (Sp.-T. I) bestanden, die Inhaltsangabe aber „15 000 kg alte Kessel, nur noch zum Einschmelzen verwendbar" gelautet hat, so berechnet sich der Frachtzuschlag folgendermaßen:

Ermittelt	
15 000 kg neue Kessel Sp.-T. I 6,87 . . .	1030,50 ℳ
Angegeben	
15 000 kg alte Kessel Sp.-T. III 3,42 . .	513,— „
Frachtunterschied . .	517,50 ℳ
Frachtzuschlag . .	1035,— „

2. Hat die Sendung aus 11 000 kg Eisenabfällen und 4000 kg neuen Kesseln bestanden, die Inhalts- und Gewichtsangabe aber gelautet: „Eisenabfälle 11 000 kg; alte eiserne Kessel, nur noch zum Einschmelzen verwendbar, 4000 kg", so stellt sich die Berechnung in nachstehender Weise:

Ermittelt	
11 000 kg Eisenabfälle Sp.-T. III 3,42	376,20 ℳ
4000 kg = 5000 kg neue Kessel Sp.-T. A² 7,62	381,— „
Gesamtfracht . .	757,20 ℳ
Angegeben	
Eisenabfälle 11 000 kg und alte Kessel 4000 kg = 15 000 kg Sp.-T. III 3,42	513,— „
Frachtunterschied . .	244,20 ℳ
Frachtzuschlag . .	488,40 „

*) Vergl. die Aufsätze über denselben Gegenstand in Nr 25 u. 64 Jahrg. 1901 d. Ztg.

**) Zu ergänzen wäre: „Nichtbeachtung der in der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung gegebenen Sicherheitsvorschriften."

3. Hat die Sendung aus 11 000 kg Eisenabfällen und 4000 kg neuen eisernen Kesseln bestanden, die Inhalts- und Gewichtsangabe aber gelautet: „Eisenabfälle und alte eiserne Kessel, nur noch zum Einschmelzen verwendbar, 15 000 kg", so ergibt sich die gleiche Berechnung, wie unter 2, da sowohl Eisenabfälle wie auch alte Kessel nach Sp.-T. III tarifieren.

4. Hat die Sendung aus 100 leeren Bierfässern im Gewichte von 4000 kg und 1 Faß Bier im Gewichte von 200 kg bestanden, die Inhalts- und Gewichtsangabe aber gelautet: „101 leere Bierfässer 4200 kg", so ergibt sich folgende Berechnung:

Ermittelt

4000 kg leere Bierfässer Sp.-T. III 3,42 . . .	136,80 ℳ	
200 „ Bier allgemeine Stückgutklasse 10,65	21,30 „	
Gesamtfracht . .	158,10 ℳ	

Angegeben

4200 kg leere Bierfässer Sp.-T. III 3,42 . . .	143.60 ℳ	
Frachtunterschied . .	14,50 ℳ	
Frachtzuschlag . .	29,— „	

5. Hat die Sendung aus 10 000 kg Weißkohl und einem Fäßchen Wein im Gewichte von 20 kg bestanden, die Inhalts- und Gewichtsangabe aber gelautet: „Eine Ladung Weißkohl 10 020 kg", so ergibt sich nachstehende Berechnung:

Ermittelt

10 000 kg Weißkohl Sp.-T. III 3,42	342,— ℳ	
20 kg Wein allgemeine Stückgutklasse 10,65	2,20 „	
Gesamtfracht . .	344,20 ℳ	

Angegeben

10 020 kg Weißkohl Sp.-T. III 3,42	342,70 „	
Frachtunterschied . .	1,50 ℳ	
Frachtzuschlag . .	3,— „	

Sehen wir nun zu, wie der Deutsche Verkehrsverband zu Werke geht. Die Kundmachung 12 bestimmt im § 1 Ziff. 1 Lit. e, daß, wenn die unrichtige Inhaltsangabe geeignet ist, eine Frachtverkürzung herbeizuführen, das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für den angegebenen und den ermittelten Inhalt als Frachtzuschlag erhoben wird. Danach sind auch nach der Kundmachung im Falle 1, wie berechnet, 517,50 ℳ Fracht und 1035 ℳ Frachtzuschlag nachzuzahlen. Auch den Fall 2 behandelt der Verkehrsverband in gleicher Weise wie ich, und zwar deshalb, weil das Gewicht der Eisenabfälle und der Kessel im Frachtbriefe getrennt angegeben ist. Er berechnet also ebenfalls 244,20 ℳ Frachtunterschied und 488,40 ℳ Frachtzuschlag.

Anders verhält es sich bei den Fällen 3, 4 und 5.

Nach § 2 Ziffer 2 der Kundmachung wird nämlich der Frachtzuschlag, wenn ungleich tarifierte Güter zu einer Frachtbriefsendung vereinigt sind, nach dem Unterschiede zwischen der Fracht für den angegebenen und den ermittelten Inhalt berechnet, wie er sich nach § 11 der Allgemeinen Tarifvorschriften Teil I Abteilung B des Deutschen Eisenbahngütertarifs ergibt. Als Erläuterung dienen nachstehende Beispiele:

I. Eine Sendung, die aus 11 000 kg Eisenabfällen und 4000 kg eisernen Kesseln besteht, wird unter der Inhaltsangabe: „Eisenabfälle und alte eiserne Kessel, nur noch zum Einschmelzen verwendbar" aufgegeben. Es wird festgestellt, daß die Kessel neu sind, also nach Sp.-T. I tarifieren. Der Frachtzuschlag beträgt

a) wenn das Gewicht der Eisenabfälle und der Kessel im Frachtbriefe getrennt angegeben ist: das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht für 11 000 kg nach Sp.-T. III und für 5000 kg nach der Nebenklasse A^2 und der Fracht für 15 000 kg nach Sp.-T. III;

b) wenn das Gewicht im Frachtbriefe nicht getrennt angegeben ist: das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht für 15 000 kg nach Sp.-T. I und Sp.-T. III.

II. Besteht die Sendung dagegen aus 9000 kg neuen eisernen Kesseln und 1000 kg Eisenabfällen, so ist, gleichviel ob das Gewicht im Frachtbriefe getrennt angegeben ist oder nicht, die Fracht nach dem angegebenen Inhalt für 10 000 kg nach dem Sp.-T. III und nach dem festgestellten Inhalt für 10 000 kg nach Sp.-T. I zu berechnen, weil sich in diesem Falle die Einzelberechnung nicht billiger stellen würde. Der Frachtzuschlag beträgt mithin das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht nach Sp.-T. I und Sp.-T. III.

Im Falle 3 ergibt sich also nach der Kundmachung folgende Berechnung:

Ermittelt

neue Kessel *15 000* kg Sp.-T. I 6,87 . . .	1030,50 ℳ	

Angegeben

Eisenabfälle und alte eiserne Kessel 15 000 kg Sp.-T. III 3,42	513,— „	
Frachtunterschied . .	517,50 ℳ	
Frachtzuschlag . .	1035,— „	

Im Falle 4 würde sich nach der Kundmachung folgende Berechnung ergeben:

Ermittelt

4200 kg Bier Allg. Stückgutkl. 10,65 . . .	447,30 ℳ	

Angegeben

4200 kg leere Bierfässer Sp.-T. III 3,42 . . .	143,60 „	
Frachtunterschied . .	303,70 ℳ	
Frachtzuschlag . .	607,40 „	

Im Falle 5 würde sich die Berechnung nach der Kundmachung folgendermaßen stellen:

Ermittelt

10 020 kg Wein B 9,12	913,80 ℳ	

Angegeben

10 020 kg Weißkohl Sp.-T. III 3,42	342,70 „	
Frachtunterschied . .	571,10 ℳ	
Frachtzuschlag . .	1142,20 „	

Die Partei hat also zu zahlen:

	nach meiner Berechnung			nach der Kundmachung		
	Fall 3 ℳ	Fall 4 ℳ	Fall 5 ℳ	Fall 3 ℳ	Fall 4 ℳ	Fall 5 ℳ
Ursprüngliche Fracht . .	513,—	143,60	342,70	513,—	143,60	342,70
Mehrfracht . .	244,20	14,50	1,50	517,50	303,70	571,10
Frachtzuschlag . .	488,40	29,—	3,—	1035,—	607,40	1142,20
Im ganzen .	1245,60	187,10	347,20	2065,50	1054,70	2056,—
hiervon ab .				1245,60	187,10	347,20
also mehr . .				819,90	867,60	1708,80

Diese Beträge hat die Partei nicht deshalb zu zahlen, weil sie Fracht hinterzogen, sondern weil sie das Gewicht der höher tarifierten Güter (neue Kessel, Wein, Bier) im Frachtbriefe nicht besonders angegeben hat.

Ein solches Vorgehen erachte ich aus verschiedenen Gesichtspunkten für unrichtig.

Zunächst scheint es mir nicht folgerichtig, daß der Verkehrsverband im Falle 2 anders verfährt als im Falle 3. Die Sendung hat aus neuen eisernen Kesseln im Gewichte von 4000 kg bestanden, der Absender hat aber im Falle 2 im Frachtbriefe nur für alte Kessel ein Gewicht ausgesetzt. Wenn aber der Absender die neuen Kessel nicht deklariert hat, so kann auch füglich nicht davon gesprochen werden, daß das Gewicht dieser Kessel im Frachtbriefe angegeben ist. Infolgedessen muß auch diese Gewichtsangabe unberücksichtigt bleiben und im Falle 2 ebenso wie im Falle 3 das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht für 15 000 kg nach Sp.-T. I und Sp.-T. III als Frachtzuschlag erhoben werden.

Allein hiervon ganz abgesehen, halte ich es überhaupt nicht für richtig, daß die Unterlassung der getrennten Gewichts-

angabe besonders bestraft werden soll. Die von dem Verkehrsverbande angeordnete Art der Berechnung soll im § 11 Abs. 1 der Allgemeinen Tarifvorschriften begründet sein. Dieser lautet: „Wenn aus ungleich tarifierten Gütern eine Wagenladung gebildet wird, so wird die Fracht für die ganze Sendung auf Grund des höchsten, für einen Teil der Sendung geltenden Tarifsatzes ermittelt, sofern sich nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung billiger stellt."

Wie soll aber der Absender, der vielleicht davon, daß sich ein höher tarifiertes Gut in einer Ladung befindet, gar keine Ahnung hat (vergl. Fall 4), das Einzelgewicht für diesen Teil angeben? Aber auch dann, wenn das Vorhandensein eines höher tarifierten Gutes absichtlich verschwiegen wird, ist die Angabe des Einzelgewichtes ausgeschlossen. In diesem Falle ist eben die Eisenbahn, die die Deklaration des Absenders nicht anerkennt und dafür eine andere an ihre Stelle setzt, verpflichtet, die nötigen Ergänzungen im Frachtbriefe zu machen. Diese Verpflichtung ergibt sich aus § 53 Abs. 9 V.-O. und Ausf. § 3 Abs. 2 zu Art. 7 Int. Üb., wo ausgesprochen ist, daß der Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht für den angegebenen und den ermittelten Inhalt beträgt. Für die Ermittlung des Inhaltes genügt es aber nicht, daß man beim Vorfinden höher tarifierter Teile der Sendung (neue Kessel, Bier, Wein) nunmehr annimmt, die ganze Sendung habe aus höher tarifierten Gütern bestanden, sondern die feststellende Station ist verpflichtet, nicht nur den Inhalt, sondern auch das Gewicht der höher tarifierten Teile festzustellen. Es geht doch nicht an, eine Ladung Weißkohl deshalb, weil ein Fäßchen Wein beigeladen ist, für Wein zu erklären und zu tarifieren.

Hätte der Absender in dem Falle 5 das Fäßchen Wein deklariert oder gesondert aufgegeben, so hätte er dafür 2,20 ℳ Fracht zahlen müssen; nun soll er dafür, daß er den Wein unter Verschweigung des Inhaltes beigeladen hat, (0,70 + 571,10 + 1142,20 — 2,20 =) 1711,80 ℳ oder 85,59 ℳ für das Kilogramm Strafe zahlen. Das ist mehr als das Siebenfache der Strafe, die er gezahlt hätte, wenn er ein von der Beförderung ganz ausgeschlossenes Frachtstück beigeladen hätte.

Man könnte nun einwenden, daß die Eisenbahn oft gar nicht in der Lage sei, das Einzelgewicht der höher tarifierten und beanstandeten Güter festzustellen. Diese Möglichkeit kann ohne weiteres zugegeben werden. Es sind hier die Fälle auseinanderzuhalten, in welchen die Ausscheidung überhaupt nicht möglich ist und in welchen die Ausscheidung zwar der Unterwegsstation nicht, wohl aber der Empfangsstation oder dem Empfänger möglich ist. Im ersteren Falle muß sich die Partei die Frachtberechnung nach dem höchsttarifierten Gute ohne weiteres gefallen lassen. Wenn also Mehl und Kleie untereinander gemischt sind, muß wohl der Berechnung der Satz für das höher tarifierte Mehl zugrunde gelegt werden. Im letzteren Falle wird das Strafverfahren durch die Empfangsstation durchzuführen sein. Würde die Ausscheidung der Waren mit besonderen Umständen verbunden sein, so kann die Empfangsstation dem Empfänger anheimgeben, die Ausscheidung vor der Abfuhr selbst vorzunehmen oder die höhere Fracht und den höheren Frachtzuschlag zu zahlen.

Da nun der Partei nicht zugemutet werden kann, mehr Fracht zu zahlen, als wenn sie den Inhalt richtig angegeben hätte, und da ihr ferner nicht zugemutet werden kann, mehr Frachtzuschlag als das Doppelte der hinterzogenen Fracht zu zahlen, so geht mein Vorschlag dahin, daß die Kundmachung dergestalt umgeändert werde, daß den Stationen bei der Berechnung des Frachtzuschlages für unrichtige Inhaltsangabe zur Pflicht gemacht werde, in allen Fällen, in welchen sich bei ungleich tarifierten Gütern die Einzelberechnung billiger stellt, diese anzuwenden.

II.

Nach § 53 Abs. 10 V.-O. und Ausf. § 3 Abs. 3 zu Art. 7 Int. Üb. beträgt im Falle zu niedriger Angabe des Gewichtes der Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht, welche für das angegebene und für das ermittelte Gewicht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation zu entrichten ist. Die Partei hat deshalb, wenn sie 10 000 kg Tabaksjauche aufgibt, aber 5000 kg Tabaksjauche angibt, da die Fracht für

10 000 kg Sp.-T. III 3,42 . . 342,00 ℳ und für
5 000 „ „ II 5,37 . . 268,50 „ beträgt,
73,50 ℳ Fracht und
147,00 „ Frachtzuschlag

nachzuzahlen.

Wie berechnet sich aber der Frachtzuschlag, wenn bei ein und derselben Wagenladung das Gewicht zu niedrig und der Inhalt unrichtig angegeben ist? Wie ist also zu verfahren, wenn beispielsweise die Sendung aus 10 000 kg Tabakslauge bestanden, die Inhalts- und Gewichtsangabe aber „Eine Ladung Tabaksjauche 5000 kg" gelautet hat?

Ist die Fracht für das ermittelte Gewicht (10 000 kg) und den ermittelten Inhalt (Lauge) = a = 912 ℳ; die Fracht für das angegebene Gewicht (5000 kg) und den angegebenen Inhalt (Jauche) = b = 268,50 ℳ; die Fracht für das angegebene Gewicht (5000 kg) und den ermittelten Inhalt (Lauge) = c = 512,50 ℳ; die Fracht für das ermittelte Gewicht (10 000 kg) und den angegebenen Inhalt (Jauche) = d = 342 ℳ, so gestaltet sich die Berechnung folgendermaßen (Berechnung I):

Ermittelte Lauge *10 000* kg B 9,12 . 912,00 ℳ (a)
Angegeben Jauche *5000* „
Sp.-T. II 5,37 . . . . . 268,50 „ (b)
Frachtunterschied . . 643,50 ℳ
Frachtzuschlag . . 1287,00 „

Will man den Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe und zu niedrige Gewichtsangabe getrennt berechnen, wozu übrigens, da nur eine einzige Handlung vorliegt, gar kein Anlaß besteht, so muß man folgendermaßen zu Werke gehen:

Entweder nimmt man zunächst an, daß der Absender das Gewicht richtig angegeben habe, und berechnet hiernach den Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe und ermittelt dann erst den Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe, indem man der Berechnung den angegebenen Inhalt zugrunde legt; oder man nimmt zunächst an, daß der Absender den Inhalt richtig angegeben habe und berechnet hiernach den Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe und ermittelt dann erst den Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe, indem man der Berechnung das angegebene Gewicht zugrunde legt.

Im ersteren Falle ergibt sich folgendes Bild (Berechnung II):

Ermittelt
Lauge 10 000 kg B 9,12 . . . . . 912,— ℳ (a)
Angegeben
Jauche 10 000 kg Sp.-T. III 3,42 . . . 342,— „ (d)
Frachtunterschied . . 570,— ℳ
Frachtzuschlag . . 1140,— „

Ermittelt
Jauche *10 000* kg Sp.-T. III 3,42 . . . . 342,— ℳ (d)
Angegeben
Jauche *5000* kg Sp.-T. II 5,37 . . . . . 268,50 „ (b)
Frachtunterschied . . 73,50 ℳ
Frachtzuschlag . . 147,— „
Gesamtfrachtzuschlag . . 1287,— „

Im zweiten Falle ergibt sich folgendes Bild (Berechnung III):

Ermittelt
Lauge *10 000* kg B 9,12 . . . . . 912,— ℳ (a)
Angegeben
Lauge *5000* kg A^1 10,25 . . . . . 512,50 „ (c)
Frachtunterschied . . 399,50 ℳ
Frachtzuschlag . . 799,— „

Ermittelt
Lauge 5000 kg A¹ 10,25 . . . . . 512,50 ℳ (c)
Angegeben
Jauche 5000 kg Sp.-T. II 5,37 . . . . 268,50 „ (b)
Frachtunterschied . . 244,— ℳ
Frachtzuschlag . . 488,— „
Gesamtfrachtzuschlag . . 1287,— „

Was bestimmt nun die Kundmachung? § 2 Ziffer 3 lautet: „Wenn zugleich unrichtige Inhaltsangabe und zu niedrige Gewichtsangabe einer Wagenladung vorliegen, so ist zu berechnen:

a) der Frachtzuschlag wegen zu unrichtiger Inhaltsangabe nach dem Unterschiede zwischen der Fracht für das richtige Gewicht und den richtigen Inhalt und der Fracht für das richtige Gewicht und den angegebenen Inhalt;
b) der Frachtzuschlag wegen zu niedriger Gewichtsangabe nach dem Unterschied zwischen der Fracht für das richtige Gewicht und den richtigen Inhalt und der Fracht für das angegebene Gewicht und den richtigen Inhalt."

Hiernach ergibt sich folgendes Bild (Berechnung IV):

Ermittelt
Lauge 10000 kg B 9,12 . . . . . 912,— ℳ (a)
Angegeben
Jauche 10000 kg Sp.-T. III 3,42 . . . 342,— „ (d)
Frachtunterschied . . 570,— ℳ
Frachtzuschlag . . 1140,— „
Ermittelt
Lauge *10000* kg B 9,12 . . . . . 912,— ℳ (a)
Angegeben
Lauge *5000* kg A¹ 10,25 . . . . . 512,50 „ (c)
Frachtunterschied . . 399,50 ℳ
Frachtzuschlag . . 799,— „
Gesamtfrachtzuschlag . . 1939,— „

die Partei zahlt also nach der Berechnung	I. ℳ	II ℳ	III ℳ	IV ℳ
ursprüngliche Fracht	268,50	268,50	268,50	268,50
Mehrfracht für unrichtige Inhaltsangabe	—	570,—	244,—	570,—
Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe	—	1140,—	488,—	1140,—
Mehrfracht für zu niedrige Gewichtsangabe	—	73,50	399,50	399,50
Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe	—	147,—	799,—	799,—
Mehrfracht für unrichtige Inhaltsangabe und zu niedrige Gewichtsangabe	643,50	—	—	—
Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe und für zu niedrige Gewichtsangabe .	1237,—	—	—	—
im ganzen . .	2199,—	2199,—	2199,—	3177,—
			hiervon ab . .	2199,—
			mithin mehr . .	978,—

Die Partei zahlt also 978 ℳ mehr als nach meiner Berechnung. Welche Berechnung ist nun unrichtig?

Nach den allgemeinen Tarifvorschriften beträgt die Fracht für 10000 kg Tabakslauge bei einer Entfernung von 1500 km nach Klasse B 912 ℳ; da nun die Partei für 5000 kg Tabaksjauche 268,50 ℳ Fracht gezahlt hat, hat sie (912,00 — 268,50 =) 643,50 ℳ Fracht hinterzogen und nachzuzahlen.

Nach der Kundmachung beziffert sich jedoch die Frachtnachzahlung auf (570,00 + 399,50 =) 969,50 ℳ. Es werden also 326 ℳ zu viel gefordert.

Ferner gilt in der Verkehrsordnung und im Internationalen Übereinkommen sowohl bei unrichtiger Inhaltsangabe als auch bei zu niedriger Gewichtsangabe der Grundsatz, daß das Doppelte der hinterzogenen Fracht als Frachtzuschlag zu zahlen ist. An diesem Grundsatz muß auch festgehalten werden, wenn beide Zuwiderhandlungen zusammentreffen.

Wenn also jemand infolge unrichtiger Inhaltsangabe 643,50 ℳ Fracht hinterzogen hat, so hat er im ganzen 1287 ℳ Frachtzuschlag zu zahlen. Da nun nach der Kundmachung (1140 + 799 =) 1939 ℳ gezahlt werden müssen, so werden 752 ℳ zu Ungebühr gefordert.

Zu diesem unrichtigen Ergebnis muß der Verkehrsverband kommen, weil er von der Ansicht ausgeht, daß jemand, wenn er den Inhalt und das Gewicht einer Sendung unrichtig angegeben hat, die Eisenbahn in gleichem Umfange benachteiligt habe, wie zwei andere, von denen der eine zwar den Inhalt richtig, aber das Gewicht zu niedrig, der andere aber das Gewicht richtig, den Inhalt aber unrichtig angegeben hat. Die Zuwiderhandlung: Angabe von 5000 kg Tabaksjauche statt 10000 kg Tabakslauge ist aber keineswegs gleichbedeutend mit den beiden Verfehlungen: Angabe von 10000 kg Tabaksjauche statt 10000 kg Tabakslauge und Angabe von 5000 kg Tabakslauge statt 10000 kg Tabakslauge.

Dies ergibt sich deutlich aus nachstehenden Gleichungen: Es ist zwar a — b = (a — d) + (d — b) oder 912 — 268,50 = (912 — 342) + (342 — 268,50) = 643,50 ℳ und a — b = (a — c) + (c — b) = 912,00 — 268,50 = (912,00 — 512,50) + (512,50 — 268,50) = 643,50 ℳ; es ist aber a — b immer kleiner als (a — d) + (a — c); denn a — b = 643,50 ℳ und (a — d) + (a — c) = (912,00 — 342,00) + (912,00 — 512,50) = 969,50 ℳ.

Der Fehler liegt darin, daß der Eisenbahnverband seine Berechnung nicht auf die Zuwiderhandlung, die ja den Grund der Einleitung des Strafverfahrens bildet, nämlich auf die Deklaration: Tabaksjauche 5000 kg aufbaut, sondern mit Unrecht annimmt, der Absender habe 5000 kg Tabakslauge deklariert, und daß er ferner bei Berechnung des Frachtzuschlages wegen zu niedriger Gewichtsangabe, nachdem er den Absender wegen unrichtiger Inhaltsangabe bereits gestraft hat, die ursprüngliche Inhaltsangabe nicht gelten läßt und so den Absender wegen ein und desselben Vergehens zweimal straft.

Da somit die jetzige Bestimmung mit dem Willen des Gesetzgebers, wonach bei unrichtiger Inhaltsangabe und bei zu niedriger Gewichtsangabe die hinterzogene Fracht und außerdem noch das Doppelte der hinterzogenen Fracht als Frachtzuschlag zu zahlen sind, nicht im Einklange steht, geht mein Vorschlag dahin, sie durch nachstehende Bestimmung zu ersetzen:

„Wenn gleichzeitig eine unrichtige Inhaltsangabe und eine zu niedrige Gewichtsangabe vorliegen, so beträgt der Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht für den ermittelten Inhalt und das ermittelte Gewicht und der für den angegebenen Inhalt und das angegebene Gewicht."

III.

Nach § 53 Abs. 11 der Verkehrsordnung beträgt im Falle der Überlastung eines vom Absender selbst beladenen Wagens der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht von der Aufgabestation bis zur Bestimmungsstation für das die zulässige Belastung übersteigende Gewicht. Als zulässige Belastung ist das zulässige höchste Belastungsgewicht (die Tragfähigkeit) zu verstehen. Die Partei darf einen Wagen bis zur Tragfähigkeit belasten; wenn diese aber überschritten ist, so ist das Sechsfache der Fracht für das die Tragfähigkeit überschreitende Gewicht als Frachtzuschlag zu zahlen. Anders verhält es sich im internationalen Verkehre.

Nach § 3 Absatz 4 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 7 des Int. Üb. beträgt im Falle der Überlastung eines vom Absender verladenen Wagens der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für das die zulässige Belastung übersteigende Gewicht. Nach § 3 Abs. 5 a. a. O. wird der Frachtzuschlag für Überlastung erhoben:

a) bei Verwendung von Wagen, die nur eine die zulässige Belastung kennzeichnende Anschrift tragen, wenn das angeschriebene Ladegewicht oder die an-

geschriebene „Tragfähigkeit“ bei der Beladung um mehr als 5 % überschritten ist;

b) bei Verwendung von Wagen, welche zwei Anschriften tragen, und zwar Ladegewicht (Normalbelastung) und Tragfähigkeit (Maximalbelastung), wenn die Belastung diese Tragfähigkeit überhaupt übersteigt.

Unter zulässiger Belastung ist also hier, wie aus § 3 Abs. 5 Lit. a a. a. O. deutlich hervorgeht, das Ladegewicht zu verstehen. Dieses darf zwar noch bis zu 5 %, d. h. bis zur Tragfähigkeit überschritten werden; wird aber das Ladegewicht um mehr als 5 % und die Tragfähigkeit überhaupt überschritten, so hat die Partei das Sechsfache der Fracht für das das Ladegewicht überschreitende Gewicht zu zahlen.

Wird also auf einem Wagen Etat Belge mit einem Ladegewicht von 10 000 kg eine Sendung von 11 000 kg verladen, so beträgt der Frachtzuschlag im deutschen Verkehre das Sechsfache der Fracht für (11 000 — 10 500 =) 500 kg und im internationalen Verkehre das Sechsfache der Fracht für (11 000 — 10 000 =) 1000 kg.

Die Bestimmungen im § 1 Ziff. 1 Lit. h und § 2 Ziff. 4—8 der Kundmachung tragen zwar der deutschen Verkehrsordnung Rechnung, sie ermangeln jedoch im Hinblick auf den Schlußsatz in Abs. 2 des Vorwortes eines ausdrücklichen Hinweises auf die abweichenden Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens.

Mein Vorschlag geht somit dahin, in die Kundmachung eine Bestimmung aufzunehmen, wonach bei Überlastung von Sendungen, die dem Internationalen Übereinkommen unterworfen sind, der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht für das das Ladegewicht übersteigende Gewicht beträgt.

IV.

Die Kundmachung 12 bestimmt im § 3 Ziff. 3 Lit. b:

„Ein Frachtzuschlag wegen Überlastung wird nicht erhoben, wenn die bahnamtliche Verwiegung auf der Gleiswage kein größeres Mehrgewicht als zwei Prozent des im Frachtbriefe angegebenen Gewichts ergibt und das im Frachtbriefe angegebene Gewicht die Tragfähigkeit des Wagens nicht übersteigt.“

„Wenn das im Frachtbriefe angegebene Gewicht die Tragfähigkeit des Wagens übersteigt, so ist das Gewicht, um welches das im Frachtbriefe angegebene Gewicht, nicht das ermittelte Gewicht, die Tragfähigkeit übersteigt, als Übergewicht zu betrachten und danach der Frachtunterschied und der Frachtzuschlag zu berechnen.“

und im § 5 Ziff. 13:

„Wenn das im Frachtbriefe angegebene Gewicht die Tragfähigkeit des Wagens nicht übersteigt und die bahnamtliche Nachwiegung auf der Gleiswage kein größeres Mehrgewicht als zwei Prozent des im Frachtbriefe angegebenen Gewichtes ergibt, so ist eine etwa festgestellte Überlastung als nicht vorhanden anzusehen, das Übergewicht also von der Hauptsendung nicht zu trennen.“

Beträgt also das angegebene Gewicht einer Sendung 10 500 kg, das ermittelte Gewicht 10 710 kg und die Tragfähigkeit des Wagens 10 500 kg, so ist nach der Kundmachung die Überlast nicht abzuwerfen, ein Frachtzuschlag wegen Überlastung nicht zu erheben und die Fracht für 10 500 kg zu berechnen.

Beträgt ferner das angegebene Gewicht 11 000 kg, das ermittelte Gewicht 11 220 kg, die Tragfähigkeit des Wagens 10 500 kg, so ist der Frachtzuschlag nicht für die Überlast von (11 220 — 10 500 =) 720 kg, sondern nur für (11 000 — 10 500 =) 500 kg zu berechnen.

Diese Anweisungen stehen mit der Bestimmung im § 53 Abs. 6 der V.-O., wonach eine die Tragfähigkeit überschreitende Belastung — Überlastung — in keinem Falle gestattet ist, im Widerspruche und wären deshalb wieder zu beseitigen. Auf die Zusatzbestimmung II Abs. 2 zu § 53 der V.-O., wonach dann, wenn die bahnamtliche Nachwiegung von Wagenladungen auf der Gleiswage gegen das im Frachtbriefe angegebene Gewicht keine größere Abweichung als zwei Prozent des im Frachtbriefe angegebenen Gewichtes ergibt, dieses als richtig angenommen wird, kann sich der Eisenbahn-Verkehrsverband deshalb nicht berufen, weil hier immer stillschweigend vorausgesetzt ist, daß die Tragfähigkeit nicht überschritten ist. Die Anwendung der Zusatzbestimmung auf Überlastungen verbietet sich von selbst, da Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung diese zwar ergänzen, aber nicht abändern können.

Neue gesundheitliche Vorschriften für die Eisenbahnen.

Zur Bekämpfung der gemeingefährlichen Krankheiten Aussatz, Cholera, Flecktyphus, Pest und Pocken ist am 30. Juni 1900 ein Reichsgesetz erlassen, das eine allgemeine Anzeigepflicht bezüglich dieser Erkrankungen einführt und eine amtliche Feststellung derselben bezw. ihres Nichtvorhandenseins vorschreibt, die Grundsätze aufstellt, nach denen die Ausführungsbestimmungen des Bundesrats und der Behörden die Ausbreitung der Krankheiten zu bekämpfen haben, die Ersatzpflicht für Schaden begründet, den die im allgemeinen Interesse durchgeführten Sicherungsmaßnahmen einzelnen verursachen, endlich die Verletzung der Schutzvorschriften unter Strafe stellt. Von den 49 Paragraphen des Gesetzes befassen sich nur zwei mit den Eisenbahnen: § 15 räumt den Behörden verseuchter oder bedrohter Bezirke die Befugnis ein, die in Transportbetrieben beschäftigten Personen einer gesundheitlichen Überwachung zu unterziehen und kranke, krankheits- oder ansteckungsverdächtige Personen sowie Gegenstände, von denen anzunehmen ist, daß sie mit dem Krankheitsstoffe behaftet sind, von der Beförderung auszuschließen. Nach § 40 liegt die Ausführung des Gesetzes bezüglich der Eisenbahnen den Reichs- und Landesbehörden ob; der Bundesrat hat jedoch zu bestimmen, wie weit die Verkehrsbeschränkungen und Desinfektionsmaßnahmen:

1. auf während der Fahrt als krank, krankheits- oder ansteckungsverdächtig befundene Personen und
2. auf Eisenbahnbeamte und -Arbeiter

Anwendung finden.

Auf dieser gesetzlichen Grundlage hat der Bundesrat am 28. Januar d. J. Ausführungsbestimmungen mit eingehenden Sondervorschriften für die Eisenbahnen erlassen, die vom Reichskanzler mit Bekanntmachung vom 21. Februar d. J. im Reichsgesetzblatt Nr 9 S. 67—134 veröffentlicht sind. Eine Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 3. Februar (R.-G.-Bl. Nr 4 S. 29) veröffentlicht eine vom Bundesrat beschlossene Änderung der Verkehrsordnung § 20 Abs. 2, der sich mit der Beförderung erkrankter Personen befaßt. Nach diesen neuen Bestimmungen gelten nunmehr folgende Grundsätze:

I. Pest.

Die Beförderung von Pestkranken auf Eisenbahnen ist ausgeschlossen. § 20 Abs. 2 Verk.-Ordn.

II. Aussatz.

Die Aufnahme von Aussätzigen in Eisenbahnzügen darf nur nach vorheriger Einholung des Gutachtens des zuständigen Bahnarztes erfolgen. Der Kranke ist in einem abgesonderten Abteil oder Wagen mit besonderem Klosett unterzubringen; nach der Beendigung der Fahrt muß der Wagen unverzüglich gründlich desinfiziert werden.

III. Cholera, Pocken, Flecktyphus.

Bei Auftreten der Krankheit werden unverzüglich in allen Bahnhöfen, wo es erforderlich erscheint, ärztliche Stationen mit den zur ersten Fürsorge notwendigen Räumen und Ausstattungen eingerichtet. Die oberste Landesbehörde stellt ein Verzeichnis dieser ärztlichen Bahnhofsposten sowie derjenigen Bahnhöfe zusammen, bei denen Krankenhäuser zur Verfügung stehen (Krankenübergabestationen). Eine Abschrift dieses Verzeichnisses hat jeder Führer eines Personenzuges stets zur Verfügung zu halten. Dem Zugpersonal wird die besondere Pflicht auferlegt, sich der Kranken anzunehmen und durch unverzügliche Anzeige beim Bahnhofsvorstand die amtliche Feststellung jedes Krankheitsfalles herbeizuführen. Der Kranke und Krankheitsverdächtige darf gemäß § 20 Abs. 2 Verk.-Ordn. nur dann zur Weiterfahrt zugelassen werden, wenn es der Bahnarzt ge-

stattet. Die Beförderung hat in besonderem Wagen zu erfolgen; alle Mitreisenden desselben Abteils bezw. alle, denen derselbe Abort wie dem Krankheitsverdächtigen oder Kranken zur Benutzung offen stand, müssen sofort abgesondert von dem Kranken und von anderen Reisenden in einem besonderen Abteil oder Wagen untergebracht und bei der nächsten Krankenabgabestation dem Arzt bezeichnet werden, damit dieser die ihm angebracht erscheinenden Maßnahmen treffen kann.

Eine ausführliche Anleitung regelt die Desinfektion der von Kranken und Krankheitsverdächtigen benutzten Personenwagen sowie der mit genannten Personen in Berührung gekommenen Beamten. Die Bahnbediensteten haben dabei den Anordnungen der Beamten des sanitären Überwachungsdienstes Folge zu leisten. Bei Pockenerkrankungen dürfen zur Ausführung der Desinfektion nur geimpfte bezw. wiedergeimpfte oder solche Personen verwendet werden, welche die Pocken schon überstanden haben. Als Desinfektionsmittel sind Karbolsäurelösung, Kalkmilch oder heiße Kaliseifenlösung zu verwenden. Wo die angewandten Mittel bei Schlafwagen nicht genügend erscheinen, kann der Verkehr solcher Wagen gänzlich eingestellt werden.

Eine Desinfektion von Reisegepäck und Gütern findet nur statt

a) auf Grenzstationen bei Leib- und Bettwäsche, Reisegepäck und Umzugsgut, das aus verseuchten Bezirken stammt,
b) sonst nur, wenn ein besonderer Verdacht der Behaftung mit dem Ansteckungsstoff vorliegt.

Briefe und Drucksachen sind ihr stets entzogen.

IV. Unterleibstyphus, Diphtherie, Scharlach, Ruhr, Masern, Keuchhusten.

Die Beförderung einer solchen Person, die an einer dieser Krankheiten leidet oder eines solchen Leidens verdächtig ist, kann von der Beibringung einer ärztlichen Bescheinigung abhängig gemacht werden, welche die Art der vorliegenden Erkrankung kenntlich macht. Die Beförderung hat in abgeschlossenen Wagenabteilungen mit getrennten Aborten zu erfolgen.

Straßburg, im Mai 1904.

Coermann, Amtsrichter.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahnangelegenheiten im preußischen Herrenhause.** Dieses verhandelte am 22. d. M. über einen Gegenstand von allgemeinem Interesse. Die Kommission für Eisenbahnangelegenheiten hatte über die Petition des Vorstandes des Ostpreußischen Städtetages um Einsetzung einer unabhängigen, mit der Verwaltung der Staatseisenbahnen nicht befaßten Behörde zur Wahrung der öffentlichen Interessen gegenüber der Staatseisenbahnverwaltung Bericht erstattet.

Oberbürgermeister Giese-Altona beantragte namens der Kommission Überweisung zur Berücksichtigung. Er begründete diesen Antrag sehr lebhaft. Es handle sich nicht darum, die Machtbefugnis der Regierung einzuschränken. Aber das Arbeitsgebiet des Ministers der öffentlichen Arbeiten sei ein so umfassendes, daß es unmöglich für ihn sei, aus eigener Wahrnehmung die entgegenstehenden Interessen kennen zu lernen. Daß Fälle vorkommen, wo ein Gegensatz zwischen anderen Interessenten und der Eisenbahnverwaltung vorliegt, wisse jeder aus eigener Erfahrung. Es sei ein Krebsschaden, daß der Minister durch seine Provinzialorgane in jedem Moment den Interessenten sagen lassen kann: „Ich verlange von Dir für meinen Gewerbebetrieb einen Beitrag in der und der Höhe. Mir ist das Hoheitsrecht anvertraut, wonach ich entscheiden kann, wieviel Du und wieviel ich zu zahlen habe.“ Das seien Verhältnisse, die mit unseren heutigen Begriffen vom Rechtsstaat nicht in Einklang stehen. In keinem anderen deutschen Staate habe der Chef der Eisenbahnverwaltung das Recht, zu entscheiden, wieviel die Interessenten zu seinem Unternehmen beizutragen haben. Positive Vorschläge, wie eine Änderung zu treffen sei, habe die Kommission nicht gemacht; sie sage sich aber, so wie bisher darf es nicht weiter gehen. Nicht der Eisenbahnminister, sondern ein anderer Ressortminister müßte die Entscheidung treffen, vielleicht der Minister des Innern. Keine Staatsregierung könne auf die Dauer sich dem Willen des Landtages widersetzen. Wo ein Wille sei, sei auch ein Weg. Graf v. Tiele-Winckler befürwortete gleichfalls den Kommissionsantrag. Staatsminister v. Budde führte etwa folgendes aus: Der Berichterstatter habe im ersten Teil seiner Rede überzeugend nachgewiesen, daß eine Änderung des gesetzlichen Zustandes nicht nötig sei. Das Gesetz von 1838 habe sich bewährt und es sei loyal gehandhabt. Trotzdem schlage die Kommission eine Änderung vor, die einen Eingriff in die Verfassung und in die Hoheitsrechte bedeute. „Der Weg, den die Kommission gezeichnet hat, ist sehr bedenklich, ja er ist nicht gangbar. Es soll eine unabhängige Behörde geschaffen werden zur Feststellung der Interessen. Die Prüfung muß doch einheitlich sein. Den Wünschen der Gemeinden wird nach Möglichkeit gern Rechnung getragen. Das wurde auch in der Kommission zugegeben. Wenn Sie aber im einzelnen wissen, welche Anforderungen von den Gemeinden in solchen Fällen an die Regierung gestellt werden, so würden Sie doch ein ganz anderes Bild von der Sache bekommen als nach der Darstellung des Berichterstatters. So hat in einer Stadt zum Beispiel die Wegeunterführung 12 m Breite, und in dem Moment, wo die Eisenbahnverwaltung es bezahlen muß, werden 24 m und mehr verlangt. Oder ein Gleis wird über eine bereits bestehende Straßenunterführung gelegt, und wenn nun eine kleine Verlängerung beansprucht wird, dann werden die Anforderungen nicht nur für diese uns aufgelegt, sondern es wird auch verlangt, eine Anzahl anderer Kreuzungen in Schienenhöhe zu beseitigen, und zwar in Lichtweiten, die sonst in der Stadt gar nicht vorhanden sind. Ja, da wird gewünscht: nicht Mauerwerk, sondern schönes architektonisches Eisenwerk. Das wird nun im Wege der Vereinbarung festgestellt.“ Der Minister führte weiter aus, daß er in diesen Fragen keineswegs allein entscheidend sei. Er sei gebunden an den Beschluß des Staatsministeriums. Er sei gebunden, sich auch mit den anderen Ressorts in Verbindung zu setzen, und das sei nicht lediglich das Finanzministerium. Auch der Minister für Bergbau, der landwirtschaftliche Minister, vor allem auch der Kriegsminister bestimmen über die eigenen Interessen ihres Ressorts. „Wenn Sie nun eine unabhängige Behörde einsetzen wollen, dann müßte es auch eine Behörde sein, die über das Eisenbahnprojekt als solches, über die Betriebssicherheit usw. zu entscheiden hätte. Das ist staatsrechtlich unhaltbar, denn dann müßten Sie zwei Eisenbahnminister haben: einen Oberminister und einen Unterminister. Die Beteiligung der Interessenten an den Bauten, die von der Staatsregierung ausgeführt werden, ist überhaupt eine im Verhältnis ganz verschwindende. Der Berichterstatter sprach von meiner Überlastung, man wolle mich entlasten; für diese Entlastung danke ich sehr. Das würde keine Entlastung, sondern eine Erschwernis sein, aber nicht nur für mich, sondern auch für die Gemeinden und vor allem für den Eisenbahnbau als solchen. Es handelt sich augenblicklich um 26 154 Niveauübergänge bei den Hauptbahnen und 23 272 bei den Nebenbahnen; nach überschläglicher Berechnung würde die Beseitigung der Niveauübergänge bei den Hauptbahnen 1½ Milliarden in Anspruch nehmen, also ein Fünftel des gesamten Anlagekapitals unserer Staatsbahnen. Wenn Sie also einen Oberverwaltungsrat einsetzen, der darüber zu entscheiden hätte, ob dieser oder jener Schienenübergang zu beseitigen ist, dann würden Sie so in die Interessen der Eisenbahnverwaltung eingreifen, daß Sie auf dem schönsten Wege wären, unsere guten Eisenbahnfinanzen zu ruinieren zum Nachteil des gesamten Staates. Der Minister hat übrigens einen Herrscher über sich, das ist vor allen Dingen der Betrieb; der legt mir den Zwang auf, ganz bestimmte Entscheidungen zu treffen, und daran kann mich keine Behörde und keine Gemeinde hindern. Die Staatsregierung ist in eine eingehende Prüfung der Sache eingetreten. Es ist eine sehr ausführliche Arbeit darüber ausgearbeitet worden und wir sind zu der Ansicht gekommen, daß wir nicht in der Lage sind, irgend eine Behörde vorzuschlagen, die dazu geeignet wäre, um die angeblichen Mißstände, die in der Praxis gar nicht vorhanden sind, zu beseitigen. Auch wenn Sie die Petitionen zur Berücksichtigung überweisen, würden wir in absehbarer Zeit nicht in der Lage sein, Ihnen eine andere Antwort zu geben.“

Graf Mirbach als weiterer Redner teilte nicht ganz die Auffassung des Ministers; er wollte die Sache lieber nur zur Erwägung überwiesen wissen, stimmte aber dem Antrag der Kommission doch zu, damit nach Wunsch der Städte die Frage geprüft werde, wieweit die Kompetenz der Eisenbahnverwaltung eingeschränkt werden kann. Erkläre die Regierung dann, sie könne den Weg nicht beschreiten, dann sei die Frage erledigt.

Der Minister des Innern Freiherr v. Hammerstein bezeichnete das Mißtrauen, das in der Petition liege, als unbegründet. Gewiß sei in den letzten Jahren eine Anzahl von Anforderungen an die Städte und Kreise gestellt, die ihre Finanzen sehr in Anspruch nehmen, aber jedesmal auf direkte Initiative dieser kommunalen Körperschaften selbst. Schon im Interesse der Erhaltung der Steuerkraft habe er mit dem Minister der

öffentlichen Arbeiten das Übereinkommen getroffen, wo es sich um wirklich bedeutende finanzielle Beteiligung der kommunalen Körperschaften handelt, vor der endgültigen Entscheidung mit ihm eine Auseinandersetzung stattfinden zu lassen. Er bäte, nicht zur Berücksichtigung, sondern zur Kenntnisnahme oder Erwägung zu überweisen.

Nach einigen den Kommissionsstandpunkt vertretenden Worten des Oberbürgermeisters Bender (Breslau) wurde die Petition gegen die Stimmen eines Teils der Rechten der Regierung zur Berücksichtigung überwiesen.

— **Die preußische Nebenbahnvorlage**, von der der Erwerb des Breslau-Warschauer Unternehmens für den Staat einen Bestandteil bildet, ist am 23. d. M. vom Herrenhaus angenommen, und es ist nun die Veröffentlichung des betreffenden Gesetzes bald zu erwarten. In der Debatte nahm Staatsminister v. Budde aus einigen Bemerkungen des Grafen v. Mirbach Anlaß zu einigen grundsätzlichen Erklärungen. Wir werden darüber in nächster Nummer eingehender berichten.

— **Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen** stellten sich im Monat Mai d. J. auf 128 497 000 ℳ und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahre um 5 437 000 ℳ gestiegen. Der Personen- und Gepäckverkehr brachte 43 007 000 (+ 5 115 000) ℳ, der Güterverkehr 78 017 000 (— 11 000) ℳ, und aus sonstigen Quellen flossen 7 473 000 (+ 333 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April bis Ende Mai d. J. sind 249 795 000 ℳ, das sind 10 510 000 ℳ mehr als im Vorjahre, eingenommen worden, und zwar entfallen von diesen Mehreinnahmen auf den Personen- und Gepäckverkehr 6 348 000 ℳ, auf den Güterverkehr 3 801 000 ℳ und auf die Einnahmen aus sonstigen Quellen 361 000 ℳ.

Die erhebliche Mehreinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr und die Mindereinnahme aus dem Güterverkehr im Monat Mai d. J. gegenüber dem gleichen Monat im Vorjahr erklärt sich aus der verschiedenen Lage des Pfingstfestes in den beiden in Betracht kommenden Jahren.

— **Unterweisung von Baugewerksschullehrern.** Der preußische Minister für Handel und Gewerbe beabsichtigt, im Interesse der Eisenbahnverwaltung beim Unterricht an den Tiefbauabteilungen der Baugewerkschulen auch das Eisenbahnsicherungswesen, soweit die verfügbare Unterrichtszeit es gestattet, zu berücksichtigen, damit die in den Eisenbahndienst übertretenden Tiefbauschüler auf diesem Gebiete eine bessere Vorbildung erhalten. Infolgedessen ist es notwendig, daß sich die beteiligten Baugewerksschullehrer die für diesen Unterricht erforderlichen praktischen Kenntnisse im Eisenbahnsicherungswesen aneignen. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher die Königlichen Eisenbahndirektionen, in deren Bezirk preußische Baugewerkschulen mit Tiefbauabteilungen bestehen oder errichtet werden, beauftragt, auf Ansuchen des Direktors den von ihm bezeichneten Lehrern hierzu Gelegenheit zu geben. Soweit nicht besondere Umstände entgegenstehen, empfiehlt es sich inhaltlich des durch das „E.-Verordn.-Bl." veröffentlichten Ministerialerlasses, die von den Direktionspräsidenten nach dem Erlasse vom 2. Mai 1903 für den Prüfungsausschuß der Tiefbauabteilungen ernannten höheren technischen Eisenbahnbeamten mit der Unterweisung der Lehrer zu betrauen. Für die Unterweisung werden neben geeigneten örtlichen Besichtigungen namentlich die bei den Direktionen vorhandenen Modelle gute Dienste leisten. Auch sind den Lehrern die einschlägigen Vorschriften und Anleitungen zugänglich zu machen. Die Leitfäden für die Lehrstoffe III und V der Eisenbahnschulen (Betriebsdienst und technische Einrichtungen) können ihnen unentgeltlich verabfolgt werden.

— **Beschaffung von Güterwagen für die preußischen Staatsbahnen.** Die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin ist beauftragt worden, wegen Lieferung von 900 Stück eisernen Kohlenwagen für 20 t Ladegewicht mit geeigneten Wagenbauanstalten, die zur Zeit für die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung beschäftigt sind, zu verhandeln. Auf schnelle Lieferung sämtlicher Wagen wird besonderer Wert gelegt.

— **Eisenbahnunfall bei Homberg.** Am 22. d. M. gegen 12 Uhr mittags entgleiste auf der Strecke Leinefelde-Treysa zwischen den Stationen Homberg und Frielendorf (Eisenbahndirektionsbezirk Cassel) aus noch nicht ermittelter Ursache der Güterzug 8136 mit Maschine, Tender und Packwagen und acht Güterwagen. Dabei wurde der Heizer getötet, der Lokomotivführer schwer verwundet. Der Personenverkehr wurde durch Umsteigen aufrecht erhalten. Im Laufe der darauffolgenden Nacht wurde das Gleis wieder fahrbar.

— **Blitzzüge zwischen Berlin und Cöln.** In der Tagespresse verlautete in diesen Tagen, daß die preußische Staatseisenbahnverwaltung beabsichtige, die Fahrgeschwindigkeit auf der Strecke Berlin-Cöln sehr bedeutend zu erhöhen und auf diese Weise die Fahrzeit bis auf 5 Stunden abzukürzen. Die Entfernung von Berlin nach Cöln beträgt rund 580 km, die jetzige kürzeste Fahrzeit 9 Stunden, was einer Reisegeschwindigkeit von etwa 65 km entspricht. Die Verkürzung der Fahrzeit auf 5 Stunden würde einer Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf 116 km entsprechen. Daß man vom 1. Juli d. J. auf der rund 400 km langen englischen Strecke von London nach Plymouth mit 90 km Reisegeschwindigkeit ohne Anhalten durchfahren wird, werden unsere Leser weiter unten (S. 807) erfahren. Gegenüber dieser außerordentlichen Leistung würden die beabsichtigten Fahrten zwischen Berlin und Cöln noch erheblich gesteigert erscheinen, umsomehr, als die Durchfahrung des westfälischen Kohlenreviers mit sehr bedeutenden Betriebserschwernissen verknüpft ist. Es verlautete daher auch, daß man zwischen Berlin und Hannover besonders schnell, mit 130 bis 140 km, fahren wolle. Gehalten würde nur in Hannover, Dortmund und Düsseldorf; durch diese Beschränkung der Aufenthalte würde wesentlich an Fahrzeit gespart, und es sollte geplant sein, mit einer Lokomotive bis Cöln durchzufahren.

Wo derartige Mitteilungen in der Tagespresse auftreten lassen sie immer den Einfluß außer acht, den solche umwälzende Maßregeln auf den gesamten übrigen Betrieb haben müßten, abgesehen von der rein technischen Nachprüfung der Angelegenheit darauf, ob die geschilderte Leistung sofort in vollem Umfange verwirklicht werden kann. Bisher hat man ja alle Ursache, mit den Ergebnissen, welche die auf der Militäreisenbahn erprobten Lokomotiven ergeben haben, zufrieden zu sein, wenn man auch vielleicht nicht sagen kann, daß es zu derartigen Leistungen so ungewöhnlicher Änderungen im Aufbau der Lokomotiven bedurft hätte, wie sie stellenweise vorgenommen wurden. Daß solche nicht die Voraussetzung für schnelleres Fahren waren, lehren beispielsweise die Leistungen der englischen Bahnen, die hierzulande indessen weniger bekannt sind.

Was die erwähnten Berlin-Cölner Schnellfahrten betrifft, so erschien bald nach deren Bekanntgabe in der Kölnischen Zeitung eine Mitteilung, welche die ganze Angelegenheit „nach Erkundigungen aus erster Quelle" als gegenstandslos bezeichnete. Verständigerweise ist hinzugefügt, daß die Einführung einer 5 Stunden-Fahrzeit einen neuen Oberbau und auch wohl eine besondere Linienführung auf dem größten Teil der Strecke notwendig machen und die Ausführung an den Kosten notwendig scheitern müßte.

Im übrigen ist es freilich verständlich, wenn bei den Erfindern und Erbauern neuer Lokomotiven der Wunsch denkbar schnellsten Fahrens der Vater des Gedankens ist, daß man die Schwierigkeiten, welche die bestehende Betriebsweise derartig schnellem Fahren tatsächlich bereitet, und die Fahrplanschwierigkeiten stark überschätze.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. M. in 12½ Arbeitstagen 235 232 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 18 819 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 205 549 und auf den Arbeitstag 17 874 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 11½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 945 und im ganzen 29 683 Doppelwagen oder 14,4 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. M. 30 600 Doppelwagen gegen 27 353, in Oberschlesien 70 510 Doppelwagen gegen 64 671 und in den drei Bezirken zusammen 336 342 Doppelwagen gegen 297 573 und war demnach im Saarbezirk 3247 Doppelwagen oder 11,9 %, in Oberschlesien 5839 Doppelwagen oder 9 % und in den drei Bezirken zusammen 38 769 Doppelwagen oder 13 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1903.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte entfiel auf den 14. d. M. und betrug 19 201 Wagen gegen 18 483 am 10. Juni im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 46 447 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 29 sowie von anderen Gütern 20 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 52 998 offene Wagen gegen 45 677 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 7321 oder 16 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Erbauung von Lokalbahnen in Bayern.** Am 22. d. M. gelangten die Beratungen über den Lokalbahn-Gesetzentwurf in der Abgeordnetenkammer des bayerischen Landtages zum Abschluß. Wie seinerzeit in dem hierzu bestellten besonderen Ausschuß, so auch in den Plenarverhandlungen der letzten Wochen veranlaßte der Artikel IV — nach welchem von der Königlichen Staatsregierung an Stelle des bisherigen Lokalbahnzuschlages eine allgemeine Erhöhung der Tarifentfernungen um mindestens 20 % in Vorschlag gebracht worden war — langandauernde Debatten. Eine große Anzahl Redner sämtlicher Parteien sprachen sich unter Anführung der verschiedensten Gründe dagegen aus, während der Ministerpräsident Freiherr v. Podewils für den erkrankten Verkehrsminister v. Frauendorfer die Vertretung des Regierungsvorschlages in den letzten Sitzungen übernommen hatte und dabei u. a. an der Hand einer Reihe von Beispielen ausführte, wie der vielbesprochene Entfernungszuschlag so mäßig sei, daß er von den Beteiligten fast gar nicht empfunden werde, daß er bei denjenigen Lokalbahnen, bei welchen der gegenwärtige feste Zuschlag noch bestehe, sogar eine Ermäßigung mit sich bringe, daß bei anderen Staatsbahnverwaltungen die Tarife der Lokalbahnen ebenfalls höher seien usw. — Am 22. d. M. wohnte nun auch der in Wiedergenesung befindliche Verkehrsminister v. Frauendorfer der Sitzung bei; er versuchte die gegen den Regierungsvorschlag erhobenen Bedenken nach jeder Richtung hin in eingehendster Weise zu entkräften und empfahl ihn hierauf der Kammer zur Annahme. Nachdem sodann noch einige Mitglieder der Abgeordnetenkammer sich dahin ausgesprochen, die Sache endlich zu einem glücklichen Abschluß zu bringen, wurde in namentlicher Abstimmung der vielumstrittene Artikel IV mit 112 gegen 29 Stimmen und hierauf der ganze Gesetzentwurf einstimmig angenommen.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Mai d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 6137 (5879) km befördert: 3 451 772 (3 133 759) Personen und 1 699 492 (1 668 738) t Güter. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 4 969 111 (4 429 094) ℳ, aus dem Güterverkehr 9 131 744 (8 745 555) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 314 031 (297 111) Mark und aus dem Tiertransport 265 114 (279 458) ℳ, zusammen 14 680 000 ℳ, gegen 13 751 218 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme der ersten fünf Monate dieses Jahres beziffert sich auf 63 990 000 ℳ, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 4 180 861 ℳ.

— **Eröffnung der Lokalbahn Memmingen-Legau.** Am 23. d. M. wurde die vorgenannte Lokalbahnstrecke der bayerischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen. Sie hat eine Länge von 16,87 km, ist vollspurig gebaut und soll dem Verkehre der westlich der Hauptlinie Memmingen-Kempten bis zur württembergischen Landesgrenze sich erstreckenden Gegend dienen. An Kunstbauten waren fünf Brücken, darunter zwei über den Illerfluß, herzustellen; außer den beiden Endstationen Memmingen und Legau liegen an dieser Lokalbahn noch die Haltestellen Dickenreishausen, Illerbeuren und Lautrach sowie der Halteplatz Kronburg. Die Gesamtbaukosten dieser Lokalbahn belaufen sich auf rund 1 300 000 ℳ, für das Kilometer Bahnlänge ungefähr 71 000 ℳ. Das vom Staate aufgewendete Baukapital beträgt etwa 1 200 000 ℳ, während der Rest auf die Interessenten entfällt. Da nur auf einen jährlichen Einnahmeüberschuß von etwa 4800 ℳ gerechnet werden kann, so wird sich der geleistete Staatszuschuß nur mit etwa 0,4 % verzinsen.

— **Bahnprojekt Aschaffenburg-Nördlingen.** In der bayerischen Abgeordnetenkammer kam bei der Beratung des Lokalbahngesetzes auch eine Bittschrift für den Bau der Linie Aschaffenburg-Nördlingen zur Sprache. Der Ausschuß hatte beantragt, die Bittschrift der Regierung zur Würdigung zu überweisen. Abg. Gerstenberger (Ztr.) beantragte, die Regierung zu ermächtigen, die nötigen Mittel für Vorarbeiten aufzuwenden, die notwendig erscheinen, um eine Ablenkung des Verkehrs über Bayern abzuwenden. Der Redner wies auf die große wirtschaftliche Bedeutung der verlangten Linie hin und betonte, daß die hessische Regierung ein Konkurrenzprojekt aufgestellt habe. Nachdem mehrere andere Redner sich im gleichen Sinne geäußert, erklärte ein Regierungsvertreter, daß die Regierung Vorarbeiten für neue Lokalbahnprojekte auch jetzt schon ohne besondere Ermächtigung vornehme, daß sie aber keine Veranlassung habe, gegen die vom Abg. Gerstenberger beantragte besondere Ermächtigung Stellung zu nehmen. Hierauf wurde die Bittschrift der Regierung zur Würdigung überwiesen und der Antrag Gerstenberger angenommen.

— **Der sächsische Eisenbahnrat** wird am 7. Juli d. J. in Dresden seine 50. Sitzung abhalten. Die Tagesordnung enthält u. a. folgende Punkte: 1. Mitteilungen über die Tarifierung von Zucker und Melasse. 2. Anträge betreffend die Tarifierung a) von Papier und Pappe, b) von Spiritus, zur Denaturierung bestimmt, c) von Saatgetreide. 3. Antrag des Verbandes sächsischer Verkehrsvereine auf Einführung einer Landesfahrkarte. 4. Besprechung des Winterfahrplanes 1904/05.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Mai d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1951,86 km (im Vorjahr 1904,15 km) 3 914 034 (3 554 925) Personen und 831 231 (837 546) t Güter befördert. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 2 231 000 (2 033 000) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 954 000 (3 003 000) ℳ, aus sonstigen Quellen 272 000 (266 000) ℳ, zusammen 5 457 000 ℳ, gegenüber den Einnahmen vom Mai 1903 mehr 155 000 ℳ. Vom 1. April bis letzten Mai d. J. betrugen die Einnahmen 10 378 000 ℳ, gegenüber den Einnahmen im gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 10 032 000 ℳ mehr 346 000 ℳ.

— **Die Einnahmen der badischen Staatseisenbahnen** betrugen im Monat Mai aus dem Personenverkehr 2 571 200 ℳ (im gleichen Monat des Vorjahres 2 521 610 ℳ), aus dem Güterverkehr 3 871 590 (3 898 550) ℳ, aus sonstigen Quellen 560 030 (497 660) ℳ, zusammen 7 002 820 (6 917 820) ℳ, mithin 1904 mehr 85 000 ℳ. Die Gesamteinnahmen in den Monaten Januar bis einschl. Mai 1904 betrugen 31 582 560 (29 752 620) ℳ, mithin 1904 mehr 1 829 940 ℳ.

— **Der Landesverein württembergischer Verkehrsbeamten.** Nach dem 17. Jahres- und Kassenbericht für das Jahr 1903 hat der Mitgliederstand am 31. Dezember 1903: 1060 (am 1. Juni 1904: 1176) betragen. Aus dem Abschnitt „Tätigkeit der Vereinsleitung“ entnehmen wir einiges. Im Sommer 1903 wurde ein Vereinssekretariat errichtet, das den Mitgliedern auf alle Berufs- und Standesfragen betreffende Anfragen Auskunft und Rat erteilen soll; es hat ferner sich der Fürsorge für die Hinterbliebenen der Mitglieder anzunehmen. Für die jungen, zum Besuch des Unterrichtskurses für die mittlere und niedere Dienstprüfung in Stuttgart weilenden Verkehrsbeamten wurden Vortragsabende und praktische Fahrdienstübungen abgehalten, die alle sehr gut besucht waren. Zu den Vorträgen erhielten auch die jungen, in der Nähe Stuttgarts stationierten Beamten auf Ansuchen dienstliche Freischeine. Mit den Vortragsabenden für die Unterrichtskursteilnehmer wurden Besuche des Nürnberger Verkehrsmuseums verbunden. Die Behörde unterstützt diese Bestrebungen durch Überlassung eines Unterrichtslokals und durch Gewährung von Freischeinen. Einem Gesuch um Erlaubnis zum unbeschränkten Tragen von Dienstjoppen beim Zugabfertigungsdienst wurde durch Amtsblattverfügung entsprochen. Bei dem Verein besteht eine Sterbegeldversicherung. Die Versicherungssumme betrug bei 1060 Mitgliedern am 1. Januar d. J. 228 100 ℳ. An Sterbegeldern wurden ausbezahlt vom April 1891 bis Dezember 1903: 15 000 ℳ. In der Schlußbetrachtung ist u. a. gesagt: Mancher möchte wohl eine stärkere Betonung der auf das materielle Wohl der Mitglieder gerichteten Vereinsbestrebungen wünschen. Der Verein wisse recht wohl, daß geordnete Gehaltsverhältnisse eine wichtige Vorbedingung für das Gedeihen des Standes bedeuten, und er werde alle dahin gehenden Bestrebungen stets nach Kräften fördern, allein man werde für die nächsten Jahre die Gehaltsregelung im wesentlichen als abgeschlossen betrachten müssen, und es sei deshalb zweckmäßig, sich den Aufgaben zuzuwenden, die als nächstliegende einen baldigen Erfolg versprechen, wie die Aufstellung von Forderungen für die Hinterbliebenenfürsorge. Im übrigen folge der Verein mit dem Streben nach idealen Zielen nur einem Zuge der neuesten Zeit, in der Männer von hohem Wissen und weitem Blick erkannt haben, daß die Pflege idealer Güter zum allgemeinen Wohl wieder mehr in den Kreis der Vereinsaufgaben gestellt werden müsse.

— **Personalnachrichten.** Im Bereiche der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind zu Regierungsbaumeistern ernannt: die Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches Rudolf Petri aus Frankfurt a/M., Paul Schüler aus Magdeburg, Günther Promnitz aus Breslau und Ernst Ammermann aus Abbehausen in Oldenburg. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Oehmichen, bisher bei der Hafenbauinspektion in Pillau, ist der Eisenbahndirektion in Essen a. R. zur Beschäftigung überwiesen.

Im Bereiche der bayerischen Staatsbahnverwaltung wurden berufen: infolge Auflösung der Eisenbahnbausektion Amberg deren Vorstand Oberbauinspektor Friedrich Englmann als Staatsbahningenieur nach Weiden; ferner die Eisenbahnassessoren Albert Lehr in Bamberg zur Generaldirektion, Karl Jäger in Kempten zur Eisenbahnbetriebsdirektion Würzburg, Alfred Eisert in Nürnberg zu jener in Bamberg und

der behufs Dienstleistung bei den Pfälzischen Eisenbahnen beurlaubte Eisenbahnassessor Ernst Steindler zur Eisenbahnbetriebsdirektion Kempten. — Befördert wurden die Inspektoren Max Krieglsteiner in Rosenheim zum Direktionsrat bei der Eisenbahnbetriebsdirektion in Ingolstadt, Max Mayer in Aschaffenburg zum Oberinspektor bei der Güterstation dortselbst, Georg Berzl in Gemünden zum Oberinspektor der Bahnstation Oberkotzau und der Direktionsassessor bei der Generaldirektion Oskar Freiherr v. Soden zum Oberinspektor daselbst. — In den dauernden Ruhestand wurden wegen Krankheit versetzt: der Oberregierungsrat Balthasar Huber bei der Generaldirektion und der Oberinspektor und Vorstand der Bahnstation Würzburg Friedrich Gümbel. — Aus dem Staatseisenbahndienst ausgetreten ist der Direktionsassessor bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Nürnberg Julius Barth.

Österreich.

— **Die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Im Monat Mai d. J. beliefen sich die Transporteinnahmen der Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen auf 21 443 100 (+ 22 571) Kr. und seit 1. Januar bis Ende Mai d. J. auf 96 812 400 (+ 3 164 172) Kr. Im Vergleiche mit dem Ergebnisse des Monats Mai 1903 erbrachte der Personenverkehr des Berichtsmonats eine Mehreinnahme von 355 142 Kr. (+ 454 700 Reisende), wogegen sich im Güterverkehre eine Mindereinnahme von 332 571 Kr. (— 11 900 t) ergab.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich nach den vorläufigen Einnahmeausweisen im Monat Mai d. J. gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres wie folgt:

	Mai 1904 Kr.	gegen Mai 1903 Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	6 886 139	— 87 950
Österr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft	4 987 702	— 93 934
Südbahngesellschaft	9 677 987	+ 272 669
Österr. Nordwestbahn:		
garantierte Linie	2 061 208	+ 69 970
Elbetalbahn	1 275 279	+ 53 815
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	649 956	— 55 626
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . .	1 182 286	+ 9 541
Buschtêhrader Eisenbahn Lit. A	602 236	+ 30 200
„ „ „ B	1 110 128	+ 15 400
Böhmische Nordbahn	846 324	+ 1 408

— **Brand eines Wagens mit Schwefelsäure.** Am 17. d. M. ist während der Fahrt eines Güterzuges auf der Strecke Zeltweg-Judenburg ein offener Wagen mit 200 Ballons Schwefelsäure, die für die Dynamitfabrik Nobel bei St. Lambrecht bestimmt waren, in Brand geraten. Die Strohbauschungen hatten durch einen Funkenregen der Lokomotive Feuer gefangen; infolge der Hitze zersprangen die Ballons und die Schwefelsäure ergoß sich wie feurige Lavamasse über den Wagen. Der brennende Wagen wurde unter größter Gefahr der an dieser Arbeit Beteiligten vom Zuge losgekoppelt und dann seinem Schicksale überlassen.

— **Weihnachtsbescherungs- und Ferienkolonien-Verein der österreichischen Staatsbahnen.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1903 wurden gegen 300 Kinder von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen in Ferienkolonien gesendet, wofür Ausgaben von 17 736 Kr. aufliefen. Die Erfolge des Aufenthaltes der Kinder in den Kolonien waren äußerst günstige. Mit Weihnachtsgaben wurden vom Verein 6198 Kinder bedacht. Der Aufwand hierfür betrug 36 423 Kr. Die Gesamtausgaben beliefen sich auf 54 852 Kr., denen Gesamteinnahmen in Höhe von 63 521 Kr. gegenüberstehen. Das Vermögen des Vereins stellte sich am Schlusse des Jahres 1903 auf 85 601 Kr.

Ungarn.

— **Die Verzinsung des Anlagekapitals der ungarischen Staatsbahnen.** Nach dem Bericht des Finanzausschusses des ungarischen Abgeordnetenhauses über das Staatsbudget für das Jahr 1904 stellte sich im Jahre 1902 der Nennwert des Anlagekapitals der ungarischen Staatsbahnen auf 2 243 763 191 Kr., das Reinerträgnis auf 81 198 068 Kr. Letzteres entspricht einer Verzinsung des Anlagekapitals von 3,62 %. Da der Staat die Anlehen, mit denen er die Linien der Staatsbahnen gebaut oder erworben hat, durchschnittlich mit 4,2 % verzinst, so muß der Abgang gegenüber dem Erträgnis aus den übrigen Staatseinkünften gedeckt werden. Dieser Abgang wird im Jahre 1904 durch den Mehraufwand für Personalvermehrungen und für Erhöhung der Bezüge eine weitere Steigerung erfahren. Mit Rücksicht hierauf hat es der Finanzausschuß, wie in seinem Budgetbericht bemerkt wird, mit Befriedigung aufgenommen, daß sich der Handelsminister mit einer Reform der Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen befaßt, welche darauf abzielt, durch Vereinfachungen die Selbstkosten des Betriebes herabzumindern.

— **Eine Pensionsanstalt für Arbeiter der ungarischen Staatsbahnen.** Die Direktion der Staatsbahnen hat auf Grund eines Erlasses des Handelsministers die Satzungen des neuen Pensionsfonds verlautbart. Diese bestimmen, daß alle jene Arbeiter, welche mindestens seit drei Jahren im Dienste der Staatsbahnen stehen, sowie auch jene Personen, welche aus irgend einem Grunde nicht definitiv ernannt wurden, der Pensionsbegünstigung teilhaftig werden. Diejenigen, welche das 25. Lebensjahr erreicht, das 35. aber noch nicht überschritten haben, werden von Amts wegen in die Pensionsanstalt aufgenommen werden, während die zwischen dem 35. und 55. Lebensjahre stehenden Bediensteten um Aufnahme ansuchen müssen. Die Pensionsberechtigung beginnt nach dem 10. Dienstjahre. Die Ruhebezüge steigern sich mit den Dienstjahren und erreichen mit dem 40. Jahre das Höchstmaß. Die größte Pension beträgt nach der vollen Dienstzeit 1200, 800 beziehungsweise 600 Kr. Die Witwen erhalten die Hälfte der Pension, und die Kinder verstorbener Arbeiter haben das Recht, bis zu ihrer Großjährigkeit einen Erziehungsbeitrag zu beanspruchen. Die neue Pensionsanstalt wird am 1. Juli d. J. ins Leben treten.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im Mai d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den gleichen Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1904 Kr.	gegen 1903 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	17 833 000	+ 1 088 129
Südbahn (ungarisches Netz)	1 517 561	+ 36 939
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	156 429	— 157
Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linien)	1 056 306	+ 72 147
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	98 500	— 3 704
Mohács-Pécser Eisenbahn	99 048	+ 36 446
Hauptbahnen zusammen	20 760 844	+ 1 229 800
Lokalbahnen „	3 463 589	+ 174 345
insgesamt	24 224 433	+ 1 404 145

Seit Jahresbeginn betragen die entsprechenden Einnahmen der Hauptbahnen (Bahnen ersten Ranges) insgesamt 95 068 502 Kr., jene der Lokalbahnen (die Kleinbahnen, d. h. Straßen- und Stadtbahnen nicht gerechnet) 15 454 217 Kr., insgesamt also 110 522 719 Kr. Gegenüber den entsprechenden Einnahmen des Vorjahres zeigt sich bei den Hauptbahnen eine Mehreinnahme von 1 052 128 Kr. (und zwar: bei den ungarischen Staatseisenbahnen eine Besserung um 707 806 Kr., bei den ungarischen Linien der Südbahn um 33 551 Kr., bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn um 25 095 Kr., bei den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn um 276 383 Kr. und bei der Mohács-Pécser Eisenbahn um 47 192 Kr., während bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn ein Ausfall von 37 899 Kr. zu verzeichnen ist); bei den Lokalbahnen eine solche von 767 290 Kr.; insgesamt ergibt sich somit eine Mehreinnahme von 1 819 418 Kr.

Die durchschnittliche Betriebslänge der ungarischen Haupteisenbahnen betrug wie im Vorjahre 9376,4 km, jene der Lokalbahnen 8725,1 km (gegen das Vorjahr um 269,6 km mehr); zusammen 18 101,5 km.

— **Die Rückzahlung des Vorschusses an die Staatseisenbahngesellschaft.** Der ungarische Finanzminister legte in der Sitzung vom 20. d. M. im Reichstage einen Gesetzentwurf betreffend die Zurückzahlung des nicht getilgten Teiles des bei der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft gelegentlich der Verstaatlichung der ungarischen Linien dieser Gesellschaft von der Regierung aufgenommenen Vorschusses von 10 000 000 Kr. vor. Der Finanzminister wird durch dieses Gesetz ermächtigt, das in dem Vertrage mit der Staatseisenbahngesellschaft vorgesehene Kündigungsrecht im entsprechenden Zeitpunkte auszuüben und den bis dahin noch ungetilgten Rest des Vorschusses von 5 000 000 fl. der Gesellschaft auf einmal zurückzuzahlen. Der Finanzminister wird ferner ermächtigt,

die zur Rückzahlung erforderlichen Beträge vorläufig aus den Kassenbeständen, endgültig aber im Wege einer Kreditoperation zu decken. In der Begründung wird angeführt, daß der Vorschuß vom Jahre 1891 bis zum Jahre 1965 in halbjährigen Raten von 250 000 fl. getilgt werden soll. Diese Art der Tilgung entspreche einer Jahresverzinsung von rund 4,9 %, welche außer jedem Verhältnis zu dem jetzt gangbaren Zinsverhältnis und jener Verzinsung stehe, welche der ungarische Staat für seine sonstigen Schulden bezahle. Es sei daher die Zeit gekommen, von dem vertragsmäßig vorgesehenen Kündigungsrecht Gebrauch zu machen und den Vorschuß auf einmal zurückzuzahlen. Die Kündigung hätte am 1. Juli d. J., die Rückzahlung am 1. Januar 1905 zu erfolgen. Zu diesem Termin wird der Kapitalsrest 9 748 224 Kr. betragen.

— **Freisprechung der Mitglieder des Streikausschusses.** Wie bereits in Kürze gemeldet wurde, hat der Strafgerichtshof Budapest die angeklagten Mitglieder des Streikausschusses von der Anklage wegen Mißbrauchs der Amtsgewalt freigesprochen. In der bemerkenswerten Begründung des Freispruchs wird in eingehender Weise dargelegt, daß in der Tätigkeit der Angeklagten eine Verweigerung der Amtspflicht nicht gefunden werden könne. Es unterliege keinem Zweifel, daß diese Verweigerung eine ausdrückliche sein müsse, damit das Verbrechen festgestellt werden könne. Nach der richterlichen Überzeugung sei hierfür kein Beweis geliefert. Die Einstellung der Tätigkeit sei eine alltägliche Sache, ohne daß sie strafbar wäre, und bilde lediglich den Gegenstand eines Disziplinarverfahrens. Denn die Einstellung der Arbeit sei noch nicht identisch mit der Verweigerung der übernommenen Pflicht.*) Die Handlungsweise der Angeklagten decke nicht den strafrechtlichen Begriff, welcher im § 480 des Strafgesetzbuches umschrieben sei, und mußten sonach die Angeklagten freigesprochen werden.

Auf Grund desselben Paragraphen mußten aber, wie das Gericht weiter ausführt, die Angeklagten auch schon deshalb freigesprochen werden, weil sie nicht den Charakter öffentlicher Beamten haben, ihre Handlungsweise demnach nicht unter den Begriff des § 480 des Strafgesetzbuches falle.

Es könne nicht zweifelhaft sein, daß die Angestellten der ungarischen Staatsbahnen des Rechtsschutzes im Sinne des § 165 des Strafgesetzbuches, jedoch nur dann teilhaftig werden, wenn sie behördliche Funktionen versehen. Es sei daher auch nicht zweifelhaft, daß die erwähnten Organe, wenn sie diese behördlichen Funktionen versehen, insolange als diese ihre Tätigkeit währt, mit dem Charakter von Staatsbeamten ausgestattet sind. Hieraus folge, daß diese Eisenbahnangestellten in allen ihren übrigen Agenden strafrechtlich so zu behandeln seien, wie die Angestellten einer Privatunternehmung. Denselben Rechtsschutz, wie die Angestellten der ungarischen Staatsbahnen, genießen auch die Beamten der Privatbahnen, wenn sie behördliche Funktionen versehen, und doch sei es noch niemandem eingefallen, die Angestellten der Privatbahnen für öffentliche Beamte zu halten.

Es können somit die Angestellten der ungarischen Staatsbahnen im allgemeinen nicht als Staatsbeamte angesehen werden und finden sich diese auch nicht im § 461 des Strafgesetzbuches als solche aufgezählt.

Der Gerichtshof forschte auch in anderen Gesetzen nach und fand beispielsweise im Gesetzartikel I: 1881, der von der Qualifikation der öffentlichen Beamten spricht, die Staatsbeamten aller erdenklichen Kategorien aufgezählt, die Angestellten der ungarischen Staatsbahnen aber nicht. Ferner bestimme § 138 des Gemeindegesetzes, wer von der Zahlung der Gemeindesteuer befreit sei. Die Angestellten der Staatseisenbahnen seien von dieser Zahlung nicht befreit. Ebenso seien sie laut § 25 des Gesetzartikels I: 1890 von der Zahlung der Straßensteuer nicht befreit. Gesetzartikel IV: 1893 handle von der Gehaltserhöhung der Staatsbeamten. Die Angestellten der Staatseisenbahnen befinden sich nicht unter diesen. § 1 des Gesetzartikels VII: 1900 nimmt die Angestellten der Staatsbahnen von den den Staatsbeamten erteilten Begünstigungen mit der Begründung aus, daß die Eisenbahner, obwohl sie dem Staate Dienste leisten, dennoch keine behördlichen Funktionen versehen und einen besonderen Pensionsfonds besitzen. Die soeben angeführten Gesetze bieten sonach keine Gründe dafür, daß die Angestellten der Staatseisenbahnen als öffentliche Beamte anzusehen seien. Dagegen habe die Verteidigung weitere Belege dafür geliefert, daß die Angestellten der Staatseisenbahnen keine öffentlichen Beamten seien und als solche auch niemals gegolten haben.

So bestimme u. a. das Handelsgesetzbuch, daß sie zur Firmenprotokollierung verpflichtet seien. Hierher gehören auch die in den Jahren 1898 und 1899 gefällten Urteile des Verwaltungsgerichts, in welchen übereinstimmend gesagt wird, daß die Angestellten der Maschinenfabriken der Staatsbahnen keine Staatsbeamten seien. Dasselbe besagen aber auch das Dienstreglement der Staatsbahnen und die Pensionsstatuten. Laut dem Dienstreglement könne der Angestellte der Staatsbahnen nach dreimonatlicher Kündigung entlassen, strafweise auch ohne Kündigung entlassen werden. Laut dem Statut des Pensionsfonds können die Angestellten der ungarischen Staatsbahnen im Falle eines Weiterverkaufes der Staatsbahnen in den Dienst des neuen Eigentümers übertreten.

Wenn all dies in Erwägung gezogen werde, so müsse der Gerichtshof zur Überzeugung gelangen, daß die Angeklagten vertragsmäßig angestellte Privatbeamte eines Verkehrsunternehmens des Staates seien, die nach vorhergegangener Kündigung entlassen werden können. Sie seien jedoch keine Staatsbeamten.

— **Amnestie für Bedienstete der ungarischen Staatsbahnen.** Einige Blätter meldeten, daß die Regierung allen jenen Eisenbahnangestellten allgemeine Amnestie erteilen werde, gegen die wegen des Ausstandes ein strafgerichtliches oder Disziplinarverfahren eingeleitet wurde; ferner sollen die aus diesen Gründen entlassenen oder suspendierten Angestellten in ihr Amt zurückversetzt werden. Wie von anderer Seite mitgeteilt wird, sind diese Meldungen nicht zutreffend.

Rumänien.

— **Beitritt Rumäniens zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.** Das Zentralamt in Bern teilt im Juniheft der von ihm herausgegebenen Zeitschrift folgendes mit:

„Mit Schlußnahme vom 24. Mai d. J. hat der schweizerische Bundesrat auf Grund des in der Zusatzerklärung vom 20. September 1893 zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vorgeschriebenen Verfahrens die Aufnahme des Königreichs Rumänien in den Verband des Internationalen Übereinkommens erklärt. Den zum Verband gehörenden Staaten ist durch Note vom gleichen 24. Mai davon Kenntnis gegeben worden. Der Beitritt Rumäniens zum Verband wird einen Monat nach diesem Tage rechtskräftig und schließt ohne weiteres die Annahme aller Bestimmungen des Übereinkommens in sich.“ Weiter wird der Wortlaut des über den Beitritt Rumäniens zum Internationalen Übereinkommen festgestellten Protokolls mitgeteilt, aus dem folgendes zu entnehmen ist: Der König von Rumänien hat den Wunsch ausgesprochen, von der Befugnis Gebrauch zu machen, inhalts welcher die Mächte, die das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 vereinbart, durch eine am 20. September 1893 in Bern unterzeichnete Zusatzerklärung festgesetzt haben, daß den Staaten, welche an dem Übereinkommen nicht teilgenommen haben, der Beitritt zu ihm offen steht. Infolgedessen hat der König von Rumänien als seinen Bevollmächtigten den Herrn Jon J. C. Bratianu, seinen Minister, Staatssekretär beim Departement der auswärtigen Angelegenheiten, ernannt, welcher nach Vorlage seiner in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten erklärt hat: „Das Königreich Rumänien tritt dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 bei.“ Der schweizerische Bundespräsident, Vorsteher des politischen Departements, Herr Robert Comtesse, hat im Namen der Vertragsstaaten diese Erklärung entgegengenommen. Das Protokoll ist in Bukarest am 14./27. April und in Bern am 24. Mai d. J. unterzeichnet.

Übrige europäische Länder.

— **Bundesbahnen und Privatbahnen in der Schweiz.** Das Verhältnis der Bundesbahnen zu den Privatbahnen bezw. den Nebenbahnen ist in der Junitagung der eidgenössischen Räte abermals verschiedentlich erörtert worden. Bekanntlich hat der Bund nur die Hauptbahnen verstaatlicht; aus dem Umstande, daß er nun gleichzeitig finanzieller Privatinteressent an seinen Bundesbahnen und öffentlich oberste Aufsichts- usw. Instanz für die privaten Nebenbahnen ist, will man stellenweise eine unbillig schlechte Behandlung der letzteren ableiten. Da bisher eine völlig bestimmte Regelung der Rechtslage nicht vorliegt, hatte das Parlament den Beschluß gefaßt, den Bundes-

*) Diese Auffassung ist nach unserem Rechtsbegriff durchaus unverständlich. Die übernommene Pflicht eines Angestellten besteht doch durchaus wesentlich in der Leistung der Arbeit oder des Dienstes, zu denen er angenommen oder angestellt ist. Die freiwillige Einstellung dieser Leistung ohne Ankündigung, ohne Stellung von Ersatz, ohne Rücksicht auf die entstehende Schädigung des Arbeits- oder Diensherrn ist eine Verweigerung der übernommenen Pflicht, wie sie nicht stärker gedacht werden kann. Ob diese Pflichtverweigerung nach dem betreffenden Landesstrafgesetz strafbar ist, ist natürlich eine andere Frage. Anm. d. Schriftl.

rat einzuladen, darüber Bericht zu erstatten, welchen grundsätzlichen Standpunkt der Bundesrat bei Einreichung von Konzessionsgesuchen für Bahnen künftig einzunehmen gedenke. Im Nationalrat (der etwa dem Deutschen Reichstag entspricht) stellte sich der Berichterstatter auf den Standpunkt der Generaldirektion der Bundesbahnen. Dieser geht dahin, die Konzessionsfreiheit sei in dem Sinne zu beschränken, daß der Bund für Erstellung von Hauptbahnen an Dritte keine Konzessionen mehr erteilt, sondern sich deren Bau für den Fall des volkswirtschaftlichen Bedürfnisses selbst vorbehält. Eine von diesem Grundsatz abweichende Eisenbahnpolitik wäre geradezu die Verleugnung eines zielbewußten Staatsbahnsystems. In der Kommission hat lebhafter Streit über die Angelegenheit stattgefunden; eine Minderheit will größere Konzessionsfreiheit und weniger Vorrechte oder Bevorzugung der Bundesbahnen. Der Bundesrat hat noch nicht Stellung genommen. Dessen Vertreter Zemp erklärte sich bereit, für nächsten Winter Bericht und Antrag zur Sache vorzulegen.

Die Nationalratskommission hat auch die Abschlüsse von Verträgen zwischen den Bundesbahnen und Nebenbahnen über Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken geprüft und gefunden, daß überall die gleichen Hauptgrundsätze zur Anwendung gekommen und daß alle Nebenbahnen in den grundsätzlichen Fragen gleich behandelt worden sind. Die Kommission hat sogar mit Vergnügen festgestellt, daß unter der Herrschaft der Bundesbahnen betreffs Mitbenutzung von Bahnhöfen, Stationen und Teilstrecken der Bundesbahnen die Nebenbahnen erheblich günstiger gestellt worden sind, als dies vorher der Fall war. Die Kommission ersucht die Generaldirektion, nach dieser Richtung auch ferner den Nebenbahnen möglichst entgegenzukommen. Ein Teil dieser Bahnen führe einen schweren Kampf um ihren Bestand, und diese Nebenbahnen dienten doch den Interessen der betreffenden Landesteile. Die Bundesbahnen sollten überhaupt, so lange der Hauptzweck der Verstaatlichung nicht gefährdet sei, den Nebenbahnen möglichst entgegenkommen. Wenn man diesen die Mitbenutzung von Bahnhöfen usw., die Anschlußverhältnisse erleichterte, so würden sie auch eher in der Lage sein, den Anforderungen der Betriebssicherheit und den berechtigten Wünschen des Personals entsprechen zu können.

Von anderer Seite wurden direkte Beschwerden gegen das Verhalten der Bundesbahnen laut. So wünschte Nationalrat Dinkelmann, daß bei den zu erlassenden Vorschriften für den Bau und Betrieb der Nebenbahnen größere Erleichterungen gewährt, die wirklichen Verhältnisse besser berücksichtigt und den Wünschen der Nebenbahnverwaltungen mehr Rechnung getragen werde, als dies im vorliegenden Entwurf der Fall sei. Zschokke, Präsident der Direktion der Wynentalbahn, behauptete, das Eisenbahndepartement des Bundesrats habe Kleinlichkeiten, welche mit der Betriebssicherheit nichts zu tun hätten, gegenüber der Bahnverwaltung geltend gemacht; es seien oft geradezu lächerliche Begehren gestellt worden. Das sei Bureaukratie. Solche sei es auch, daß man die Nebenbahnen ganz unnützerweise zwinge, die nebensächlichsten Erfindungen und Neuerungen einzuführen, wodurch das Anlagekapital dieser Bahnen bedeutend erhöht werde. Demgegenüber hielt es Nationalrat Vigier für seine Pflicht, zu erklären, daß die Verwaltung der Solothurn-Münsterbahn in ihren langen Unterhandlungen mit dem Eisenbahndepartement und trotzdem dieser Bahnbau die größten Schwierigkeiten biete, von der obersten Behörde mit allem Entgegenkommen behandelt sei, alle von ihr aufgestellten Forderungen und Bedingungen leicht erfüllen konnte und nichts von Bureaukratie gemerkt habe. Sehr scharf wies Bundesrat Zemp die Vorwürfe zurück. Man habe es Bureaukratie genannt, wenn der Bundesrat darauf bestehe, die Gesetze durchzuführen, was seine ernste Pflicht sei gegenüber der Willkür einzelner. Es sei das eifrigste Bestreben des Eisenbahndepartements, bekannt gegebene Übelstände zu beseitigen und möglichst Verbesserungen im Betriebe herbeizuführen. Auch sei es nicht richtig, daß die Bundesbahnverwaltung regiere und der Bundesrat gehorche; letzterer übe vielmehr die ihm zustehenden gesetzlichen Befugnisse auch der Bundesbahnverwaltung gegenüber mit allem Nachdruck aus.

In dieses Kapitel schlägt auch der „Rekurs" der Gürbetalbahn an die Bundesversammlung wegen der der Bahn vom Bundesrat auferlegten Verstärkung des Oberbaues. Der Bundesrat bestreitet in diesem Falle die Zuständigkeit des Parlaments und fordert, wenn diese doch als gegeben anerkannt werde, materielle Abweisung des Rekurses. Es wird ausgeführt, nicht die Verkehrs-, sondern die Betriebsverhältnisse der Gürbetalbahn seien verändert worden. Die Forderung des Bundesrats, die Zahl der Schwellen zu erhöhen, sei daher keine absolute, sondern nur eine relative; sie gelte nur unter der Voraussetzung, daß auf der Gürbetalbahn die schwereren Lokomotiven der Thunerseebahn verkehren. Diese schwereren Maschinen habe letztere gegen die ausdrückliche Verfügung des Bundesrats in Gebrauch genommen. Im allgemeinen wird gesagt: Von jeher hat das Eisenbahndepartement ein besonderes Augenmerk auf die Frage der Beschaffenheit des Oberbaues gerichtet. Infolge der bedeutenden Entwicklung des Bahnverkehrs in den letzten Jahren und namentlich wegen der Notwendigkeit, immer schwereres Rollmaterial anzuschaffen, habe die Frage der Verstärkung des Oberbaues an Bedeutung noch wesentlich zugenommen und dem Eisenbahndepartement zu näheren Untersuchungen Anlaß gegeben. Auf den vollspurigen Nebenbahnen sei aber im allgemeinen das Bedürfnis der Anschaffung von Maschinen mit größeren Achsdrücken und die stetige Zunahme des Durchgangs schwererer Güterwagen neuerer Art aufgetreten. Eine Reihe der in den letzten Jahren neuentstandenen vollspurigen Nebenbahnen habe von vornherein die bereits im Jahre 1895 vom Eisenbahndepartement als Norm für Vollbahnen geringerer Bedeutung bezeichnete Schienenart von 36 kg angenommen. Unter diesen Umständen könne von einer besonderen Maßregelung der Gürbetalbahn nicht die Rede sein. Wenn diese übrigens selbst angebe, keinen Anspruch auf den großen Durchgangsverkehr erheben zu wollen, so habe sie auch keinen Grund, eine größere Fahrgeschwindigkeit und schwerere Maschinen zu beanspruchen, als die von ihr selbst eingestandene rein örtliche Eigenschaft erfordere. Sollte trotzdem die Bundesversammlung dem Rekurs der Gürbetalbahn stattgeben, so würde damit der Bundesrat und mit ihm das Eisenbahndepartement in der Ausübung seiner gesetzlichen Pflichten als Aufsichtsbehörde geradezu gehindert und wegen des Widerstandes einer einzelnen Bahnverwaltung in die Unmöglichkeit versetzt, den Bestimmungen der Art. 29 und 31 des Eisenbahngesetzes nachzukommen und jegliches allgemeine Programm für die einheitliche Regelung der bau- und betriebstechnischen Fragen durchzuführen.

Auch die Bestimmungen über die Arbeitszeit auf den Nebenbahnen waren angefochten worden. Die Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten hatte deshalb eine Eingabe an die Bundesversammlung gerichtet. Letztere beschloß aber nach eingehender Erörterung deren Abweisung und sprach nur den Wunsch aus, der Bundesrat möchte wie bisher ein wachsames Auge darauf halten, daß nicht durch Übertretung der Verordnung das Personal der Nebenbahnen in seinen gesetzlichen Rechten beeinträchtigt werde; insbesondere solle er darüber wachen, daß nicht ohne wirkliches Bedürfnis die einstündige Mittagspause des Personals verkümmert werde.

— **Eilzüge der englischen Westbahn.** Vom 1. Juli d. J. ab verkehren auf der Westbahn Eilzüge ohne Aufenthalt zwischen London und Plymouth. Die um 10.10 vormittags von Paddington abfahrenden Eilzüge legen die 397,4 km lange Strecke bis Plymouth ohne anzuhalten in 4 Stunden und 25 Minuten zurück. Dies ist die längste und schnellste Fahrt, die bisher ohne Aufenthalt auf Eisenbahnen zurückgelegt wird. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit beläuft sich auf 90 km. Ein anderer Eilzug auf der Hauptlinie der Westbahn fährt um 10.45 vormittags von Paddington nach Exeter durch und legt diese 312,1 km lange Strecke mit 91,3 km Durchschnittsgeschwindigkeit in 3 Stunden und 25 Minuten zurück. Die Gegenzüge fahren ebenfalls ohne Aufenthalt durch. — Das Gewicht der Züge, die Speisewagen führen, beträgt 160 t hinter dem Tender.

— **Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes.** Die Gesellschaft der Südostbahnen führt auf Anordnung des Ministers der Verkehrsanstalten Vorarbeiten zum Bau eines zweiten Gleises auf den Teilstrecken der Koslow-Woronesh-Rostower Linie: Samtschalowo - Swjerewo und Sulin-Schachtnaja aus.

Die größte Brücke der Baikal-Umgehungsbahn über die Beresowabucht, 58½ Faden (= 124,78 m) lang, nähert sich ihrer Vollendung. Die Unterbauten sowohl als der Brückenkörper sind fertiggestellt; jetzt handelt es sich darum, diesen Brückenkörper auf seine Pfeiler zu setzen. Dazu sind besondere Prahme gebaut worden.

Eine schmalspurige Zweigbahn wird von der Station Besmeïn zu dem an der persischen Grenze in bewaldeter Bergschlucht gelegenen Firjusa gebaut, das den Aschabadern als klimatischer Kurort dient. Wenn die Hitze in Aschabad 60° Celsius erreicht, sind in dem durch mildes Höhenklima ausgezeichneten Firjusa höchstens 24° Wärme. Da über Firjusa der Weg zum Zollpunkt Cheirabad führt, wird die Zweigbahn für den persisch-russischen Handelsverkehr von Wert sein. Die Länge der Bahn beträgt 30 Werst.

— **Geheizte Wagen für das Zugbegleitungspersonal der Frachtzüge im Winter.** Die Schaffner und Schmierer der Frachtzüge einiger russischer Staatsbahnen hatten eine Eingabe mit der Erklärung an den Minister der Verkehrsanstalten gerichtet und darin ausgeführt, daß die Frachtzüge während der Winterzeit keine Schaffnerabteile enthielten und das Zugbegleitungspersonal daher während des 12 bis 18 Stunden dauernden Dienstes gezwungen sei, sich ständig auf den offenen

Bremsplattformen aufzuhalten. Bei Untersuchung dieser Angelegenheit ergab sich, daß ein Schutz vor der Winterkälte mittels Wärmeabteilungen für das Dienstpersonal mehr oder weniger befriedigend nur auf 10 Eisenbahnen geregelt sei. Angesichts des rauhen Klimas und des andauernden ununterbrochenen Dienstes (bis 18 Stunden) des Personals ist es daher vom Ministerium der Verkehrsanstalten, wie die „Nowosti" berichten, für notwendig erachtet worden, bei jedem Frachtzuge einen geheizten Wagen einzustellen, welchen das Zugbegleitungspersonal unterwegs der Reihenfolge nach zur Erwärmung benutzen kann. (!!)

Wenn die Mitteilung zutreffend ist, sollte man annehmen dürfen, daß mehr Personal den Zug begleitet, als Bremsen besetzt sein müssen, denn andernfalls wäre die Sicherheit des Betriebes nicht mehr gewährleistet, was doch nicht angenommen werden kann.

Fremde Weltteile.

— **Eisenbahnprojekt Smyrna-Tscheschme.** Eine türkische Unternehmergesellschaft bewirbt sich dem „Handelsmuseum" zufolge um die Konzession für eine Eisenbahnlinie, die von Smyrna aus in westlicher Richtung über Wurla und Alatschata nach Tscheschme (gegenüber Chios) führt. Ferner wünschen die Konzessionswerber die Berechtigung, zwei Seitenlinien bauen zu dürfen, deren eine von Wurla südwärts nach Sivrihissar und Sigadschik geht, während die andere von Tscheschme nach Kato-Panayo führen soll.

— **Orenburg-Taschkent.** Diese strategisch und wirtschaftlich bedeutende Eisenbahnlinie geht jetzt, wie die Kreuzztg. mitteilt, der Vollendung entgegen. Von Orenburg sind auf einer Strecke von 900 Werst die Schienen gelegt und von Taschkent 540 Werst, so daß nur noch etwa 300 Werst zu bearbeiten sind, womit man bis zum Herbst fertig zu sein hofft. Die ganze Strecke soll jedoch nicht vor dem nächsten Frühjahr befahren werden können. Anfangs will man auch nur Waren befördern, während der Verkehr für Reisende viel später beginnen soll. In diesen Tagen soll zunächst der Warentransport zwischen Taschkent und Petrowsk beginnen. Gegenwärtig gehen bereits zweimal wöchentlich Züge von Orenburg nach Aktjubinsk. Mit der Schienenlegung ist aber die Bahn eigentlich nur teilweise vollendet. Der Bau der Stationen liegt zunächst noch in weitem Felde. Sitz der Verwaltung der neuen Linie soll Orenburg werden, hauptsächlich in Rücksicht auf ein Grundstück, das die Stadt der Bahnverwaltung überlassen hat. Die Herstellung der verschiedenen Gebäude wird sich jedenfalls weit billiger stellen. Eine Verbindung der Orenburg-Taschkent-Eisenbahn mit der Ssamara-Slatoustlinie ist durch eine bereits in Betrieb genommene Zweigbahn hergestellt. Aus alledem ersieht man, daß das Verkehrsministerium eine rege Tätigkeit auf der Linie Orenburg-Taschkent entwickelt hat. Der Bau ist gerade in den letzten Monaten, als der Krieg mit Japan längst ausgebrochen war, außerordentlich gefördert worden.

Über den Bau dieser Bahn teilt die Petersb. Ztg. weiter folgende Einzelheiten mit: Zum 15./28. Mai waren auf der Südhälfte (Taschkent-Kasalinsk) 540 Werst (= 576,4 km) Schienen gelegt. Zum 1./14. Juni sollten die von Taschkent abgehenden Züge voraussichtlich bis Perowsk durchgeführt werden können. Zum 1./14. Juli soll das Gleis bis Karmaktschi fertig sein. Inzwischen wird die Nordhälfte, auf der z. Z. nur noch etwa 25 Werst (= 26,67 km) Schienen zu legen sind, bis Kasalinsk fertig sein. Da die Erdarbeiten auf der Strecke Kasalinsk-Karmaktschi (166 Werst) bis zum 1./14. Juli beendet sein werden, ist anzunehmen, daß das Legen der Schienen auf der ganzen Bahn im Laufe des August vollendet sein wird. Der Bau einiger eisernen Brücken dürfte nicht vor dem Spätherbst beendet sein; die provisorischen Holzbrücken sind fertig. Auf manchen Stationen fehlen jedoch noch sämtliche Gebäude.

— **Nichtzulassung von Reisenden nach der Mandschurei.** Die St. Petersburger Zeitungen bringen wiederum die Nachricht, daß gegenwärtig der Kommandierende der mandschurischen Armee den Befehl eingeschärft hat, daß auf den Stationen Mandschuria, Pogranitschnaja und Charbin, d. h. also den Einbruchstationen, eine strenge Kontrolle der Ausweispapiere aller Reisenden durchzuführen und danach denjenigen die Weiterreise nicht zu gestatten ist, deren Ausweispapiere sich nicht in Ordnung befinden. Ebenso ist denjenigen, die nicht im Besitz von schriftlichen Ausweisen der Militär- oder Zivilbehörden sind, daß sie in bestimmter und direkter Beziehung zur Armee stehen, die Weiterreise nicht zu gestatten. In Zukunft werden nur solche Personen in das Gebiet der Mandschurei zugelassen, die sich im Besitze von Ausweisen der Behörden befinden, daß ihre Reise in Verbindung mit den Bedürfnissen der Armee steht.

Danach ist der Zutritt zur Mandschurei gewöhnlichen Reisenden so gut wie vollkommen verschlossen. Offenbar ist die Absperrung infolge schlimmer Erfahrungen zur Sicherheit der Geheimhaltung der militärischen Anordnungen und der Bewegung der Armee notwendig geworden.

— **Ein Vergleich von Dampf- und elektrischem Betrieb auf der kalifornischen Los Angeles- und Rodondo-Eisenbahn.** Die Bahn zwischen Rodondo und Los Angeles in Kalifornien wurde bis zum Jahre 1902 als Dampfeisenbahn betrieben, dann aber mit elektrischer Oberleitung ausgerüstet. Sie ist dadurch interessant, daß sie die Arbeit einer mit Dampf betriebenen Bahn mit elektrischer Ausrüstung leistet. Ein Vergleich, den „Railr. Gaz." über den Dampf- und den elektrischen Betrieb auf dieser Bahn anstellt, zeigt Ersparnisse bei letzterer Betriebsart. Die Bahn ist zwar nur 17 engl. Meilen (= 27,37 km) lang, aber trotzdem haben die elektrischen Lokomotiven, die 4 bis 5 Güterwagen ziehen, die Kosten der Zugkraft um etwa 10 % verringert. Die Ausbesserungskosten betragen jetzt 10 % weniger als zur Zeit des Dampfbetriebes. Dies kann die Folge der neuen Ausstattung der Bahn sein, doch ist vernünftigerweise zu erwarten, daß die Einfachheit der elektrischen Lokomotive niedrige Instandhaltungskosten schaffen wird. Der Personenverkehr der Bahn hat sich seit der Einführung des elektrischen Betriebes, wie es oft der Fall ist, beinahe verdoppelt, doch liegt dies wohl an dem nun ermöglichten häufigeren Betrieb auf dieser Bahn. „Wenn die Leute einen Zug benutzen können, ohne ein Fahrplanbuch (time card) befragen zu müssen, so wird das Reisen ein Vergnügen statt einer beschwerlichen Notwendigkeit. Die Folge davon ist, daß die Bahn Nutzen daraus zieht, und zwar weniger durch Ermäßigung der Beförderungskosten, als vielmehr dadurch, daß sie eine Nachfrage nach vermehrter Beförderungsmöglichkeit (transportation) schafft."

— **Große Venezuelabahn.** Wir entnehmen über die Geschäftslage dieser Bahn dem „Berl. Akt." folgendes: Die Bilanz für das verflossene Geschäftsjahr schließt mit einem Reingewinn von 588 744 ℳ, aus dem eine Dividende von ½ % wie in den Vorjahren verteilt werden soll. Auf neue Rechnung werden 269 405 ℳ vorgetragen. Die Betriebseinnahmen betrugen 2 033 251 ℳ (im Vorjahre 1 361 606 ℳ). Die Betriebsausgaben belaufen sich auf 1 674 312 (1 215 080) ℳ, daher Überschuß 358 939 (146 526) ℳ. Der in den einzelnen günstigeren Monaten bis auf 51 % abfallende Betriebskoeffizient betrug im Jahresmittel 65 (89) %. Die bereits im Jahre 1902 verrechnete Entschädigungsforderung gegen die venezolanische Regierung im Betrage von 403 001 ℳ gehörte zu denjenigen Forderungen, welche sie sich in dem Washingtoner Protokoll vom 13. Februar 1903 zu tilgen verpflichtet hatte. Der Betrag ist gezahlt worden. Eingegangen in Monatsraten sind auch 156 782 ℳ, welche die Gesellschaft von der venezolanischen Regierung zu fordern hatte; der erst im laufenden Jahre gezahlte Restbetrag wird in diesem verrechnet werden. Weitere Forderungen, welche der Gesellschaft an Frachtrückständen und für Schäden aus der jüngsten Revolution gegen die venezolanische Regierung zustehen, waren zur Prüfung und Feststellung der Deutsch-venezolanischen Kommission vorgelegt worden. Da sich der deutsche und der venezolanische Schiedsrichter nicht in allen Punkten einigen konnten, wurde der zum Obmann bestellte Amerikaner General Henry M. Duffield angerufen. Sein Schiedsspruch fiel insofern für die Gesellschaft ungünstig aus, als er ihr u. a. alle Schadenersatzansprüche absprach, welche sie wegen der von der vonezolanischen Regierung veranlaßten Betriebseinstellungen geltend gemacht hatte. Die der Gesellschaft zugesprochenen 594 863 ℳ sind in Gemäßheit des Washingtoner Protokolls aus den der Bank von England zu überweisenden 30 % der Zolleinnahme der Häfen La Guayra und Porto Cabello zu tilgen. Voraussichtlich wird die Forderung der Gesellschaft innerhalb einiger Jahre bezahlt werden. Nach Eingang des Betrages wird die in früheren Jahren vorgesehene Reserve frei werden. Der Dienst der fünfprozentigen Anleihe von 1899 ruht noch. Die venezolanische Regierung hatte sich im Washingtoner Protokolle verpflichtet, diese Anleihe zugleich mit ihrer gesamten auswärtigen Schuld in befriedigender Weise neu zu regeln. Wegen der Anleihe schuldet die venezolanische Regierung der Gesellschaft an Zinsen 8 402 581 Bol., an verlosten Stücken 2 140 300 Bol., insgesamt 10 542 881 Bol.

— **Über die südamerikanischen Kontinentalbahnen** hat der Handelssachverständige beim Kaiserlichen Generalkonsulat in Valparaiso einen ausführlichen Bericht erstattet, der die wirtschaftlichen Grundlagen dieser großen südamerikanischen Verkehrsprojekte behandelt. Der Bericht liegt während der nächsten 4 Wochen im Reichsamt des Innern, Berlin, Wilhelmstraße 74, auf Zimmer 174 aus und kann dort von Interessenten eingesehen werden.

Allgemeines.

— Die „Zuschlagstatze“. Unter dieser Stichmarke veröffentlicht der Berner „Bund“ im Feuilleton eine „schweizerische Eisenbahnidylle“, die sich sehr spaßig liest, aber einen ernsten Sinn hat. Man liest darauf den Vermerk „Nachdruck erwünscht“:

„Die Zuschlagstaxe auf Fahrkarten kommt besonders häufig in Deutschland vor; die Zuschlagstatze aber ist eine vor allem dem schweizerischen Eisenbahnverkehr eigentümliche Erscheinung und gehört dem temperamentvollen Kondukteur an, der so ziemlich auf allen Linien in stattlichen Exemplaren vertreten ist.

Besagte Zuschlagstatze des Kondukteurs beweist durch ein von Grandson bis Morgarten schmetterndes Zuschlagen der Wagentüren den einheimischen Patrioten wie den fremden Fötzeln, die auf unseren Eisenbahnen fahren, daß Helvetia noch Söhne hat — Söhne ja! —, denen es auch in der Eisenbähnlermontur nicht an Armschmalz gebricht. Mag an der Türwand immerhin ein graues, krummes Mütterchen vor Schreck über die Wirkung der Zuschlagstatze beinahe vom Sitz fallen, mag eine junge Mutter soeben ihr Kleines glücklich zum Schlafen gebracht haben oder mag sich im Wagen ein zum Tonkünstlerfest nach Bern reisender Komponist befinden, der gerade ein sanftes Adagio zusammenphantasiert, — die haarige Zuschlagstatze des wackeren Alemannen oder Kelten funktioniert mit einer von Station zu Station sich steigernden Vehemenz und kennt keine kleinliche Rücksicht auf die Folgen solch handfesten Tuns.

Neulich wurde einem Herrn, der an der Türwand saß, durch den Klapf das Rückenmark so erschüttert, daß es sich so in Klümpchen und Säulchen trennte, wie etwa das Quecksilber oder der rote Weingeist in einem Thermometer, das man zu Boden fallen ließ. ‚Ja, wie konnte man denn das sehen?‘ Nun, ich habe es freilich nicht gesehen; aber im Wagen war eine junge Doktorin mit Röntgenstrahlenaugen, die sah den Gehrock durch und durch. Alle Passagiere mußten auf ihren Rat den Rückenmärkler 10 Minuten lang aus Leibeskräften rütteln, bis das Mark in der Röhre wieder zusammenfloß, und vielleicht würden wir es nicht zustande gebracht haben ohne die Hilfe eines zufällig anwesenden Berliners, der alle Witzblätter mit Schüttelreimen versorgt und sich folglich aufs Schütteln bis zum Blödsinn versteht“ usw.

Rechtspflege.

— **Wer ist verpflichtet, den Frachtzuschlag zu zahlen?** So lautet die Überschrift einer vom Direktionsrat Dr Max Reindl in Nr 6 und 7 der Österreich. Eisenb.-Ztg. veröffentlichten Abhandlung, in der er zunächst darlegt, daß über diese für das Verkehrsleben keineswegs unwichtige Frage sowohl in der Rechtswissenschaft wie in den Entscheidungen der höchsten Gerichte verschiedene Ansichten zur Geltung gekommen sind. Es handelt sich hierbei um diejenigen Frachtzuschläge, die wegen Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen über die Verpflichtung zur Angabe des richtigen Inhalts und des richtigen Gewichts der Sendungen sowie zur Einhaltung der Wagenbelastungsvorschriften angeordnet sind. Wer zur Zahlung dieser Beträge verpflichtet ist, darüber enthält aber weder das Internationale Übereinkommen, noch die Deutsche Verkehrsordnung, noch auch das Österreichische Betriebsreglement eine ausdrückliche, jeden Zweifel ausschließende Bestimmung. Nur das ist keineswegs fraglich, daß es zunächst der Absender ist, der den wegen unrichtiger Inhaltsangabe usw. verwirkten Frachtzuschlag zu entrichten verpflichtet ist. „Denn er ist es, der den Frachtvertrag mit der Eisenbahn abgeschlossen hat, der also zunächst alle aus dem Vertrage sich ergebenden Verpflichtungen zu erfüllen, der die die Ansetzung des Frachtzuschlages rechtfertigende (subjektiv oder objektiv) rechtswidrige Handlung — unrichtige Inhalts- oder Gewichtsangabe, Überlastung des Wagens — vorgenommen hat.“ Und diese Verpflichtung bleibt — wie der Verfasser im Gegensatz zu der von Eger vertretenen gegenteiligen Ansicht u. E. mit Recht annimmt — auch dann bestehen, wenn der Empfänger des Guts in den Frachtvertrag eingetreten ist, und sie erlischt erst, wenn die Eisenbahn wegen ihrer Forderung auf den verwirkten Zuschlag durch Zahlung oder durch einen der Zahlung gleichwertigen Rechtsakt befriedigt ist. In diesem Sinne hat auch das deutsche Reichsgericht in einem Urteil vom 10. Oktober 1900 (s. Eger, „Eisenbahnrechtl. Entscheidungen“ Band 17 S. 331 und Band 18 S. 11) erkannt. Was dann aber weiter die Verpflichtung des Empfängers zur Entrichtung des Frachtzuschlages anlangt, so kann es ebenfalls einem Zweifel nicht unterliegen, daß die Eisenbahn berechtigt ist, den Frachtzuschlag ebenso wie die übrigen auf dem Frachtvertrage beruhenden Forderungen in den Frachtbrief einzusetzen und die Abgabe des Gutes an den Empfänger von der Bezahlung des Frachtzuschlages abhängig zu machen, und daß ferner der Empfänger, wenn er in den Frachtvertrag eintreten und die Aushändigung des Gutes verlangen will, verpflichtet ist, diesen in den Frachtbrief eingesetzten Zuschlag zu bezahlen. Ist nun der Frachtzuschlag im Frachtbriefe ersichtlich gemacht, d. h. ziffermäßig festgestellt, ist aber bei der Auslieferung des Gutes übersehen worden, ihn einzufordern, so ist der Empfänger — neben dem Absender — verpflichtet, ihn nachträglich zu entrichten. Denn in Art. 17 des Int. Üb. und in § 67 der Verk.-Ord. und des Österr. Betr.-Regl. wird durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes die selbständige Verpflichtung des Empfängers, der Eisenbahn die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge (§ 67 der Verk.-Ordn. „nach Maßgabe des Frachtbriefes“) zu bezahlen, begründet.

Wie aber gestaltet sich die Sache, wenn der Frachtzuschlag bei der Aushändigung des Gutes und des Frachtbriefes in dem letzteren nicht ersichtlich gemacht war, die Einsetzung also aus Versehen der Eisenbahn unterblieben oder die seine Erhebung begründende Tatsache erst später, z. B. bei der Erhebung eines Frachterstattungs- oder eines Entschädigungsanspruches, zur Kenntnis der Eisenbahn gelangt ist? Diese in der Praxis nicht seltenen Fälle sind es, welche zu weitgehenden Meinungsverschiedenheiten in der Wissenschaft und Rechtsprechung Veranlassung gegeben haben. Der Verfasser ist nun der Überzeugung, daß sich die Bahn in solchen Fällen nicht an den Empfänger des Gutes halten kann. Für diejenigen Sendungen, für welche das Internationale Übereinkommen maßgebend ist, wird die gleiche Ansicht auch von Gerstner (s. Kommentar zum Int. Üb. S. 147 und Supplement dazu S. 57) vertreten, und für den Geltungsbereich des österreichischen Betriebsreglements, dessen § 67 mit dem Art. 17 des Int. Üb. gleichlautend ist, wurde vom österreichischen Obersten Gerichtshofe durch zwei Urteile vom 30. Juli 1896 und vom 27. Januar 1897 (s. Röll, Entscheidungen, Jahrg. 1895 S. 157 und 161, Jahrg. 1896 S. 96 und 101) in diesem Sinne entschieden. Daß aber auch durch die etwas abgeänderte Fassung des § 67 der deutschen Verkehrsordnung — „nach Maßgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten“ statt „die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen“ — für den deutschen Binnenverkehr kein vom Internationalen Übereinkommen abweichender Rechtszustand hat geschaffen werden sollen, wird vom Verfasser in eingehender Darlegung begründet, und wir tragen kein Bedenken, ihm auch in dieser Beziehung beizupflichten.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Juni d. J. von den Königlich ungarischen Staatsbahnen eröffnete 9,985 km lange Lokalbahn Kaba-Nádudvar ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die voraussichtlich am 20. Juli d. J. zur Eröffnung gelangende 27,74 km lange Strecke Siegersdorf-Löwenberg des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. Juli d. J. wird der an der Strecke Kohlfurt-Sorau zwischen Kohlfurt und Neuhammer gelegene Haltepunkt Kohlfurt Dorf für den Personenverkehr eröffnet.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 1. Juli d. J. wird der an der Bahnstrecke Marienwerder-Freystadt i/Wpr. zwischen Marienwerder und Kröxen neu errichtete Haltepunkt Liebenthal i/Wpr. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai d. J. ist die auf der Linie Budapest-Zágráb zwischen den Stationen Kapronca und Lepavina gelegene Verladestelle Klárabánya für den beschränkten Wagenladungsgüterverkehr der Firma „Compagnie Internationale des Mines et Charbonnages“ eröffnet worden. Lebende Tiere und solche Güter, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, können in dieser Verladestelle weder aufgegeben noch ausgefolgt werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Am 1. Juli dieses Jahres wird der an der Strecke Düren-Neuß zwischen den Stationen Grevenbroich und Harff gelegene Haltepunkt Gustorf für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Die im Güterverkehr für die Haltestelle Deutschrode (Linie Lissa i/P.-Krotoschin) bestehende Beschränkung (vergl. Bekanntmachung in Nr 48 — Inserat.-Nr 1604 — d. Ztg.) kommt vom 1. Juli d. J. in Wegfall.

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Am 1. Juli d. J. werden die Abfertigungsbefugnisse der an der Linie Wemmetsweiler-Nonnweiler gelegenen Haltestelle Michelbach (Rheinpr.) erweitert (vergl. Bekanntmachung in Nr 48 — Inser.-Nr 1603 — d. Ztg.).

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Die an der Linie Straßburg-Rothau liegende Haltestelle Heiligenberg, die bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Eilstückgutverkehr diente, wird am 15. Juli d. J. für den gesamten Güterverkehr eröffnet.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Pecerad-Bukowan der Lokalbahn Cerčan-Modřan ist am 15. Juni d. J. auch für den allgemeinen Güterverkehr in vollen Wagenladungen eröffnet worden.

Veränderte Schreibweise von Stationsnamen.

Der Stationsname Altdamm (Eisenbahndirektionsbezirk Stettin) ist hinfort in einem Wort und nicht Alt-Damm zu schreiben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 228 vom 4. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Abänderung des Anhanges B der Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften wegen des Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahrens bei fehlenden und überzähligen Gütern (abgesandt am 15. Juni).

Nr I 240 vom 2. Juni d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Unione delle ferrovie italiane d'interesse locale auf Teilnahme verschiedener kleineren Bahnen an dem Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 13. Juni).

Nr I 251 vom 14. Juni d. J. an sämtliche (ordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona auf Änderung der Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften, Abschnitt I §§ 1—3 und 5 (abgesandt am 20. Juni).

Nr I 259 vom 15. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr teilnehmenden vereinsfremden Bahnen, Begleitschreiben zum 64. Protokoll des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, Schwerin in Mecklenburg, den 8./10. Juni 1904 (abgesandt am 21. Juni).

Nr II 195 vom 18. Juni d. J. an sämtliche Herren Mitglieder des Preisausschusses, Begleitschreiben zum Protokoll der am 8./9. Juni d. J. in Dresden abgehaltenen Ausschußsitzung (abgesandt am 21. Juni).

Nr IV 84 vom 5. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für das Rechnungsjahr 1902 (abgesandt vom 13.—20. Juni).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 21. d. M. verschied der Großherzoglich hessische Regierungs- und Baurat

August Dittmar

Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion Darmstadt 3.

Der Verstorbene, dessen Heimgang wir tief betrauern, war bis zum 1. Oktober 1902 bei der Main-Neckarbahn, zuletzt als Ober-Betriebsinspektor tätig. Mit der Übernahme der Verwaltung dieser Bahn durch die Eisenbahndirektion in Mainz ist er in den Dienst der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft getreten. Er hat sich durch eifriges Streben, strengste Pflichterfüllung und erfolgreiche Arbeit ein treues Gedenken auch über den Tod gesichert.

Mainz, den 22. Juni 1904. (1636)

Der Präsident
und die Mitglieder der Königl. preußischen und Großh. hessischen Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Neubaustrecke Querfurt-Vitzenburg und Ergänzung der Gütertarife Teil II der preußisch-hessischen Staatsbahnen (Tarifhefte II C., II F., II J., II K.) des Staatsbahn-Tiertarifs und des Privatbahn-Staatsbahn-Tiertarifs.

Am 1. Juli d. J. wird die Neubaustrecke Querfurt-Vitzenburg dem öffentlichen Verkehr übergeben. An der neuen Bahnlinie liegen die Stationen Thaldorf (Haltepunkt), Lodersleben (Haltestelle), Leimbacher Gasthof (Haltestelle für Personen- und Wagenladungsverkehr), Niederschmon (Haltestelle) und Spielberg bei Vitzenburg (Haltestelle). Die Abfertigungsbefugnisse sind folgende:

Der Haltepunkt Thaldorf ist nur für den Personenverkehr, die Haltestelle Leimbacher Gasthof nur für den Personen- und Wagenladungsverkehr eröffnet. Die übrigen Haltestellen dienen dem Gesamtverkehr (Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Eilgut-, Frachtgut-, Leichen- und Tierverkehr).

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und sonstigen Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist jedoch überall ausgeschlossen. Dem Privatdepeschenverkehr dienen die Stationen Lodersleben, Niederschmon und Spielberg bei Vitzenburg. Vom Tage der Betriebseröffnung ab werden die dem Güter- bezw. Tierverkehr dienenden Stationen in die oben bezeichneten Tarife einbezogen. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen.

Für die neue Bahnstrecke wird die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands in Kraft gesetzt.

Halle a/S., den 20. Juni 1904. (1637)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird der an der Bahnstrecke Marienwerder-Freystadt i/Wstpr. zwischen den Stationen Marienwerder und Kröxen — und zwar 3,0 km von Marienwerder und 5,5 km von Kröxen — neu eingerichtete Personenhaltepunkt Liebenthal i/Wstpr. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Gepäckstücke werden von Liebenthal i/Wstpr. unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Fahrkarten-Endstation erhoben.

Es werden daselbst die Züge Nr 976 und 977 täglich und die Züge Nr 972 und 973 an den Sonntagen zur Vermittlung des Personenverkehrs halten.

Danzig, den 21. Juni 1904. (1638)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königl. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 15. Juni 1904 ist die neuerrichtete Haltestelle Fleißen (an der Linie Plauen-Eger) dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben worden. Über die in Fleißen verkehrenden Personenzüge gibt der diesjährige Sommerfahrplan Auskunft. Die Personen- und Gepäcktarife werden in Fleißen und in den Nachbarstationen mit dem sonst Erforderlichen durch Anschläge bekannt gemacht. Die Entfernungen für die Beförderung von Gütern nach und von Fleißen enthält „Nachtrag XVI zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr", der bei allen Güterverkehrsstellen käuflich zu erlangen ist. Die reglementarischen Be-

stimmungen für Fleißen sind die gleichen wie für Station Voitersreuth, laut Vorwort zum Binnengütertarif (Nachtrag V zu Teil II). Im Verkehre mit Eger, Franzensbad und Voitersreuth wird die Fracht in der Kronenwährung, im übrigen in der Markwährung berechnet. Bis auf weiteres kann weder Hand- noch Reisegepäck, noch Eil-, Stück- und Expreßgut mit zollpflichtigen Waren in der Richtung von Brambach nach Fleißen abgefertigt werden. Wagenladungsgüter aus der Richtung von Brambach für Fleißen werden daselbst durch Beamte des k. k. Nebenzollamts Voitersreuth zollamtlich behandelt. Im übrigen geben unsere Güterverkehrsstellen Auskunft.

Kgl. Gen.-Dir. (1639)

4. Güterverkehr.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 3. Mai 1904 wird veröffentlicht, daß die neuen sächsisch-schweizerischen Gütertarife (Hefte 1 und 2) nicht schon am 1. Juli 1904, sondern erst später eingeführt werden. Infolgedessen bleibt der Tarif für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau, Teil II, Heft 1, vom 1. August 1899 nebst Nachträgen I—V noch bis auf weiteres in Kraft. Der Einführungstag der erwähnten neuen Tarife wird besonders bekannt gemacht werden.

Dresden, am 23. Juni 1904. (1640)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Königlich preußische Staatseisenbahnen. Königlich preußische Militär-Eisenbahn.

Gütertarif, Teil II, Tarifheft II F. Verkehr zwischen dem östlichen und dem mittleren Gebiet.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1904 wird zum Tarifheft II F (Gruppen I/II) ein Nachtrag 2 ausgegeben. Er enthält neben sonstigen Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Leimbacher Gasthof, Lodersleben, Niederschmon, Spielberg bei Vitzenburg und Unterberg, außerdem die Einbeziehung der Stationen Ammendorf in den Ausnahmetarif 8a für Gießerei-Roheisen und Königs-Wusterhausen in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl der Klasse II als Empfangsstationen.

Der Nachtrag kann durch die Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbureau auf Bahnhof Alexanderplatz in Berlin zum Preise von 10 ₰ für das Stück käuflich bezogen werden.

Berlin, den 22. Juni 1904. (1641)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Lebensmittelverkehr aus Italien nach England, Belgien und Niederlande.

Am 1. Juli 1904 treten zu den Lebensmittel-Ausnahmetarifen aus Italien nach England, Belgien und Niederlande Nachträge in Kraft, welche Änderungen in den italienischen Taxen enthalten, und zwar die bereits am 1. August 1903 im Verfügungswege eingeführten ermäßigten Taxen im Verkehr von süditalienischen Stationen.

Straßburg, den 21. Juni 1904. (1642)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Lebensmittelverkehr aus Italien:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 11. Juni 1904 wird veröffentlicht, daß die neuen preußisch/sächsisch - schweizerischen Gütertarife (Hefte 1 und 2) nicht schon am 1. Juli 1904, sondern erst später eingeführt werden. Infolgedessen bleibt der Tarif für den preußisch/sächsisch-schweizerischen Güterverkehr vom 1. März 1899 nebst Nachträgen I—III noch bis auf weiteres in Kraft. Der Einführungstag der erwähnten neuen Tarife wird besonders bekannt gemacht werden.

Dresden, am 23. Juni 1904. (1643)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab kommen für den Verkehr zwischen den Stationen der Butzbach-Licher Eisenbahngesellschaft einerseits und den Berliner Bahnhöfen, Ringbahnstationen und Anschlußstellen sowie verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Halle, Hannover und Magdeburg anderseits direkte Tarifkilometer und Frachtsätze zur Einführung, die bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren sind.

Mainz, den 20. Juni 1904. (1644)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. sind die „besonderen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung“ wie folgt zu ergänzen:

Zu § 51.
Inhalt des Frachtbriefs.

„Über die zur Beförderung von beschleunigtem Eilgut freigegebenen Züge geben die Dienststellen auf den Stationen Auskunft.“

Zu § 63.
Lieferfrist.

„Wegen Bekanntgabe der für beschleunigtes Eilgut freigegebenen Züge vergl. besondere Bestimmung zu § 51.“

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Breslau, den 20. Juni 1904. (1645)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Vom 15. Juni 1904 an ist in der Ziffer XXXV C der Anlage V zum schweizerischen Transportreglement in dem in Klammern stehenden Zusatz zu den Artikeln „Petroklastit“ und „Haloklastit“ (s. II. Nachtrag) nach dem Worte „Kaliumbichromat“ beizufügen: „mit oder ohne Zusatz von pulverisierter Holzkohle“.

Karlsruhe, den 18. Juni 1904. (1646)
Großh. Generaldirektion.

Zu dem vom 1. Oktober 1898 ab gültigen Tarife für den Verkehr zwischen Greslitz oberer Bahnhof einer- und sächsischen Stationen sowie Gera (Reuß) preuß. Staatsb. anderseits tritt am 1. Juli 1904 der Nachtrag VII, der u. a. Frachtsätze für die neu eröffnete Verkehrsstelle Fleissen enthält, in Kraft. Abdrücke des Nachtrags sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen sowie durch Vermittlung der Stationen zu erhalten.

Dresden, am 22. Juni 1904. (1647)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Tarif (Teil II, Abt. A) vom 1. Februar 1898.

Unter Bezugnahme auf das Ausschreiben gleichen Betreffs in der Nr 38 vom 14. Mai l. J. wird bekanntgegeben, daß die im VII. Nachtrag vom 1. März 1903 enthaltenen Schnittsätze Reichenberg (S. St. B.) - Peri tr. der Klassen A und B von 7,12 und 6,42 Franken für 100 kg vorläufig noch bis zum 1. August l. J. bestehen bleiben.

Die erhöhten Schnittsätze Reichenberg (S. St. B.) - Peri tr. der gleichen Tarifklassen von 7,90 und 6,88 Franken treten daher erst am letztgenannten Tage in Kraft.

München, den 21. Juni 1904. (1648)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-belgischer Gütertarif.

Teil II, Heft 4 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1904 werden die Stationen Bochum Süd, Duisburg-Hochfeld Süd, Hattingen (Ruhr), Ratingen Ost und Wesel für den Verkehr mit den Stationen Amay und Jemeppe in den Ausnahmetarif 23 I, Abteilung d (Zink), einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 17. Juni 1904. (1649)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Station Elmshorn des Direktionsbezirks Altona mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen in die Tarifhefte 1 und 2 für den obenbezeichneten Verbandsverkehr einbezogen. Nähere Auskunft über die zur Einführung gelangenden Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 20. Juni 1904. (1650)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Ausnahmetarif für Steinkohlen etc., gültig im Rückvergütungswege ab 1. Januar 1904.)

Ab 1. Juli 1904 gelten die Frachtsätze dieses Tarifs auch für Steinkohlenkoks.

München, den 21. Juni 1904. (1651)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreich.-ungarischer Verband.

Am 10. Juli d. J. treten im Tarifheft 1 nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 8 A und B (Holz des Spezialtarifs II) in Kraft:

Nach	Halle a/S. K. E. D. Ha.		Oberröblingen am See K. E. D. Ha.	
	A	B	A	B
Von	Pfennige für 100 kg			
Mauthausen k. k. St. B. .	163	160	171	168

Breslau, den 23. Juni 1904. (1652)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-belgischer Gütertarif.

Teil II, Heft 8 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1904 wird die Station Teutschenthal des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. für den Wagenladungsverkehr in die allgemeinen

Tarifklassen und in die Ausnahmetarife 1—4 einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 14. Juni 1904. (1653)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppenwechseltarif II/IV.

Mit sofortiger Gültigkeit treten verschiedene Änderungen und Ergänzungen des Tarifs, insbesondere des Kilometerzeigers, in Kraft.

Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 16. Juni 1904. (1654)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Briesnigk, Griessen (Reg.-Bez. Frankfurt a/O.) (gültig vom Tage der Betriebseröffnung für den Güterverkehr), Groß-Gastrose und Schlagsdorf der Neubaustrecke Forst-Guben (Dir.-Bez. Halle) einerseits und den Stationen der Liegnitz-Rawitscher, Neustadt-Gogoliner und Reinickendorf-Liebenwalde-Groß-Schönebecker Eisenbahn, der Nebenbahnen Hansdorf-Priebus, Muskau-Teuplitz-Sommerfeld, Rauscha-Freiwaldau und der Riesengebirgsbahn Zillerthal-Krummhübel anderseits sowie zwischen Sundwig (Dir.-Bez. Elberfeld) und den Stationen der Reinickendorf-Liebenwalde-Gr.-Schönebecker Eisenbahn in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 18. Juni 1904. (1655)

Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1904.

Am 1. Juli 1904 tritt für Ton und Schieferton (Ausnahmetarif Nr 52) im obengenannten Tarifhefte unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen von Järischau nach Hruschau K. F. N. B. für die in dem Ausnahmetarife unter a und b genannten Waren ein direkter Frachtsatz in Höhe von 64 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 21. Juni 1904. (1656)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände tr.

Teil II, Heft 1 vom 15. Juni 1904.

Mit Wirksamkeit vom 10. August 1. J. ist in den Bestimmungen über die Anwendung des Tarifs, Ziffer 4 auf Seite 4, zwischen „Ölsaatmehl“ und „Mühlenfabrikate“ zu setzen „Kleie“.

München, den 18. Juni 1904. (1657)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände tr.

Teil II, Heft 2 vom 15. Juni 1904.

Mit Wirksamkeit vom 10. August 1. J. ist in den Bestimmungen über die Anwendung des Tarifs, Ziffer 5 auf Seite 7 zwischen „Ölsaatmehl“ und „Mühlenfabrikate“ zu setzen: „Kleie“.

München, den 18. Juni 1904. (1658)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Direkter österreichischer und ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Ergänzung der Güterklassifikation rücksichtlich der Artikel Chlorcalcium und Chlorcalciumlauge.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1904 bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Durchführung im Tarifwege, wird der Abschnitt D (Güterklassifikation) des Tarifes Teil I für den oben bezeichneten Verkehr (Seite 37) durch folgende Position ergänzt:

Artikel	Tarifierungsklasse
Chlorcalcium, festes, in eisernen Behältern (Trommeln)	2
Chlorcalciumlauge in eisernen Fässern oder eisernen Behältern	2

Wien, am 21. Juni 1904. (1659)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch namens der beteiligten Transportanstalten.

---

5. Verdingungen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von

Fettwaren

als:

180 t Repsmaschinen- und Lampenöl,
1200 t Mineralschmieröl, 200 t Gasöl,
1200 t russisches Erdöl, 300 t Putzöl,
20 t feines gereinigtes Terpentinöl,
60 t Leinöl, 5000 kg Talg, 2500 kg Kernseife und 25 000 kg Schmierseife.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verdingung 6. Juli 1904“

versehen spätestens

Mittwoch, den 6. Juli 1904, vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 15. Juni 1904. (1660)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verding von Oberbaumaterialien für die Direktionen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen, und zwar:

Gruppe A: 7642000 Stück Klemmplatten, 312 000 Stück Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 266 t Seitenbleche, 131 t Fußbleche und 508 t Unterlagsplatten zu Herzstücken;

Gruppe B: 563 t Hakennägel, 2964 t Hakenschrauben, 3986 t Laschenschrauben, 5707 t Schwellenschrauben, 18 t Stützknaggen und 429 t Weichenschrauben.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr 1, hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,25 ℳ für Gruppe A und 1,25 ℳ für Gruppe B — in bar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 12. Juli d. J., vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 5. August d. J.

Essen (Ruhr), den 19. Juni 1904. (1661)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Unsere gegenwärtigen Vorräte an Altmaterialien, als:

Eisen, eiserne und stählerne Drehspäne, Radreifen, Satzachsen, Schienen, Unterlagsplatten, Zink, Blei, Kupfer, Rotguß, Polster-, Gummi- und Plüschabfall usw., insgesamt etwa 50 Wagenladungen

werden hiermit zum Verkauf gestellt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichnissen der Mengen und Lagerorte der Materialien können gegen Einsendung von 50 ₰ Schreibgebühren vom Hauptbureau der Großherzoglichen General-Eisenbahndirektion bezogen werden.

Angebote, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Altmaterial“ versehen, sind unter Wiederanschluß der durch Unterschrift anzuerkennenden Bedingungen bis zum

12. Juli d. J., mittags

an die Großherzogliche General-Eisenbahndirektion zu Schwerin einzureichen.

Schwerin, den 18. Juni 1904. (1662)

Großherz. General-Eisenbahndirektion.

Verkaufsausschreibung von alten Eisen- und Stahlwaren.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt, die in ihren Materialmagazinen Wien (Simmering) und Prag gegenwärtig vorrätigen und bis Ende Dezember 1904 disponibel werdenden alten Eisen- und Stahlwaren im Wege der öffentlichen Konkurrenz zu verkaufen.

Die voraussichtlich im Jahre 1904 zum Verkaufe gelangenden beiläufigen Mengen der einzelnen Eisen- und Stahlsorten sowie die Verkaufsbedingungen sind aus den bezüglichen Offertbehelfen, und zwar Offertformularen und Bedingnissen ersichtlich, welche bei der Direktion (Materialwesen) der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz 3, III. Stock, Tür 25, an Wochentagen von 10—12 Uhr vormittags behoben bezw. gegen Einsendung des Portos bezogen werden können.

Das mit einer Stempelmarke à 1 Kr. versehene und in allen seinen Teilen vollständig ausgefüllte Offertformular ist in dem hierzu bestimmten Kuvert versiegelt längstens bis zum 2. Juli 1904, 12 Uhr mittags, beim Einreichungsprotokolle der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz 3, einzubringen.

Die Offerenten haben bis inklusive 6. August 1904 im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerten vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Teilquantitäten einzelnen Offerenten zu überlassen oder auch sämtliche Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen.

Wien, im Juni 1904. (1663)

Die Direktion
der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 20. Juni vorm. gemeldet.

Nr 18 — Berlin, am 25. Juni 1904. — Jahrgang 1904

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	1	1	Pack i. L.	Lochstange —	29	1	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
2	A C	2139	1	—	Hopfenbüchse —	45	2	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
3	A G	234	1	Kiste	Fahrradlaufdecken-schläuche	21	3	Bremen	K. E.-D. Hannover	
4	A K	18	3	—	Ketten —	20,5	4	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
5	A K	1/2	2	Bund	Türen —	80	5	Berlin H. u. L.	„	
6	A K	157	1	Kiste	Schloßteile —	20	6	„	„	
7	A M F	5157	1	Stange	Stahl —	60	7	München H. B.	Bayerische Stsb.	
8	A P	—	17	Blechflasch.	leer —	?	8	Singen	Badische Stsb.	
9	A P C R F / A P C V E	48, 30	2	Petr.-Fässer	leer —	74	9	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
10	A R	4	1	Paket	Kistendeckel —	15	10	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
11	A R	6956/7	2	Bierfässer	leer —	48	11	Königsberg Pr. Ostbf.	K. E.-D. Königsberg	
12	A S	—	1	Verschlag	Toilettenspiegel —	10	12	Mülheim Rh.	K. E.-D. Essen	
13	A W	—	1	Ballen	Häute —	45	13	Mainz	Direktion Mainz	
14	A W	4	1	„	Bettzeug —	25	14	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
15	A W O	7760	1	Kiste	Strohhülsen, Holzwolle	15	15	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
16	B	6247	1	Pack i. P.	Muschelaufsatz —	4	16	Pankow Rgb.	„	für Schrank.
17	B	7706	1	Pack	Sensenwürfe —	13	17	Hollfeld	Bayerische Stsb.	
18	B & Co.	8484/7	4	Verschl.	Rollwände —	157	18	Mülhausen N.	Reichsbahn	
19	B H C	3296	1	Kiste	Bettzeug —	22	19	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
20	B J E	2006	1	„	Wollgarn —	127	20	Laufen a. Eyach	Württemberg. Stsb.	
21	B J N	rot /	3	—	Ofentüren —	19,5	21	Sülze	Grhzl. Meckl. Stsb.	Weißensee 16/5.
22	B L B	6382	1	Ballen	Linoleum —	49	22	Homberg Rhein	K. E.-D. Cöln	
23	B L S	239	1	Bund	Flachstahl —	30	23	Immendingen	Württemberg. Stsb.	5,70 m lg.
24	B R	72	1	Kiste	Korinthen —	35	24	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
25	B R A	1	1	„	Kitt —	132	25	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
26	C	—	1	—	Fassonstück —	8	26	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
27	C	38	1	Kiste	eis. Schrauben —	38	27	Leipzig-Eutr.	K. E.-D. Halle a/S.	
28	C A F K	1748	1	„	Holzwolle —	24	28	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
29	C B	8	1	Bund	Gußbecken —	13	29	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
30	C B	16	1	Kiste	Weinprobeflasch. —	17	30	Schwenningen	Württemberg. Stsb.	
31	C B	1128	1	„	Treibriemen —	23	31	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
32	C B	6178	1	„	Stroh —	50	32	Cöln-Bnth.	„	
33	C B S	3758	1	Ballot	Stoffe —	52	33	München H. B.	Bayerische Stsb.	
34	C C	—	1	—	⌊-Eisen —	34	34	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	3 m lg., 10 cm br., 5 cm hoch.
35	C G	2257	1	Kiste	gefüllt —	47	35	Plauen i/V. o. B.	Sächsische Stsb.	
36	C P C	911/12	2	Kisten	leer —	43	36	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
37	D E	3128	1	Kiste	emaill. Kochgeschirr	55	37	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
38	D F C	21425	1	Ballen i. L.	3 polierte Stahlstäbe	7	38	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
39	D K	138	1	—	Kette —	—	39	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	8 m l.
40	D R F	7123, 8714	2	Ballen	eis. Zuggardinen-stangen	105	40	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
41	D R N J G	8516	1	Faß	Petroleum —	183	41	Heidelberg	Badische Stsb.	
42	Dr V K	3782	5	Kisten	Makkaroni —	80	42	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	4534/37.
43	D S G	1/5	5	Säcke	ansch. Düngemittel —	403	43	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Königsberg	
44	E F B	10	1	Korb	l. Blechflasche —	3	44	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
45	E G C	10	1	Ballen	Tuch —	10	45	Aachen	K. E.-D. Cöln	
46	E H S	1865	2	—	eiserne Träger —	220	46	Neuwedell	K. E.-D. Bromberg	Zeichen eingestempelt.
47	E L	953	1	—	Kette —	11	47	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
48	E N	8474	1	Bund	Latten —	27	48	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
49	F	—	2	—	Schleifsteine —	12	49	L.-Eutritzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
50	F E	I	1	Korb	gefüllt —	26	50	Straßburg	Reichsbahn	
51	F G	1000	1	Koffer	Kleider —	40	51	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
52	F H F	2921	1	Bund	2 Stühle —	9	52	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
53	F K	2460	1	Kiste	Maschinenteil —	249	53	Weißenburg	Reichsbahn	
54	F M L & R	30965	1	Faß	Farbe —	31	54	Cöln Bonnthor	K. E.-D. Cöln	
55	F R	—	1	Pack	3 Salatkörbe —	45	55	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
56	F S	23	1	Kiste	Naphthalin —	85	56	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	
57	F S D	—	3	—	Feuertöpfe —	16	57	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
58	G	—	1	Sack	Drahtseil —	31	58	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
59	G	10	1	„	leere Säcke —	33	59	Simbach a. Inn	Bayerische Stsb.	
60	G	213	1	Kiste	Schuhriemen etc. —	—	60	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
61	G	390	1	„	1 Albumia-Kochtopf	9,5	61	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
62	G	8241	1	Ballen	Putzwolle —	50	62	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
63	G A B	23328	1	„	ansch. Linoleum —	52	63	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
64	G A W	12909	1	„	Garn —	46	64	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
65	G D	541/4	1	Kiste	Kaffeemühlen —	108	65	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
66	Gebr. L	3327	1	„	3 Tonverzierungen —	25	66	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
67	Gebr. R	54436	1	—	Kastenwagen —	11	67	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	blank u. geölt, 5,5 m lg., 12/8 mm.
68	G H	5495	1	Bund	10 Stg. Flachstahl —	50	68	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
69	G J	7008	1	—	eis. Verschlußst. —	18	69	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
70	G J	23928	1	Kiste	Kartonpapier —	40	70	Wiesbaden	Direktion Mainz	
71	G K	3458	1	Sack	Waschklammern —	15	71	Freiburg i/B.	Badische Stsb.	
72	G L	4910	1	„	Stampfzucker —	100	72	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
73	G P	3	1	Blechkübel	Fett —	11	73	Bad Tölz	Bayerische Stsb.	
74	G R	1	1	Paket	10 leere Zuckersäcke	8	74	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
75	G S	—	1	Kiste	Nudeln —	13	75	Mainz	Direktion Mainz	
76	G S	6418	1	Paket i. Pap.	Gardinen, Kordel, Knöpfe, Rosetten	5,5	76	Homburg v. d. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
77	G S C	—	1	Kiste	Zuckerw. —	34	77	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
78	G V	5967	1	Faß	Öl? —	259	78	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
79	G V A F	22	1	Kiste	Kupferfolien —	18	79	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
80	G W	1	1	Holzkasten	Handwerkzeug —	45	80	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	grau gestrich.
81	G W	3229	1	Kiste	Seife u. Griffel —	30	81	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
82	H	weiß	4	—	Eisenrollen —	20	82	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
83	H	I	1	Steige	leer —	13	83	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
84	H	2781	1	Verschl.	Packstroh —	54	84	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
85	H	81050	1	Ballen	Tapeten —	16	85	Duisburg	K. E.-D. Essen	
86	H F	3360	1	Bund	15 Gasrohre —	28	86	Ehrenfriedersdorf	Sächsische Stsb.	Wilischtal 26/5.
87	Hg	2060	1	Ölfaß	leer —	35	87	Duisburg	K. E.-D. Essen	
88	H H	8953	1	Kiste	Wein —	82	88	Meiderich	„	
89	H H D	1	1	Faß	Butter —	15	89	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
90	H S	75/6	2	Ballen	Tüten —	13	90	Langenberg	K. E.-D. Elberfeld	
91	H U	1257	1	Kiste	Tischfüße —	71	91	Remscheid	„	
92	H W	—	1	—	Fahrrad —	15	92	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
93	H W	70	1	Stange	Flachstahl, 3,20 m lg.	7	93	Hofgeismar	K. E.-D. Cassel	3,20 m lg., 2,5 × 1 cm.
94	H Z C	7483	1	Kiste	Zündhölzer —	30,5	94	Lübeck	Lübeck-Büchener	
95	J B	60	1	Sack	leere Säcke —	9	95	Baiersdorf	Bayerische Stsb.	
96	J B	503	1	—	Zahnrad —	11,5	96	Amberg	„	
97	J C O	—	1	Bund	Schaufeln —	10	97	Offenburg	Badische Stsb.	
98	J G	10	1	Kiste	6 Fl. Wein —	13	98	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
99	J H	—	4	Säcke	Knochen —	80	99	Basel Bad.	Badische Stsb.	
100	J K	5572	1	Faß	gefüllt —	224	100	Osnabrück B. Bf.	K. E.-D. Münster	
101	J O Z	1992	1	Kiste	eis. Schrauben —	47	101	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
102	J S	2252	1	„	leer —	60	102	Cöln B.	K. E.-D. Cöln	
103	J W B	8772	1	Sack	Kleesamen —	100	103	Roisdorf	„	
104	J S	1068	1	Bund	42 Metallschlösser —	50	104	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	Dresden-A. 31/5., 3 teilig.
105	K	4	1	Koffer	Muster —	88	105	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
106	K	30	1	Bund	4 Messingrohre —	6	106	Rodenkirchen	Oldenburgische Stsb.	
107	K	420	1	Kiste	Zollgut —	—	107	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
108	K E	160	1	Ballen	Wollwaren —	190	108	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	Zollblei Hamburg.
109	K St	439 I	1	Bund	Stahl —	36,5	109	Bottrop Süd	K. E.-D. Essen	
110	K J	5711	1	Kiste	Zigarren —	29	110	Roisdorf	K. E.-D. Cöln	
111	L weiß	—	1	—	Einsatz —	30	111	Nordenham	Oldenburgische Stsb.	zur Schmiedeesse.
112	L	3873	1	Ballen	Tüten —	14,5	112	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
113	L C	—	1	—	Fensterriegel —	11	113	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
114	L D	8697	1	Kiste	Farbe —	23	114	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
115	L F	3	1	—	Quadrateisenstange —	10,5	115	Sennelager	K. E.-D. Münster	1 m lg.
116	L G	77	1	Bund	5 Flacheisen —	57	116	Grimmen	K. E.-D. Stettin	v. Berlin Stb.
117	L K	17324	1	Ballen	Papier —	65	117	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
118	L P	1367	1	„	Tapeten —	19	118	Hadersleben	K. E.-D. Altona	
119	M	—	5	—	Ofentüren —	28	119	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
120	M	7	1 Bund, 1 Pack	Körbe —, Späne —	14	120	Cochem	St. Johann-Saarbr.		
121	M H	4693	1	Kiste	leer —	17	121	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
122	M H	5705	1	„	Maschinenteile —	?	122	Blankenstein	Weimar-Berka-Bl. E.	
123	M H	9285	1	„	Hosenknöpfe —	17	123	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
124	M H N	3196	1	Ballen	Futterstoffe*) —	21	124	Wanne	K. E.-D. Essen	*) grauer Drillich.
125	M R	698	2	Bund	Schaufeln —	43	125	Lübeck	Lübeck-Büchener	
126	MR	53375	1	Kiste	leere Schachteln —	22	126	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
127	M S	8327	1	„	leer —	38	127	„	„	
128	O	—	1	Rolle	Dachpappe —	49	128	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
129	O	4	1	Wanne	Küchengeräte —	30	129	Oberhausen	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
130	O M	6	1	Faß	Mineralöl —	184	130	Neumühl	K. E.-D. Essen	
131	P B	4487	1	Kiste	ansch. Wein —	14	131	Cramp.=Saßnitz	K. E.-D. Stettin	
132	P J H	115	1	„	Gelee in Büchsen —	63	132	Speldorf	K. E.-D. Essen	
133	P S	4241	1	Faß	Öl —	120	133	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
134	R	100	1	—	Kinderwagen, Betten —	31	134	Jülich	K. E.-D. Cöln	
135	R F	66240	1	Kiste	Garn —	117	135	Reichenau	Sächsische Stsb.	
136	R M	—	1	—	eis. Gasrohr —	22	136	Malchow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
137	R S	646	1	Kiste	Briefumschläge —	25,5	137	Bremerhaven*)	K. E.-D. Hannover	*) Zollinland.
138	R U	10/11	2	Kisten	Kinderspielwaren —	56	138	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
139	R V	5259	1	Bund	10 Kaminschieber —	7	139	Altenessen	K. E.-D. Essen	Oberbrügge 31/5.
140	S 20 Wa	—	1	—	eiserne Platte —	7,5	140	Zittau	Sächsische Stsb.	33 × 15 cm.
141	S	22a	1	Eimer	Gelee —	5	141	Helsa	K. E.-D. Cassel	
142	S	3672	12	—	eis. Schare —	36	142	Gera (Reuß)	Sächsische Stsb.	Kückelhausen.
143	S	8658	1	Bund	4 □ Stähle —	18	143	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
144	S B	36322	1	Kiste	Wein und „Woche“	62	144	Neuwied		49 Hefte.
145	S C	8340	1	„	Feilen —	22	145	Trebnitz i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
146	Sch	283	1	„	gefüllt —	96	146	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
147	Sch R	4	1	Bund	12 Piassavabesen —	6	147	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
148	S & Co	809	1	Kiste	gefüllt —	160	148	Basel B. B.	Badische Stsb.	
149	S G	7024	1	Ballen	Pferdehaare —	15	149	Neuß	K. E.-D. Cöln	
150	S P	709	1	Verschlag	verzinnte Blechtafeln	97	150	Cöln=Deutz		
151	St G	4897	1	Pack i. P.	Öllampe, Lötlöffel —	1	151	Polzin	K. E.-D. Stettin	
152	St K	2489	1	Verschlag	2 Spiegel —	41	152	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
153	S V	5823	1	„	leer —	28	153	Düsseldorf=Der.	„	
154	T F C	3276	1	Kiste	Klosett —	57	154	Lindau Stadt	Bayerische Stsb.	
155	T S	2792	2	Kisten	Figuren — / Steingutbehälter —	24 / 48	155	Wiesbaden	Direktion Mainz	
156	V S	1902	1	Ballen	Kaffee —	26	156	Prostken	K. E.-D. Königsberg	
157	W	1	1	—	Klappstuhl —	8	157	Grünberg Hessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
158	W	10	1	Ballen	wollene Decken —	11	158	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
159	W F	677	1	Faß	leer —	14	159	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
160	W K	1	1	Kiste	leer —	20	160	Biebrich a/Rh.	Direktion Mainz	
161	W K	1524	1	—	eis. Tisch —	10	161	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
162	W K	8442	1	Ring i. L.	Kupferdraht —	27	162	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
163	W K C	—	1	Bund	Stahlrohre —	45	163	Rath	K. E.-D. Elberfeld	
164	W K C	1577	1	Kiste	Eisenw. —	33	164	Solingen		
165	W L	1203	1	„	Packstroh —	44	165	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
166	W St	21	1	—	Privatdecke —	—	166	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
167	W W	36	1	Kiste	Seife —	27	167	Trier H. B.	St. Johann=Saarbr.	
168	X F	—	1	—	Zahnrad —	2,5	168	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
	B. Güter mit Adressen bezeichnet:									
169	Banka	—	1	Block	Zinn —	37	169	Offenburg	Badische Stsb.	
170	G Castel	—	6	—	Hemmschuhe —	19	170	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	rot gestrichen.
171	Essener Leihsack	150	6	Säcke	150 leere Getreidesäcke	150	171	Duisburg	K. E.-D. Essen	
172	Eureka Joh. Vodbaum	—	1	Kiste	Seifenpulver —	32	172	Bad Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
173	„Flugpost“	—	1	—	Brieftaubenkorb —	10	173	Laer	K. E.-D. Essen	
174	Gasse	3632	1	Kiste	Kistenteile —	220	174	Neuß	K. E.-D. Cöln	
175	Gebr. Thonet	4785	1	—	Rohrsessel —	9	175	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
176	Franz Gruber	17	1	—	Budenplan —	26	176	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	
177	Haschke	—	1	—	Milchkanne, leer —	5	177	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
178	Hollandia	7836	1	Kiste	Margarine —	18	178	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
179	Kopenhagen	—	1	—	½ Wagenachse —	13	179	Rathenow	K. E.-D. Hannover	mit Patentbuchse.
180	C. Krczyzanowski	—	1	—	Winkeleisen —	65	180	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	[1]
181	Maggi	20181	1	Kiste	Maggi —	—	181	Rheine	K. E.-D. Münster	
182	B Peters	—	1	„	Gurken —	18	182	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
183	„Phönix“	4884	1	Bund	3 □-Stahlstäbe —	17,5	183	Poulheim	K. E.-D. Cöln	[2]
184	Pilot	—	1	—	Fahrrad —	20	184	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
185	F. Samorei	—	1	—	Privatgitter —	50	185	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
186	Schloßbrauerei	7743	1	Faß	leer —	29?	186	Birresborn	St. Johann=Saarbr.	Neunkirchen.
187	Alfred Schmidt	—	1	Sack	Lederabschnitte —	31	187	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
188	Werkst.-Insp.	1	1	Kiste	12 Manometer —	20	188	Dortmund Eil.	K. E.-D. Essen	
189	Wirte-Verbands-Werke	5186	1	Zylinder	leer —	22	189	Hönningen Rh.	K. E.-D. Cöln	
190	Seb. Zichaus	90	1	—	Wagendecke —	—	190	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
	C. Güter mit Nummern bezeichnet:									
191	—	14	2	Päckchen	kleine Eisenplatten	2,5	191	Wernberg	Bayerische Stsb.	
192	—	49	1	Ballen	alte Leinwand, grau	75	192	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
193	—	100	1	—	Eisenblech —	2,5	193	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	45 × 46 cm.

[1] Mit Ölfarbe $\frac{80 \times 10 \times 5000}{247.}$.

[2] Absender: E. Bleckmann; 1,84—1,34—1,29 m lang.

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
194	—	242	1	eis. Faß	leer —	47	194	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
195	—	513	1	Kiste	Bilderrahmen —	3	195	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	gußeisern.
196	—	886	1	—	Deichsel mit Wagscheit	14	196	Schwabmünchen	Bayerische Stsb.	
197	—	4529	1	Sack	Badesalz —	27	197	Königsberg i. Pr. O.	K. E.-D. Königsberg	
198	—	4899	1	Faß	leer —	30 ?	198	Birresborn	St. Johann-Saarbr.	
199	—	5470, 5512	2	Pakete	2 Kinderwagenverdecke	2	199	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
200	—	5594 (7)	1	Weinfaß	leer —	22	200	Magdebg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
201	—	5744/6	1	Ballen	Kapok —	13	201	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
202	—	59262	1	Paket i. L.	Stange Kupfer —	8	202	Ochtrup	K. E.-D. Münster	
203	—	84892	1	Kiste	Seife —	7,5	203	Ratingen	K. E.-D. Essen	
					D. Güter mit Zeichen versehen:					
204	blau /	—	1	Bund	20 Hufeisen —	7	204	Eldena	Grhzl. Meckl. Stsb.	
205	weis I	—	1	—	Stabeisen —	14,5	205	Berlinchen	K. E.-D. Bromberg	6 m lg., 3 cm br.
206	⊔	—	1	—	gußeis. Rad —	4	206	Lehrte	K. E.-D. Hannover	Schwerin 16./6.
207	△	5	1	Sack	Kaffee —	25	207	Deutz	K. E.-D. Cöln	Zeichen undeutlich.
208	△	96	1	Ballen	Rohtabak —	100	208	Duisburg	K. E.-D. Essen	
209	△ 32	—	1	—	Riffelblech —	13	209	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	1 m lg., 60 cm br.
210	W. S. F F H	26827	1	Büchse	leer —	8	210	Bremerhaven Zoll.	K. E.-D. Hannover	
					E. Güter ohne Bezeichnung:					
211	—	—	1	Kiste	zerbroch. Akkumulat.	3	211	Lübeck	Lübeck-Büchener	
212	—	—	1	—	Achslager —	4	212	Essen Ruhr Eilg.	K. E.-D. Essen	D. R. G. M. 600.
213	—	—	1	Bund	1 Achslager (3 Teile)	18	213	Dresden Fr.	Sächsische Stsb.	
214	—	—	1	Kiste	Apfelringe —	27	214	Meiderich	K. E.-D. Essen	
215	—	—	1 Blechkoffer 1 Sack	Arbeitskld. —	19 16	215	Leipzig Dresd.	Sächsische Stsb.	Gepäck.	
216	—	—	1	—	Bandeisen —	40	216	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	1,5 cm breit.
217	—	—	2	—	Bank, Kasten —	21	217	Harburg	K. E.-D. Altona	
218	—	—	1	—	Bettkopfstück —	14	218	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
219	—	—	4	—	Bettseiten —	28	219	Bremerhaven Zoll.	K. E.-D. Hannover	
220	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	30	220	Herne	K. E.-D. Essen	
221	—	—	1	Ballen	Bettzeug —	39,5	221	Emmerich		
222	—	—	1	„	Bettzeug —	47	222	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
223	—	—	1	„	3 Dtz. Biberhemden —	30	223	Viersen	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
224	—	—	1	—	Blecheimer —	1	224	Brilon Stadt	K. E.-D. Cassel	
225	—	—	1	Bund	3 Blechschüsseln —	10	225	Bretten	Württemberg. Stsb.	
226	—	—	1	„	Bleirohr —	3,5	226	Breslau Eilgut	K. E.-D. Breslau	
227	—	—	1	Ring	Bleirohr —	55	227	Königsberg Ost	K. E.-D. Königsberg	
228	—	—	1	Kiste	Blumen —	20	228	Lechbruck	Bayerische Stsb.	
229	—	—	1	Korb	Bohnen —	7	229	Bamberg		
230	—	—	2	—	Bretter —	62	230	Bocholt	K. E.-D. Essen	
231	—	—	2	Büchsen	(neu), leer —	6	231	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	mit 2 Griffen u. Verschluß.
232	—	—	2	—	Bufferfedern —	20	232	Cöln-Dt.	K. E.-D. Cöln	
233	—	—	1	—	Buttermaschine —	14	233	Norden	K. E.-D. Münster	(R) Avenarius, Gaualgesheim.
234	—	—	1	Faß	Carbolineum —	252	234	Leipzig Bay. Bhf.	Sächsische Stsb.	
235	—	—	1	Kiste	Chlorkalk —	14	235	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
236	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	30	236	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
237	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	84	237	Schweinfurt H. B.	Bayerische Stsb.	
238	—	—	1	—	Drahtmatratze —	25	238	Mainz	Direktion Mainz	
239	—	—	20	—	Eisenb.-Laschen —	—	239	Bottrop N.	K. E.-D. Essen	
240	—	—	1	—	Eisenblech —	28	240	Troisdorf	K. E.-D. Cöln	6,12 m lg., 13 cm br.
241	—	—	1	Tafel	Eisenblech, 54 : 28 cm	8	241	Crefeld		
242	—	—	2	Stück	Eisengitter —	24	242	München H. B.	Bayerische Stsb.	
243	—	—	1	Bund	20 Eisenhaken —	15	243	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Remsch.-V. 4./6.
244	—	—	1	—	Eisenplatte m. 2 Füßen*)	9	244	Hamburg Eilgut	K. E.-D. Altona	*) und 2 Ösen.
245	—	—	2	—	Eisenplatten —	42	245	Eßlingen	Württemberg. Stsb.	
246	—	—	3	Stück	Eisenstäbe —	4	246	München H. B.	Bayerische Stsb.	
247	—	—	1	Paket i. L.	Eisenstangen —	18	247	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
248	—	—	2	Stäbe	Fassoneisen ⊔, 5 m lg.	14	248	Brilon Stadt	K. E.-D. Cassel	2,5 × 0,5 cm.
249	—	—	1	—	Fahrrad —	20	249	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
250	—	—	1	Faß	leer —	10	250	Eitorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
251	—	—	1	l. Faß	Seifenfaß m. 1 Boden	30	251	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
252	—	—	1	Faß	leer —	150	252	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	D. R. 66.
253	—	—	1	Wagen	Feldbahngleis —	5000	253	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	Bsl. 23303.
254	—	—	1	—	Feldschmiede —	43	254	Perleberg	Wittenb.-Perleb. E.	
255	—	—	1	Bund	Fischbein —	2	255	Ehingen	Württemberg. Stsb.	
256	—	—	1	Stange	Flacheisen, 8 m lg. —	87	256	Stettin Cgb.	K. E.-D. Stettin	von Pankow.
257	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	184	257	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	ansch. Wagenradreifen.
258	—	—	1	Stab	Flachstahl, 72 cm lg.	0,25	258	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	12 × 6 mm.
259	—	—	1	„	Flachstahl, 4 × 2 cm stk.	9	259	„	„	
260	—	—	1	Stange	Flachstahl, 65 × 14 cm	16,5	260	Pyrmont	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
261	—	—	1	Stab	Flachstahl —	16,5	261	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	Cronenberg 16/5.; 3,63 u. 4,02 m lg.
			1	"	Flachstahl —	19,5				
262	—	—	1	—	Flaschenkasten —	5	262	Oschatz	Sächsische Stsb.	
263	—	—	1	Sack	Flaschenverschlüsse	25,5	263	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
264	—	—	1	Korb	Frauenkleider —	15	264	Gera R.	"	Gepäck.
265	—	—	1	Bund	eis. Gabeln —	4	265	Basel	Badische Stsb.	
266	—	—	1	"	10 Gabelstiele —	10	266	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
267	—	—	1	—	eis. Gartenstuhl —	?	267	Ratzeburg	Lübeck-Büchener	
268	—	—	1	—	Gasarm, Schlauch —	3	268	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
269	—	—	1	Bund	3 Gasröhren —	19	269	Cöthen Anh.	K. E.-D. Magdeburg	
270	—	—	2	"	28 eis. Gewichte —	29	270	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
271	—	—	10	—	Gießlöffel —	9	271	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
272	—	—	1	Sack	feiner Gips —	92	272	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
273	—	—	1	Korb	1. Glasflasche —	9	273	Klotzsche	Sächsische Stsb.	
274	—	—	1	Bund	6 Hacken —	8	274	Nordenham	Oldenburgische Stsb.	
275	—	—	2	—	Handgriffe —	0,5	275	Bayreuth	Bayerische Stsb.	
			1	—	Schraube —					
276	—	—	1	Ballen	Handwerkzeug —	5	276	Heidelberg	Direktion Mainz	
277	—	—	1	"	Hanftreibriemen —	9	277	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
278	—	—	1	Bund	5 Heurechen —	4	278	Neuß	K. E.-D. Cöln	
279	—	—	1	"	5 Hölzer —	21	279	Elberfeld-M.	K. E.-D. Elberfeld	
280	—	—	1	"	69 Holzlatten —	33	280	Eupen	K. E.-D. Cöln	
281	—	—	1	"	Holzleisten —	8	281	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
282	—	—	2	—	Holzmodelle —	3	282	Gera	K. E.-D. Erfurt	
283	—	—	1	—	Honigschleuder —	18	283	Friedland	K. E.-D. Cassel	
284	—	—	1	Rolle	Hopfensäcke —	32	284	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
285	—	—	1	Sack	Kaffee —	5	285	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
286	—	—	1	"	Kaffee —	10,5	286	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
287	—	—	1	"	Kaffee —	15	287	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
288	—	—	1	"	Kaffee —	50	288	Deutz	K. E.-D. Cöln	
289	—	—	1	"	Kaffee, gebr. —	30	289	"	"	
290	—	—	1	"	Kalksteine —	25	290	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
291	—	—	1	—	Kammrad —	7	291	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	
			1	—	Welle —	3				
292	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	65	292	Leer	K. E.-D. Münster	
293	—	—	1	Korb	3 Holl. Käse —	24,5	293	Soest	K. E.-D. Cassel	
294	—	—	1	—	eis. Kasten —	80	294	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
295	—	—	1	—	eis. Kette —	9	295	Altona Eilg.	K. E.-D. Altona	6,22 u. 4,53 m l.
			1	—	eis. Kette —	9				
296	—	—	3	—	eis. Ketten —	15	296	Mannheim	Badische Stsb.	2,20, 2,30, 3,50 m l.
297	—	—	1	—	Privatkette, 20 m l. —	36	297	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
298	—	—	1	Verschlag	Kinderspielwagen —	15	298	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	v. Eisenblech.
299	—	—	1	—	Kindersportwagen —	10	299	Duisburg	K. E.-D. Essen	
300	—	—	1	—	Kinderwagen —	10	300	Oelde	K. E.-D. Hannover	
301	—	—	1	—	Kinderwagen (Gepäck)	18	301	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
302	—	—	1	Korb	Kleider —	12	302	Kiel	K. E.-D. Altona	Gepäck; für Joh. Schröder.
303	—	—	1	Schließkorb	Kleider —	40	303	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
304	—	—	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche —	—	304	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
305	—	—	2	Säcke	26 Kohlensäcke —	23	305	Mannheim Cgb.	Badische Stsb.	
306	—	—	1	Reisekorb	1 kl. Korb —	8	306	Konstanz	"	
307	—	—	1	Pack	5 leere Körbe —	15	307	Luxemburg	Reichsbahn	
308	—	—	1	Korbflasche	leer —	10	308	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
309	—	—	1	Kübel	leer —	20	309	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
310	—	—	1	—	Küchenbank —	9,5	310	Bretten	Württemberg. Stsb.	
311	—	—	1	Bund	Latten —	73	311	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
312	—	—	1	Rolle	Lederriemen, neu —	5	312	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
313	—	—	1	—	Lehnstuhl —	11	313	Karlstadt	Bayerische Stsb.	
314	—	—	1	—	Leine —	—	314	Mülhausen N.	Reichsbahn	
315	—	—	2	—	Leinen —	—	315	Malchin	Grhzl. Meckl. Stsb.	18 u. 20 m l.
316	—	—	1	Ballen	gebleichte Leinwand	94	316	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
317	—	—	1	—	Leiterwagen —	5	317	Stolp	K. E.-D. Danzig	
318	—	—	1	Handtasche	Lumpen —	4,5	318	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
319	—	—	1	Sack	Lumpen —	10	319	Leipzig B. A.	K. E.-D. Erfurt	
320	—	—	1	Spankorb	Lumpen, Linol.-Abf.	20	320	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
321	—	—	1	Bund	2 Maschinenmesser —	6	321	Königsberg i/P. O.	K. E.-D. Königsberg	sägeförmig.
322	—	—	2	—	Maschinenteile —	136	322	Hofgeismar	K. E.-D. Cassel	
323	—	—	1	Paket i. L.	Maschinenteil, Bolzen	10	323	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	Vers.: Jürgens & Prinz.
324	—	—	1	Kiste	Margarine —	18	324	Altona	K. E.-D. Altona	
325	—	—	1	Paket	Medizinflaschen —	11	325	Wanne	K. E.-D. Essen	
326	—	—	1	Bündel	Messingrohre —	50	326	Altona	K. E.-D. Altona	20 m.
327	—	—	1	—	Milchkanne, leer —	15	327	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
328	—	—	1	—	Milchkanne (neu), leer	6	328	Nienburg a/W.	K. E.-D. Hannover	
329	—	—	1	—	Mörtelträger —	7	329	Bremen H.	"	
330	—	—	1	Verschlag	eis. Mühlwelle —	46	330	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
331	—	—	2	Kränze	40 Muffen —	57	331	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	
332	—	—	1	Paket	Nietnägel —	10	332	Haßleben	K. E.-D. Stettin	
333	—	—	1	Ballen	Oberleder —	49	333	Deutz	K. E.-D. Cöln	
334	—	—	1	Bund	1 Ofentür, 4 Ofenfüße	6	334	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	1 Rost.
335	—	—	1	Ölkanne	m. 2 Griffen, leer —	1,5	335	Wanne	K. E.-D. Essen	
336	—	—	1	Ballen	Peitschenstiele —	13,5	336	Tremessen	K. E.-D. Bromberg	
337	—	—	1	Paket	Pergamentpapier —	5	337	Soest	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
338	—	—	1	—	Pflug —	34	338	Appelhülsen	K. E.-D. Münster	
339	—	—	1	Paket i. P.	50 Pflugschrauben —	2	339	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
340	—	—	1	Bund	12 Piassavabesen —	5	340	Nordenham	Oldenburgische Stsb.	
341	—	—	1	—	gußeis. Pumpe —	22	341	Magdeburg B.	K. E.-D. Magdeburg	
342	—	—	1	Ballen	Putzwolle —	30	342	Deutz	K. E.-D. Cöln	
343	—	—	1	—	Rehbock, tot —	13,5	343	München H. B.	Bayerische Stsb.	
344	—	—	1	Reisekorb	gefüllt —	27	344	Magd.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
345	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	57	345	Freiberg	Sächsische Stsb.	mit 5 Riemen.
346	—	—	1	Ballen	Rohkaffee —	35	346	Duisburg	K. E.-D. Essen	
347	—	—	1	Bund	2 eis. Rohre —	12,5	347	Reichenbach i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
348	—	—	1	Paket i. L.	Rohre, Rohransätze —	6,5	348	Freiberg	Sächsische Stsb.	
349	—	—	1	—	gußeis. Rohrbogen —	19	349	Radolfzell	Badische Stsb.	
350	—	—	1	Bund	6 Rohrklopfer —	1	350	Breslau Od.	K. E.-D. Breslau	
351	—	—	1	„	2 Rohrstühle —	6,5	351	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
352	—	—	1	„	2 Rohrstühle —	9	352	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
353	—	—	1	—	eis. Rolle —	5	353	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
354	—	—	2	—	Roststäbe —	8	354	Mainz	Direktion Mainz	
355	—	—	1	Bund	4 Stg. Rundeisen —	37	355	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	3=4, 1=4¼ m l.
356	—	—	1	Stück	Rundstahl, 25 cm lang	15	356	Düsseldorf-D.	„	10 cm Durchm.
357	—	—	1	Paket i. L.	3 Stäbe Rundstahl —	30	357	Deutz	K. E.-D. Cöln	
358	—	—	1	Rolle	Rupfen —	6	358	Schrobenhausen	Bayerische Stsb.	
359	—	—	1	—	Sackkarre —	?	359	Ludwigslust	K. E.-D. Altona	
360	—	—	1	Sack	Säcke, alt —	16	360	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
361	—	—	1	Ballen	Sattlerutensilien —	6	361	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
362	—	—	1	Glasballon	Säure —	75	362	Duisburg	K. E.-D. Essen	
363	—	—	1	Ballon	Säure —	76	363	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
364	—	—	1	Paket	Scharnierbänder —	15	364	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
365	—	—	1	Ballen	Schaufenstervorhänge	200	365	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
366	—	—	2	—	stähl. Scheiben —	24	366	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	Holzraspeln.
367	—	—	1	Ballen	Scheuertücher —	68	367	Gera	K. E.-D. Erfurt	
368	—	—	2	—	Schienenstücke —	150	368	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	je 2 m l.
369	—	—	1	—	eis. Schlauchhalter —	5	369	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
370	—	—	2	Fässer	Schleifsteinabfälle? —	531 594	370	Herdecke-Vorh.	K. E.-D. Elberfeld	
371	—	—	1	Korb	Schrauben, Muttern —	43	371	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
372	—	—	1	—	Schraubenschlüssel —	23	372	Jever	Oldenburgische Stsb.	
373	—	—	1	—	Schraubstockspindel	4	373	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
374	—	—	1	Kiste	Schuhwichse —	17	374	Essen H.	K. E.-D. Essen	Enameline.
375	—	—	1	—	gußeis. Schwungrad	9	375	Frankf. a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	m. Kammrad.
376	—	—	1	Bund	Seegras —	23	376	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
377	—	—	1	„	6 eis. Spaten —	6	377	Hameln	K. E.-D. Hannover	
378	—	—	1	„	18 Spatengebinde —	33	378	Schalksmühle	K. E.-D. Elberfeld	
379	—	—	1	Ballen	Speck —	30	379	Dortmund	K. E.-D. Essen	
380	—	—	1	—	Sportwagen —	7	380	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
381	—	—	1	Verschlag	2 Sprungfedermatratzen	62	381	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
382	—	—	1	Bund	9 Spülbecken —	15	382	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
383	—	—	1	„	3 Stäbe Stahl —	50	383	Kronach	Bayerische Stsb.	
384	—	—	1	Hdtasche	Stahl-, Messingmust.	20	384	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
385	—	—	4	—	Stahlschienen —	268	385	Frankfurt a/M.-Sachs.	K. E.-D. Frankf. a/M.	5,5 m lg.
386	—	—	1	—	Stegtisch —	?	386	Ratingen O.	K. E.-D. Essen	
387	—	—	1	—	Stopfhacke —	9	387	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
388	—	—	5	—	Stühle, Korb, Riegel	10	388	Luschwitz	K. E.-D. Posen	
389	—	—	1	—	Tau —	8	389	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
390	—	—	1	Ballen	Teppiche —	156	390	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
391	—	—	1	Kanne	Terpentin —	14	391	Bingerbrück	Direktion Mainz	
392	—	—	1	Faß	Tran —	110	392	Deutz	K. E.-D. Cöln	
393	—	—	1	—	Transmissionsstange	27	393	Kronach	Bayerische Stsb.	
394	—	—	5	Bund	11 Stück Verschläge zu Gemüse	50	394	Mainz	Direktion Mainz	
395	—	—	1	—	Viehbarriere —	—	395	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
396	—	—	1	—	eis. Viehgitter —	—	396	Dettum	K. E.-D. Magdeburg	
397	—	—	2	—	Wagen, Wanne —	38	397	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
398	—	—	1	—	Wagenfeder —	12	398	Mainz	Direktion Mainz	
399	—	—	1	—	Wagenvorderteil —	1 00	399	Danzig Eilg.	K. E.-D. Danzig	
400	—	—	1	Karton	Wäsche u. Bohnen —	2	400	Emden	K. E.-D. Münster	
401	—	—	1	Sack	Wäsche, Bett, Schuhe	17	401	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
402	—	—	1	Hdtasche	Wäsche, Bürste, Brot	—	402	Marienwerder	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
403	—	—	1	Ballen	Wäscheklammern —	48	403	Gera	K. E.-D. Erfurt	
404	—	—	1	Partie	Waschklammern —	5	404	Hattingen Ruhr	K. E.-D. Essen	
405	—	—	1	—	Waschquirl —	?	405	Dortmund S.	„	
406	—	—	1	—	Waschschrank —	40	406	Wittlich	St. Johann-Saarbr.	
407	—	—	2	Gebund	13 Waschwannen —	31	407	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
408	—	—	1	—	Wasserleitungsrohr —	6	408	Mainz	Direktion Mainz	
409	—	—	1	Bund	Weiden —	14	409	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
410	—	—	2	„	Weiden —	19	410	Eberstadt	Direktion Mainz	
411	—	—	1	Weinfaß?	leer (105 l) —	22	411	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
412	—	—	1	—	Welle —	1,5	412	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	m. Kammrad.
413	—	—	1	Ballen	Wergabfall —	50	413	Neuß	K. E.-D. Cöln	
414	—	—	15	Säcke	Zement —	750	414	Aachen	„	
415	—	—	1	—	Zinkeimer —	2	415	Mainz	Direktion Mainz	
416	—	—	1	Kiste	12 Büchsen Zuckerw.	78	416	Posen	K. E.-D. Posen	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nr 50. 29. Juni 1904. XLIV. Jahrgang.

Inhalt:

Eisenbahnhygiene.

Zum 100jährigen Geburtstag August Borsigs.

Über die 75 cm-Spurweite.

Über elektr. Bahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Nachrichten:

Deutschland: Die Verhandlung des preuß. Herrenhauses über die Nebenbahnvorlage. — Vorortverkehr für Großstädte. — Verhältnisse der nichttechnischen Bureaubeamten. — Abänderung des pensionsfähigen Teils der Nebenbezüge der Lokomotivführer usw. — Heizung der Personenzüge. — Expreßgut. — Gemeinsame Verkehrsfragen. — Verkehrsmaßregeln. — Ergebnisse der Wagengestellung — Erster Verbandstag des preuß.-hess. Staatseisenbahnverbandes. — Deutscher Verein enthaltsamer Eisenbahner. — Lage und Aussichten der deutschen Kohlen- und Eisenindustrie.

Österreich: Länge der österr. Eisenbahnen. — Verträge über Privatanschlußgleise (Schleppbahnen). — Südbahn. — Die Staatsbahnbeamten in Triest. — Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft. — Die Wiener Stadtbahn im Jahre 1903 — Vorarbeiten zum Wasserstraßenbau. — Internat. Straßen- und Kleinbahnkongreß für 1904.

Ungarn: Regelung der Gehälter der Bediensteten der ungar. Staatsbahnen. — Der Güterverkehr der Staatsbahnen im Mai d. J. — Sind die Angestellten der ungarischen Staatsbahnen Staatsbeamte? —, Personalnachrichten.

Übrige europäische Länder: Belgische Staatsbahnen. — Einnahmen der schweizer. Bundesbahnen. — Die Konzession für die Lötschbergbahn. — Die Bahnhofswirtschaft in Bern. — Das passive Wahlrecht der schweizerischen Bundesbahnbeamten. — Eisenbahnunglück in Spanien. — Neue Fahrpreise der IV. Wagenklasse in Rußland. — Beratung über die Vereinfachung der Eisenbahntarife in Rußland.

Allgemeines: 25jähriger Gedenktag der ersten elektrischen Bahn. — Eine hängende Fähre in Nantes. — Ehrung eines Bildes.

Rechtspflege.

Amtliche Bekanntmachungen.

Eisenbahnhygiene.

Die öffentliche Gesundheitspflege ist eine der bedeutungsvollsten und segensreichsten Kulturerscheinungen unserer Zeit. Ist sie einerseits eine Folge des Fortschritts auf medizinischem Gebiete, der viele früher unbekannte oder wenig beachtete Einflüsse auf die Gesundheit erkennen und nach ihrer Wichtigkeit würdigen ließ, so hängt sie anderseits, wie alle Kultur und Sittigung, mit der Steigerung des allgemeinen Wohlstandes zusammen, durch den nicht nur der Sinn für Gemeinnützigkeit gehoben, sondern auch die Mittel zu dessen Betätigung geboten werden. Volkswohlstand und Sorge für Volkswohlfahrt stehen so in gewisser Wechselwirkung zueinander.

Die Einsicht, daß die öffentliche Gesundheit von größter Bedeutung auch für das gesamte staatliche und wirtschaftliche Leben ist und daß die für sie aufgewendeten Mittel und Mühen allmählich reich sich belohnen, läßt ihr jetzt vor allem den Staat und die ihm eingeordneten Körperschaften überall fördernd und schützend die lebhafteste Fürsorge zuwenden. Die drei großen Versicherungsgesetze, die Seuchengesetze, der Impfzwang und die Bauvorschriften sowie viele andere geben davon Zeugnis. Bezeichnend für die hohe Bedeutung, die man neuerdings dem Gegenstande beimißt, ist die Einsetzung einer besonderen Reichsbehörde, des Reichsgesundheitsamtes.

Die öffentliche Gesundheitspflege erstreckt sich jetzt auf fast alle Gebiete des Lebens. Die große Vielseitigkeit, die ihr dieserhalb innewohnt, zwingt sie zur Teilung, zur Absonderung einzelner Zweige. So haben wir eine Schul-, Militär-, Gefängnishygiene. Viele Gewerbe und Fabrikationen haben eigentümliche Gefahren oder Berufskrankheiten und erfordern besondere Maßregeln zum Schutze des Lebens und der Gesundheit. Ein eigenes Gebiet bildet die Prüfung der Nahrungsmittel (Marktpolizei, Fleischbeschau, Trinkwasseruntersuchung) usw.

Es erscheint hiernach wohl als natürlich und gegeben, daß eine so eigentümliche, gewaltige und umfassende Veranstaltung, wie der Eisenbahnbetrieb sie darstellt, auch eine besondere Betrachtung und Behandlung der dabei in Frage kommenden gesundheitlichen Verhältnisse erfordert. Diesem Erfordernisse kommt in vorzüglicher Weise ein kürzlich im Verlage von Gustav Fischer in Jena in zweiter Auflage und in neuer Bearbeitung unter dem Titel „Eisenbahnhygiene“ erschienenes Werk*) nach, dessen erste Auflage den weiland Geheimen Sanitätsrat Dr Brähmer und dessen neue Bearbeitung den Sanitätsrat Dr Schwechten in Berlin zum Verfasser hat.

Während unter dem wenig schönen Fremdwort „Hygiene“ eigentlich nur Gesundheitslehre oder -Pflege zu verstehen ist und früher verstanden wurde, ist es neuerlich Gebrauch geworden, den Begriff weiter zu ziehen, und so werden in dem genannten Werke unter Eisenbahnhygiene auch alle Einrichtungen und Maßnahmen befaßt, welche die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bezwecken. Ein großer Teil des Werkes behandelt von diesem Standpunkte aus die Eisenbahnunfälle und gibt eine übersichtliche Beschreibung der baulichen Anlagen, der Betriebsmittel und Betriebseinrichtungen, der Kupplungsvorrichtungen, Signale usw., sowie Auszüge aus der Betriebsordnung, der Signalordnung und anderen Betriebsvorschriften. Dieser Teil des Werkes ist von den Geheimen Bauräten Bathmann und Bork in Berlin und Schumacher in Potsdam geschrieben und zeichnet sich neben seiner klaren Fassung durch die Beigabe einer großen Zahl guter Zeichnungen, besonders von den inneren Einrichtungen der neueren Personenwagen, aus.

Der weitere Inhalt des Werkes behandelt die Krankheiten vornehmlich des Eisenbahnpersonals, die Krankenbeförderung, die Maßnahmen gegen ansteckende Krankheiten, die Anstellung und Erhaltung der Beamten und Arbeiter, die Wohlfahrtseinrichtungen für sie und den bahnärztlichen Dienst.

*) Preis 10 ℳ, gebunden 11,50 ℳ

Aus dem reichen Inhalt des Werkes mögen hier einige Einzelheiten hervorgehoben und mit Bemerkungen begleitet werden.

Die statistischen Ermittlungen haben ergeben:

1. Der Prozentsatz der Todesfälle und Krankheitstage bei den Eisenbahnangestellten ist erheblich größer, als bei der übrigen Bevölkerung.

2. Unter den Eisenbahnangestellten erkranken am häufigsten die Lokomotivführer und Heizer, obgleich verhältnismäßig weniger Angestellte dieser Personalgruppe im Dienste in die höheren Altersstufen gelangen. Es entfallen auf je 100 Beamte Erkrankungen bei den:

Zugbeförderungsbeamten	82
Zugbegleitungsbeamten	64
Bahnbewachungsbeamten	38
Stationsbeamten	32

3. Die häufigsten Krankheiten der Zugbeförderungsbeamten sind Rheumatismus und Krankheiten der Verdauungsorgane. Es erkrankten von je 100 Beamten an:

	Rheumatismus	Verdauungskrankheiten
Zugbeförderungsbeamte	19,34	20,94
Zugbegleitungsbeamte	11,99	14,88
Bahnbewachungsbeamte	7,03	8,19
Stationsbeamte	5,34	7,73

Auch in bezug auf Krankheiten des Nervensystems stehen die Zugbeförderungsbeamten mit 4,75 % am ungünstigsten, während sie bei Krankheiten der Atmungsorgane mit 10,83 % den Zugbegleitungsbeamten um ein weniges nachstehen. Es mag dies daran liegen, daß die letzteren mehr dem Staube ausgesetzt sind, als die ersteren.

Die vorstehende Angabe unter 1. entstammt einer englischen Statistik aus dem Jahre 1882. Die Angaben unter 2. und 3. sind der Krankheitsstatistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für die Jahre 1883 bis 1887 entnommen. Wir bedauern mit dem Verfasser, daß diese statistischen Erhebungen nur fünf Jahre lang durchgeführt und danach eingestellt worden sind.

Es ist wohl mit Sicherheit anzunehmen, daß die Erschütterungen, denen das auf der Maschine stehende Personal fortwährend ausgesetzt ist, auf dessen Gesundheit einen sehr nachteiligen Einfluß üben. Doch ist in vorliegendem Werke der Bemühungen der Techniker, dem Übel durch federnde Trittbretter und besonders durch federnde, die Obliegenheiten des Personals nicht hindernde Sitze entgegenzuwirken, kaum gedacht worden.

Überhaupt hätte auf die großen Fortschritte, die bezüglich der diensterleichternden und schützenden Einrichtungen in der Neuzeit gemacht worden sind, wohl näher eingegangen werden können. Ältere Leute werden sich noch gut der Führerstände auf den Lokomotiven erinnern, wie sie ohne Dach und Wände kaum mit zwei kleinen vorderen Schutzblechen versehen waren, hinter denen Führer und Heizer gegen den Ansturm von Schnee und Regen notdürftige Deckung suchten. Zuerst die Amerikaner führten die überbauten Führerstände ein und sind uns noch jetzt in deren bequemer Einrichtung überlegen. — Auch die Zeit der offenen Bremsersitze liegt nicht so fern; bei den Personenzügen sind ja günstigerweise die Bremser überhaupt entbehrlich geworden. — Wie beschwerlich und anstrengend war früher der verantwortungsvolle Dienst der Weichenwärter, besonders im Winter bei schlechtem Wetter! Jetzt tut der Weichen- und Signalstellwerkswärter seinen Dienst im Zimmer. Als ein sehr bedeutsamer Fortschritt in der Fürsorge für das Fahrpersonal ist auch die Einrichtung zweckmäßiger Übernachtungsräume und der Bau eigener Gebäude zu diesem Zwecke auf großen Bahnhöfen hervorzuheben. Auch diese Anlagen sind erst in neuester Zeit entstanden.

Es ist gewiß von großem Interesse, den Einfluß aller solcher Fortschritte auf die Gesundheitsverhältnisse der betreffenden Beamten und auf die Dauer ihrer Diensttüchtigkeit statistisch zu verfolgen, und es wäre deshalb sehr zu wünschen, daß man an maßgebender Stelle wieder mehr der Krankheitsstatistik im Eisenbahndienste sich annehmen möchte.

Nicht weniger bedeutend zeigen sich die Fortschritte, die in neuerer Zeit in der Fürsorge für die Reisenden gemacht sind. Das Brähmer-Schwechtensche Werk beschränkt sich meist auf eine kurze, etwas trockne Anführung der jetzt bestehenden Einrichtungen und Vorschriften, ohne ihr Werden und die früheren Zustände zu berücksichtigen. Der Bearbeiter der neuen Auflage bemerkt nur gelegentlich, daß die meisten Wünsche, die der erste Verfasser in bezug auf die Beseitigung von gesundheitsschädigenden Mängeln noch gestellt habe, jetzt bereits erfüllt und das Gewünschte sogar weit übertroffen sei. Erinnert werde hier unter anderem an die Einrichtung reichlicher Sonderabteile für Frauen auch in der dritten und vierten Wagenklasse; sowie für Raucher und Nichtraucher; an die Einführung breiterer Sitze, größeren Luftraumes, von Dachaufbauten mit Oberlicht und zugfreier Lüftung; an die außerordentlich verbesserte Erleuchtung und Heizung, die bessere Abfederung der Wagenkasten, den Einbau von Aborten, die von den Abteilen aus zugänglich sind, an deren viel sauberere Haltung, das Anbringen von Sitzbänken in der IV. Klasse, von Fenstervorhängen in dieser und der III. Klasse usw. Überall erkennen wir das lebhafte Bestreben, die Beschwerden und Schädlichkeiten des Reisens tunlichst herabzumindern, und es ist bemerkenswert, daß dies Bestreben nicht wie früher zumeist den oberen, sondern jetzt vornehmlich auch den unteren Klassen sich zuwendet.

Aus den im vierten Abschnitte des Werkes zusammengestellten, gegen Pest und Cholera gerichteten Maßnahmen ist zu entnehmen, daß gegen früher eine viel mildere Auffassung Platz gegriffen hat und ein weniger gewaltsames Eingreifen für ausreichend erachtet wird. Man braucht nur an die bei früheren Volksseuchen auf manchen Eisenbahnen vorgekommenen Härten, fast Grausamkeiten, zu denken, durch die Not und Schrecken erst recht gesteigert wurden, um dies beifälligst anzuerkennen.

Unter den „Wohlfahrtseinrichtungen für Beamte und Arbeiter“ haben die Übernachtungsräume für das Fahrpersonal durch Einfügung von 10 Blatt Zeichnungen der betreffenden Gebäude auf den Bahnhöfen Troisdorf und Cöln-Gereon eine besondere Berücksichtigung gefunden. Auch das vom Verein Deutscher Lokomotivführer in Hann.-Münden errichtete Erholungsheim ist in Ansichten und Grundrissen dargestellt.

Besonders eingehend wird über die „Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft“ berichtet. Der Abteilung A, die den Aufgaben der gesetzlichen Invaliditäts- und Altersversicherung entspricht, gehörten Ende 1901: 225 828 Mitglieder, der Abteilung B, die Zusatzrenten, Witwen-, Waisen- und Sterbegelder gewährt, 185 346 Mitglieder an. An Beiträgen sind von der Eisenbahnverwaltung im Berichtsjahre 1901 zur Abteilung A rund 1 500 000 ℳ, zur Abteilung B rund 2 250 000 ℳ gezahlt worden. Die Arbeiterpensionskasse hat zwei Lungenheilstätten (Moltkefels in Schreiberhau und Stadtwald in Melsungen) gebaut, die ihren lungenkranken Mitgliedern dienen.

Der hohen Bedeutung, welche die deutschen Arbeiterversicherungsgesetze, bei denen man ursprünglich nur sozialpolitische Zwecke, den Schutz der Arbeiter gegen Not und Verarmung, im Auge hatte, auch auf volksgesundheitlichem Gebiete erlangt haben, mag hier beiläufig noch mit einigen Worten gedacht werden. Während früher die Arbeiterbevölkerung zum großen Teile überhaupt kaum in der Lage war, in Erkrankungsfällen ärztliche Hilfe, wenn nicht armenärztliche, in Anspruch zu nehmen, gewähren die Krankenkassen jetzt alles, was zur Genesung nötig ist. Auch tritt die Behandlung schon möglichst früh ein, so daß Verschleppung vermieden und die Heilung erleichtert wird. Neben dieser regelmäßigen Krankenpflege haben die Krankenkassen auch vielfach für die Anlage von Heilanstalten, Erholungsheimen, Volksbädern usw. Sorge getragen. Berliner Krankenkassen haben selbst mit Milch-

pächtern Verträge geschlossen, um ihren Mitgliedern gute und preiswerte Milch zu verschaffen. Vornehmlich aber entwickeln die Berufsgenossenschaften der Unfallversicherung und die Versicherungsanstalten der Invalidenversicherung im eigenen Interesse eine kraftvolle und umfangreiche Tätigkeit, um den Versicherten die Arbeits- und Erwerbstätigkeit zu erhalten oder wiederherzustellen. Besonders haben die letztgenannten Anstalten hierin Großes geleistet. Am Kampfe gegen die Tuberkulose, durch die die meisten Invaliditätsfälle veranlaßt werden, beteiligen sie sich auf das Lebhafteste. Bis zum Jahre 1901 hatten sie eigene Heilanstalten und Erholungshäuser im Werte von 24 000 000 ℳ errichtet und mit 127 000 000 ℳ an der Errichtung solcher, wie auch von Volksbädern, Blindenheimen, Schlachthäusern, Wasserleitungen usw. sich beteiligt.

Bei Besprechung der Wohlfahrtseinrichtungen für Beamte und Arbeiter sind im Brähmer-Schwechtenschen Werke die betreffenden Einrichtungen in den Eisenbahnwerkstätten nicht erwähnt; aber auch bei diesen ist in neuerer Zeit vieles geschehen, um die Arbeiter gesund und kräftig zu erhalten. Neben der Schaffung geräumiger, heller, gut gelüfteter und im Winter ausreichend geheizter Arbeitsstätten wären hier die Sicherungen gegen Unfälle, die Anlage besonderer Wirtschaften und Badeanstalten sowie von eigenen Kaffeeküchen zu nennen. In betreff der letzteren ist hervorzuheben, daß sie vorzüglich geeignet sind, den Branntweintrinkern entgegenzuwirken. Der Kaffee wird mit Dampf gekocht und in großen Blechkannen mehrmals täglich den einzelnen Arbeitsplätzen zugetragen, wo ihn die Arbeiter gegen vorher gelöste Gutscheine empfangen. Für den geringen Preis von 1—2 ₰ kann so ¼ l Kaffee von recht guter Beschaffenheit geliefert werden. Die Erfahrung hat gezeigt, daß die Arbeiter in allmählich zunehmendem Maße reichlichen Gebrauch von dieser Einrichtung machen.

Ein weiterer Abschnitt des Werkes behandelt unter der Überschrift „Das Rettungswesen bei den Eisenbahnen“ in sehr eingehender Weise unter Beifügung guter Abbildungen sowie der von der preußischen und bayerischen Verwaltung erlassenen bezüglichen Vorschriften und Anleitungen die Rettungskästen, Tragbahren, Rettungswagen, Hilfsgerätewagen, Hilfszüge und die Alarmierung bei Unfällen. Eine beigeheftete Karte zeigt die Verteilung der Rettungswagen und Hilfszüge auf den Stationen der preußischen, bayerischen und sächsischen Eisenbahnen.

In einem letzten kurzen Abschnitte werden die bahnärztlichen Obliegenheiten und der bahnärztliche Dienst überhaupt noch einer Besprechung unterzogen. Seine große Bedeutung sei wohl mehr und mehr erkannt und gewürdigt worden; doch bleibe in bezug auf die innere Verfassung dieses Dienstes und die Stellung der Bahnärzte im Betriebe noch manches zu wünschen übrig. Auch die letzteren selbst könnten noch mehr mitwirken an der Erforschung der Gefahren, welche Leib und Leben durch den Eisenbahnbetrieb bedrohen: an der Eisenbahnhygiene.

Ilfeld am Harz. Wolff.

Zum 100 jährigen Geburtstag August Borsigs.

Am 23. d. M. waren 100 Jahre verflossen, seit der Begründer der seinen Namen tragenden weltbekannten Firma A. Borsig in Breslau das Licht der Welt erblickte. August Borsig war der Sohn eines Zimmermanns, erlernte anfangs auch selbst dieses Handwerk, besuchte dann in seiner Vaterstadt die Königliche Provinzialkunst- und Handwerksschule und zeichnete sich schon hier durch Leistungen in der Mechanik und im Freihandzeichnen aus. Im Jahre 1823 kam er nach Berlin, wo er in das erst vor einigen Jahren von Beuth begründete Gewerbeinstitut aufgenommen wurde. Im September 1825 trat er in die Egellssche Maschinenfabrik ein, in der er schon 1827 als Faktor für die Gießerei und die davon abhängigen Werkstätten angestellt wurde. Mit einem ersparten Kapital von 10 000 Talern erwarb er im Jahre 1837 neben der Egellsschen Fabrik am Oranienburger Tor in Berlin ein Grundstück von 1357 Quadratruten (= beinahe 2 ha), auf dem er einen Gießereibetrieb zunächst in Bretterbuden begann. Am 23. Juli 1837 wurde der erste Guß fertiggestellt; die vier Löwen an der Löwenbrücke im Berliner Tiergarten gehörten zu den ersten Gußstücken der Fabrik. In jene Zeit fallen auch die ersten Anfänge des preußischen Eisenbahnwesens; Borsigs Blick war von Anbeginn an auf den Bau von Lokomotiven gerichtet, um das darin bisher alleinherrschende Ausland aus dem Felde zu schlagen. Die erste Borsigsche Lokomotive wurde im Jahre 1841 an die Berlin-Anhalter Bahn geliefert. Im Jahre 1843 schlug eine Borsigsche Lokomotive bei einer Probefahrt auf der Stettiner Bahn bei Chorin ihre englische Wettbewerber. Nun folgten Bestellungen preußischer Eisenbahnverwaltungen in großer Zahl. Die Borsigsche Fabrik lieferte in den Jahren bis 1854 fast ausschließlich die preußischen Lokomotiven und begann im Jahre 1853 auch mit Lieferungen an das Ausland. Am 25. März 1854 feierte A. Borsig das Fest der 500. Lokomotive. Schon 1847 hatte er in Moabit ein eigenes Eisenwerk begründet und dies 1850 durch Ankauf der der Seehandlung gehörigen Maschinenfabrik erweitert. Kurz darauf kaufte er in Oberschlesien Kohlengruben und errichtete dort eine Hochofenanlage, die den Anfang des großartigen Borsigwerks bildete, das von seinem Sohne Albert zu besonderer Blüte gebracht wurde.

Wenige Monate nach jenem Fest der 500. Lokomotive, am 7. Juli 1854, wurde August Borsig seinem arbeit- und tatenreichen Leben, dessen 50. Jahr er eben vollendet hatte, durch einen Schlaganfall entrissen. Aber das von ihm geschaffene Werk besteht fort. Sein tatkräftiger Sohn Albert erweiterte das Werk vielfach und brachte es zu glänzendem Ruhme, so daß das Fest der 1000. Lokomotive, das schon im Jahre 1858 gefeiert werden konnte, ein wahres Berliner Volksfest war. Auch Albert Borsig wurde viel zu früh, am 10. April 1878, dahingerafft, kaum 49 Jahre alt. Es folgte für die Borsigschen Werke die traurige Zeit einer vormundschaftlichen Verwaltung, die erst 1894 endete. Erst wenige Jahre hatten die beiden ältesten Söhne Albert Borsigs, Arnold und Ernst, in jugendlichem Alter die schwierige Geschäftsleitung übernommen, da traf am 1. April 1897 ein neuer schwerer Schlag die Familie und die Werke: der älteste der drei Gebrüder Borsig, Arnold, starb bei einem Rettungswerk auf der zur Verwaltung gehörigen Hedwigwunschgrube in Oberschlesien als ein Opfer heldenhafter Pflichttreue. Seitdem stehen die Borsigschen Werke unter der Leitung der beiden Brüder Ernst und Konrad Borsig und sind unter ihnen zu neuer Blüte gelangt, von der das in Nr 49 Jahrg. 1902 d. Ztg. eingehend beschriebene schöne Fest der 5000. Lokomotive ein beredtes und glänzendes Zeugnis ablegte. Unter den deutschen Lokomotivfabriken steht A. Borsig nach wie vor an hervorragender Stelle. Noch in neuester Zeit hat die von der Firma hergestellte Schmidt-Garbesche Heißdampflokomotive bedeutenden Erfolg errungen.

Wie August Borsig der Begründer des deutschen Lokomotivbaues war, wie sein Sohn Albert der Borsigschen Lokomotive Verbreitung über die ganze Welt zu verschaffen wußte, so bürgt die jetzige Leitung des Werkes durch die Enkel dafür, daß die Erzeugnisse der Firma A. Borsig ihren vornehmen Platz in der Industrie Deutschlands und der ganzen Welt auch ferner behaupten werden, wie heiß er auch bei dem wachsenden Wettbewerb umstritten werden möge. v. M.

Über die 75 cm-Spurweite.

Von Schwabe, Geheimem Regierungsrat a. D.

In den Nummern 27, 29, 30 und 37 d. Ztg. sind zahlreiche Bedenken gegen die Anwendung der 75 cm-Spurweite sowohl im allgemeinen, als insbesondere auch in betreff der Bahn Dar-es-Salaam-Mrogoro erhoben worden. Da ein Eingehen auf alle Bedenken zu viel Raum beanspruchen würde, beschränken wir uns auf folgende Bemerkungen:

Baukosten. In bezug auf die Abnahme der Baukosten bei Verminderung der Spurweite finden wir eine sehr wertvolle Auskunft in der neuesten, dem Hause der preußischen Abgeordneten zugegangenen Denkschrift über die Entwicklung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Preußen. Es heißt dort S. 8 unter 10. Anlagekapital:

Das Anlagekapital sämtlicher nebenbahnähnlichen Kleinbahnen von im ganzen 7328,6 km Länge stellt sich auf 383 040 729 ℳ; es entfallen somit auf 1 km durchschnittlich 52 267 ℳ. 1 km nebenbahnähnliche Kleinbahn kostet durchschnittlich in Vollspur 79 553 ℳ, in 1 m-Spur 52 310 ℳ, in 0,75 m-Spur 37 301 ℳ, in 0,60 m-Spur 22 254 ℳ; die kilometrischen Baukosten dieser vier Spurweiten verhalten sich somit annähernd wie

1	: 1,7	: 2,35	: 3,57
0,60 m	0,75 m	1 m	1,435 m.

Die in den deutsch-afrikanischen Schutzgebieten gemachten Erfahrungen bieten den vorstehenden, umfangreichen, statistischen Ermittlungen gegenüber, besonders aber wegen der großen Verschiedenheit der Verhältnisse nur geringen Anhalt; immerhin wird ihre Mitteilung nicht ohne Interesse sein. Es betrugen nämlich die kilometrischen Baukosten:

a) bei 0,60 m Spurweite: für die 570 km lange Otavibahn nach dem den Zeitungen zufolge an die Firma Arthur Koppel in Berlin verdungenen Preis 25 840 ℳ, für die 382 km lange Bahn Swakopmund-Windhuk 36 649 ℳ;

b) bei 0,75 m Spurweite: für die 122 km lange Bahn Lome-Palime nach dem von der Budgetkommission für die Zinsgarantie angenommenen Betrage rund 64 000 ℳ, für die 220 km (die Angaben schwanken zwischen 220 und 230 km) lange Bahn Dar-es-Salaam-Mrogoro nach der Gesetzesvorlage rund 85 000 ℳ;

c) bei 1 m Spurweite: für die Strecken der Usambarabahn: Tanga-Muhesa (40 km) Höhe der der früheren Gesellschaft erwachsenen Kosten 56 000 ℳ, Muhesa-Korogwe (44 km) nach dem Kostenanschlage 49 300 ℳ und Korogwe-Mombo (44 km) nach dem Kostenanschlage 70 900 ℳ, ferner bei der Bahn Dar-es-Salaam-Mrogoro (220 km) nach der Gesetzesvorlage 100 000 ℳ.

Leistungsfähigkeit. Von verschiedenen Seiten, u. a. auch von der deutschen Kolonialgesellschaft, ist der Vorwurf gegen die 0,75 m-Spur erhoben worden, daß diese nicht leistungsfähig genug sei. Werden in Ermangelung näherer Angaben über die Verkehrsverhältnisse der Bahn Dar-es-Salaam-Mrogoro die Betriebsergebnisse der Usambarabahn zugrunde gelegt, so ergibt sich folgendes: Die 84 km lange Bahn ist bereits mehrere Jahre im Betrieb und durchzieht eine durch zahlreiche Plantagen schon weit entwickeltere Gegend. Nun sind im letzten Berichtsjahre 1902 befördert worden: auf der Strecke Tanga-Korogwe 1095 Weiße und 13 106 Farbige, zusammen 14 201 Personen sowie 1594 t Güter, auf der Strecke Korogwe-Tanga 945 Weiße und 13 404 Farbige, zusammen 14 349 Personen sowie 1194 t Güter, mithin bei 300 Betriebstagen im Durchschnitt täglich auf der Strecke Tanga-Korogwe 3 bis 4 Weiße, 44 Farbige und 5,3 t Güter, auf der Strecke Korogwe-Tanga 3—4 Weiße, 45 Farbige (Ausfuhr) und rund 4 t Güter.

Im Vergleich hiermit wird es genügen, auf die Betriebsergebnisse der Oberschlesischen Schmalspurbahnen, 0,785 m Spurweite, hinzuweisen, welche im Jahre 1902 bei 136,38 km Betriebslänge 3 554 908 t oder bei 300 Betriebstagen täglich rund 11 850 t beförderten, also über 100 mal mehr als die Usambarabahn nach mehrjährigem Betriebe.

Fahrgeschwindigkeit. In dem Aufsatz in Nr 37 ist u. a. auch auf die Nachteile hingewiesen, welche die geringere Spurweite für die Fahrgeschwindigkeit haben soll, und dabei bemerkt worden, daß die 230 km lange Bahn Dar-es-Salaam-Mrogoro auf 75 cm-spurigem Gleis in 16—18 Stunden, auf 1 m-spurigem in 8—10 Stunden durchfahren werden könnte. Diesem zum erstenmal erhobenen Einwand gegen die 0,75 m-Spur dürfte zwar bei dem geringen Personenverkehr, vornehmlich an Weißen, und da ein Bedürfnis, für die Personenbeförderung besondere Züge einzulegen, wohl niemals eintreten wird, keine Bedeutung beizumessen sein; dessen ungeachtet wollen wir nicht unerwähnt lassen, daß auf den bosnischen Bahnen (0,76 m Spurweite) die Beförderung der Personenzüge auf der 269 km langen Strecke Bosna-Brod-Sarajevo, auf welcher in jeder Richtung 4 Züge mit Personenbeförderung verkehren, in 8 Stunden 53 Minuten, also mit der gleichen Geschwindigkeit wie bei der Meterspur befördert werden.

Schlußwort der Schriftleitung.

Wir geben dem vorstehenden Beitrag zur Frage der Spurweite, die aus Anlaß der Beratungen über die ostafrikanische Bahn sehr lebhaft erörtert worden ist und auch in den letzten Tagen die Tagespresse noch einmal stark beschäftigte, Raum mit dem Bemerken, daß wir damit die Erörterungen über den Gegenstand als abgeschlossen betrachten. Inzwischen hat sich die Budgetkommission des Reichstages dahin entschieden, die Meterspur zur Annahme zu empfehlen. Der Reichstag hat dementsprechend auch mit erheblicher Mehrheit Beschluß gefaßt.

Die von Herrn Geheimerat Schwabe entwickelten Gesichtspunkte vermögen uns ebensowenig von der Richtigkeit der 75 cm-Spur zu überzeugen, wie die von ihren Anhängern gemachten Versuche, den Reichstag noch in letzter Stunde für diese Spurweite zu erwärmen.

Wir haben stets daran festgehalten und bleiben auch heute dabei stehen, daß im vorliegenden Falle die 75 cm-Spur nicht am Platze war. Wenn es sich darum gehandelt hätte, ob 75 cm-Spur oder überhaupt keine Bahn, konnte freilich die Wahl nicht schwer sein: eine mangelhafte Maschine ist sicher besser, als eine vollkommenere, wenn man letztere nicht haben kann. Den Gründen, mit denen die geringere Spur gegenüber der Meterspur verteidigt wird, ins einzelne nachzugehen, fehlt der Raum. Nur noch einige wenige Bemerkungen möchten wir beifügen. Von der Kölnischen Zeitung ist ins Feld geführt, daß jemand, der eine 100 pferdige Maschine brauche, sich keine 300 pferdige bestelle. So liegt die Angelegenheit nicht; die Frage läuft vielmehr darauf hinaus, welche Art Maschine für eine zu leistende Arbeit unter dem Gesichtspunkt beschafft werden soll, daß diese Arbeit, sei es auch mit mäßig größeren Anschaffungskosten, möglichst zweckmäßig und wirtschaftlich verrichtet werde und ferner eine unbeschränkte Ausdehnung des Betriebes ermögliche. Ferner ist bemerkenswert, daß von manchen Seiten die spärlichen Beispiele ausgedehnterer Bahnen herausgesucht und in günstiges Licht gestellt werden, die die 75 cm-Spur haben. Wir haben schon früher darauf hingewiesen, daß man eine Regel nicht nach den Ausnahmen bilden soll. Der beständig wiederkehrende Hinweis, daß die Spurweite im Verhältnis zu dem zu erwartenden Anfangsverkehr stehen sollte, kann am besten mit dem Vorgehen der Amerikaner und Engländer widerlegt werden, die vollspurige und übernormalspurige — breitspurige im eigentlichen Sinne — Bahnen in völlig unbesiedelte Gegenden vortreiben, um deren Erschließung es ihnen zu tun ist. Wir wissen auch, daß mit der Lehmannschen Einschienenbahn, die ja die geringste Spurweite, nämlich Null, besitzt, große Lasten befördert werden können, und doch wird man derartige Bahnen ebensowenig wie etwa Kabelbahnen, die ebenfalls eine ausgiebige Leistungsfähigkeit besitzen, für die geeigneten Verkehrsmittel zur Aufschließung neuer Länder ansehen. Auch wurde darauf hingewiesen, daß militärische Rücksichten bei der ostafrikanischen Bahn wenig ins Gewicht fallen. Ein derartiger Einwurf läßt sich mit einem Hinweis auf die Bahn in Deutsch-Südwestafrika ohne weiteres beseitigen, deren unzulängliche Leistungsfähigkeit sich in letzter Zeit genug klar herausgestellt hat.

Im übrigen steht doch auch ein Teil der Tagespresse auf dem Boden unserer Auffassungen; wir weisen in dieser Beziehung auf einen sehr lesenswerten Aufsatz in den Berliner Neuesten Nachrichten vom 9. Juni (Morgenausgabe) hin. Die Kleinbahngesellschaften werden wohl durchweg unseren Standpunkt teilen, die ja auch den Unterschied zwischen Theorie und Praxis am besten zu würdigen wissen. Jedenfalls ist bei uns in Deutschland die Neigung der Kleinbahngesellschaften dahin gerichtet, die kleinsten Spurweiten von 60, 70, 75 cm möglichst zu vermeiden und Spuren von mindestens 1 m bis zur Vollspur anzuwenden. Umsomehr wird man sie — zumal nach den Erfahrungen mit der Bahn in Deutsch-Südwestafrika — in den Kolonien vermeiden, in denen die gute Instandhaltung der allzu empfindlichen Einrichtungen der Bahnen schmalster Spurweite mit ganz anderen Schwierigkeiten verbunden ist, als hierzulande.

Nach allem können wir nur der Befriedigung darüber Ausdruck geben, daß wir — wie wir annehmen dürfen — durch unsere Mitteilungen ein Teil dazu beigetragen haben, die Entschließung der maßgebenden Kreise im Sinne der Meterspur zu fördern. K.

Über elektrische Bahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Vor einiger Zeit (Ende März 1904) erschien in Philadelphia eine Broschüre, herausgegeben von der Bankfirma Graham & Co., in welcher die Entwicklung des elektrischen Bahnbetriebes eingehend behandelt wird. Die in dieser Broschüre enthaltenen Angaben stammen aus dem statistischen Amte in Washington, sind also zuverlässig und erstrecken sich bis zum Ende des Fiskaljahres 1902, das ist also bis 1. Juli 1903, da in den Vereinigten Staaten die Fiskaljahre immer vom 1. Juli eines Jahres bis zum 30. Juni des künftigen Jahres laufen. Einige Tage nach dem Erscheinen dieses inhaltreichen Schriftchens haben die Herausgeber von „Poors manual of Railroads" den Teil dieses bekannten Nachschlagwerkes, welcher sich mit den elektrischen Straßenbahnen befaßt, als Sonderabdruck veröffentlicht, und bildet diese Veröffentlichung teils eine Bestätigung, teils eine wünschenswerte Ergänzung der in der Grahamschen Schrift enthaltenen Angaben, Ergänzung schon insofern, als sie den Zeitraum bis 1. Oktober 1903 in Besprechung zieht.

Im Jahre 1903 bestanden in den Vereinigten Staaten 987 Straßenbahngesellschaften, von denen 817 selbst den Betrieb führten, während die übrigen ihr Eigentum an andere Gesellschaften verpachtet hatten. Die Gesamtlänge der Straßenbahnen betrug am 1. Oktober 1903: 24 561,05 englische Meilen, wovon 23 869,59 Meilen im elektrischen Betriebe standen. Zu diesen 23 869,59 Meilen kommen noch 126,99 Meilen solcher Bahnen, welche außer mit Elektrizität noch mit anderen Fortbewegungskräften betrieben werden. Im Jahre 1894 hatte die Länge der mit Elektrizität betriebenen Straßenbahnen 10 258,13 Meilen betragen, so daß sie sich innerhalb des letzten Jahrzehnts um 13 631,46 Meilen, d. i. um mehr als 130 % vermehrt hatte.

Das Anlagekapital der Gesellschaften setzt sich zusammen aus 1 920 056 000 D. Stammaktien, 173 279 533 D. Vorzugsaktien und 1 341 429 727 D. fundierter Schulden, insgesamt also über 14 Milliarden Mark. Zur Emission sind bisher aber nicht die ganzen von der Regierung bewilligten Beträge gelangt, sondern nur 1 187 642 781 D. Stammaktien, 127 930 179 D. Vorzugsaktien und 992 709 139 D. Bonds, so daß sich der in Straßenbahnen in den Vereinigten Staaten am 1. Oktober 1903 angelegte Betrag auf 2 308 282 099 D. belief. Es stellt sich sonach das Anlagekapital auf 92 287 D. für die Meile Strecke, von welchem Betrage 52,3 % auf das Aktienkapital und 46,7 % auf die fundierte Schuld entfielen. Vom 1. Juli 1902 bis 1. Juli 1903 wurden von sämtlichen Bahnen 5 871 957 830 Personen befördert, und wurden 1 099 256 774 Wagenmeilen gefahren, von welchen 13 858 972 der Beförderung von Fracht und Post galten. An Zinsen wurden durchschnittlich 4,4 % bezahlt, an Dividenden wurden durchschnittlich verteilt 5,1 %.

Die Bilanz der 967 Gesellschaften ergibt für das Fiskaljahr 1902 folgende Zahlen:

Haben:	Kosten der Bahn und Ausrüstung	2 167 634 077 D.
	Andere Anlagen	152 513 997 „
	Bar Kasse	28 021 853 „
	Guthaben	22 448 700 „
	Vorräte	10 610 928 „
	Verschiedenes	19 218 395 „
	zusammen:	2 400 447 950 D.
Soll:	Aktienkapital	1 266 883 289 D.
	Gedeckte Schuld	974 112 422 „
	Laufende Schulden	101 704 634 „
	Aufgelaufene Zinsen u. Dividenden	17 041 493 „
	Gewinn	40 706 112 „
	zusammen:	2 400 447 950 D.

799 Gesellschaften legten die Ergebnisse für das Fiskaljahr 1902 mit folgenden Zahlen vor:

Roheinnahmen	247 553 999 D.
Betriebsunkosten	142 312 597 „
Reineinkommen	105 241 402 D.
Anderweitige Einnahmen	2 950 628 „
Gesamteinkommen	108 192 030 D

Im benachbarten Kanada ist die Entwicklung des elektrischen Bahnbetriebes weit hinter der in den Vereinigten Staaten zurückgeblieben. Im Jahre 1894 hatte sich in diesem großen Lande, das Europa an Ausdehnung übertrifft, die Länge der in Betrieb gesetzten Straßenbahnen alles in allem auf 431,55 Meilen gestellt, von denen 40,55 Meilen mit Pferden und 391 Meilen mit Elektrizität betrieben wurden. Im Jahre 1903, also 10 Jahre später, hatte sich die Gesamtlänge des Straßenbahnnetzes auf 698,81 Meilen erhöht. Das ganze in den Straßenbahnen angelegte Aktienkapital belief sich auf 32 838 080 D. und die gedeckte Schuld auf 16 813 544 D.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Verhandlung des preußischen Herrenhauses über die Nebenbahnvorlage** am 23. d. M. gab dem Staatsminister v. Budde Anlaß, gegenüber den Beschwerden konservativer Abgeordneten über die scharfe Heranziehung der Kreise und Gemeinden zu den Grunderwerbskosten in den östlichen Provinzen, insbesondere in Posen, auf den großen wirtschaftlichen Nutzen der Eisenbahnen hinzuweisen und zu betonen, daß die Grunderwerbspreise leider von den Besitzern vielfach übermäßig in die Höhe geschraubt würden. Der Grundsatz der Heranziehung der Beteiligten zu den Grunderwerbskosten sei durchaus gesund. Erst durch die Bereitwilligkeit zu dieser Beteiligung zeige sich die Baunotwendigkeit. Ließe man diesen Grundsatz fallen, so werde die Jagd nach Eisenbahnen erst recht beginnen und es würden schließlich Bahnen gebaut werden, deren Bau man wegen ihrer Ertraglosigkeit nachher bereue. Wenn der Ausbau der Kleinbahnen nachgelassen habe, so liege dies mit darin, daß es eben Gegenden gebe, in denen auch für eine Kleinbahn nicht genügend Personen- und Güterverkehr zu erwecken sei. Den ausgesprochenen Wünschen auf schnelleres Fahren hoffe er durch die jetzt vom Reichseisenbahnamt genehmigte Zulässigkeit einer Geschwindigkeit von 50 km statt bisher 40 km in der Stunde willfahren zu können. Die Vorlage gelange demnächst an den Bundesrat und es werde möglich sein, noch in diesem Jahre den Fahrplan entsprechend umzuarbeiten. Den Schnellzugwünschen gegenüber wies der Minister auf das treffende Wort seines Amtsvorgängers hin; ein Schnellzug sei für jedermann ein Zug, der an seiner Station halte und an den anderen vorüberfahre. Er bat, alle örtlichen Fahrplanwünsche den betr. Eisenbahndirektionen mitzuteilen, die tun würden, was sich mit Betrieb und Betriebssicherheit vertrage.

— **Vorortverkehr für Großstädte.** Im preußischen Herrenhause kam am 24. d. M. eine Petition um Einrichtung eines Vorortverkehrs für die Strecke Breslau-Deutsch-Lissa zur Erörterung. Die Kommission hatte beantragt, die Petition der Regierung zur Erwägung zu überweisen und zugleich die Regierung zu Erwägungen über die Einrichtung des Vorortverkehrs für Großstädte im allgemeinen aufzufordern. Der Regierungsvertreter Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat Dr v. d. Leyen erklärte u. a. folgendes: Wenn man den Vorortverkehr zwischen Breslau und Deutsch-Lissa einrichten wolle, dann werden sich auch andere Vororte und auch andere Städte mit ähnlichen Wünschen melden. Er sei vom Herrn Minister beauftragt, dessen Stellung zu der Frage des Vorortverkehrs auseinander zu setzen. „Im allgemeinen sind die Bestrebungen der großen Städte, durch niedrige Tarife den Verkehr zwischen ihnen und den nahegelegenen Orten zu erleichtern, in jeder Beziehung gefördert worden, und zwar durch außerordentlich billige Monatskarten, Sonntagskarten und Arbeiterkarten. Wenn Sie sich einmal den Berliner Verkehr ansehen, so werden Sie finden, daß die bei weitem größte Anzahl der Reisenden auf der Stadtbahn und der Vorortbahn sich der Monatskarten bedient. Auf der anderen Seite sind auch die Gemeinden durch immer weitergehende Einführung des elektrischen Straßenbahnbetriebes bestrebt gewesen, eine Verbesserung der Wohnungsverhältnisse herbeizuführen; infolgedessen muß die Regierung, wo solche elektrischen Vorortbahnen in größerem Umfange bestehen, ein gewisses Bedenken tragen, durch Einführung neuer Staatsvorortbahnen diesen Gemeindebahnen Konkurrenz zu machen. Dazu können noch einige Nebenerscheinungen treten. Es wird befürchtet, daß eine derartige Preisermäßigung die ländliche Bevölkerung noch mehr in die Großstädte hineinziehen könnte. Manche Anträge auf Ermäßigung der Tarife in der Nähe der Großstädte treten an uns heran, namentlich von Besitzern, die von einer solchen Verbilligung eine Erhöhung der Wohnungspreise auch in der Umgegend der Großstadt erwarten. Solchen Bestrebungen wird die Regierung schwerlich ihre Förderung angedeihen lassen. Auch die finanziellen Bedenken sind nicht außer acht zu lassen. Die Kosten neuer notwendiger Bahnen

und Bahnhöfe würden doch zum Teil nicht unerheblich werden. Ich kann im Auftrage des Herrn Ministers versichern, daß er selbstverständlich den Antrag der Kommission, wenn er angenommen werden sollte, nach der wirtschaftlichen und finanziellen Seite eingehend prüfen würde, sich aber seine Entschließung natürlich vorbehalten müßte.“ Graf v. Schlieben bemerkte hierauf, zweifellos würden auch andere Städte nachdrängen, wenn Breslau mit seiner Petition Erfolg hätte. Er wisse aber nicht, warum die Staatsregierung sich davor fürchte. Je größer der Verkehr, desto größer auch die Einnahmen, und es sei doch gleichgültig, ob sie aus Monatskarten oder aus dem Vorortverkehr erwachsen. Allerdings werde es vielleicht notwendig sein, die Eisenbahnanlage etwas zu vergrößern, aber nachdem die Regierung den Berliner Vorortverkehr eingeführt habe, müsse man sagen: was Berlin recht ist, ist den anderen Großstädten billig. Die Breslauer werden sich mit ihren elektrischen Bahnen die Konkurrenz der Staatsbahn gern gefallen lassen. Der Minister gehe also in seiner Fürsorge etwas zu weit, wenn er sie vor einer Konkurrenz bewahren wolle.

— **Über die Verhältnisse der nichttechnischen Bureaubeamten der preußischen Staatseisenbahnverwaltung** ist der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses vom Minister der öffentlichen Arbeiten eine Denkschrift zugegangen, die als Material zur Beratung des Antrages der Abgg. Trimborn und Genossen (betreffs Erhöhung des Gehalts der Eisenbahnbetriebssekretäre in einer ihrer Stellung und ihren Leistungen entsprechenden Weise) und der gleichartigen Petitionen dienen soll. Die Denkschrift kommt nach der Nordd. Allg. Ztg. zu folgendem Schluß: „Aus dem Gesagten ergibt sich, daß die Klagen der Betriebssekretäre, namentlich die der ungeprüften, unbegründet sind, und daß die Verwaltung in der Fürsorge für diese Beamten den Rücksichten der Billigkeit in weitgehendem Maße Rechnung getragen hat. Kein Beamter ist in den Erwartungen, die er bei seinem Diensteintritt hegen durfte, getäuscht. Es sind den Betriebssekretären vielmehr Vorteile geboten, die ihre berechtigten Erwartungen weit übertrafen. Ganz unzutreffend ist die Behauptung, daß die Betriebssekretäre durch die am 1. April 1895 in Kraft getretene Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung benachteiligt seien. Das Gegenteil ist der Fall. Die Betriebssekretäre sind durch diese Neuordnung sehr wesentlich in ihrem Fortkommen gefördert worden. Wäre die Neuordnung und die mit ihr verbundene starke Vermehrung der Eisenbahnsekretärstellen unterblieben, und hätte die Verwaltung nicht außerdem über die bestehenden Vorschriften hinaus ausnahmsweise die nochmaligen Meldungen zur Eisenbahnsekretärprüfung zugelassen, so hätte nur ein ganz kleiner Teil der Betriebssekretäre in Eisenbahnsekretärstellen einrücken können. Infolge der Neuordnung ist den Betriebssekretären Gelegenheit gegeben, sich noch die Anwartschaft auf eine Eisenbahnsekretärstelle zu erwerben. Da nun eine sehr große Zahl von dieser Gelegenheit Gebrauch gemacht hat und dadurch die Zahl der Anwärter ungewöhnlich groß wurde, konnte die Beförderung zum Eisenbahnsekretär auch nur allmählich erfolgen. Die Verwaltung hat aber weitgehende Maßregeln — durch sehr bedeutende Stellenvermehrungen — ergriffen, um die Beförderung der Anwärter zu beschleunigen. Eine Verbesserung der Beförderungsaussichten ist bei den geprüften Betriebssekretären gegenwärtig viel weniger dringlich, als bei den Stationsvorstehern zweiter Klasse und den Güterexpedienten, da diese Beamten ausweislich der (nachstehenden) Übersicht auch jetzt noch wesentlich ungünstigere Aussichten auf Beförderung haben als die Betriebssekretäre, obwohl sie wegen der Schwierigkeit und Verantwortlichkeit ihrer dienstlichen Tätigkeit eine bessere Berücksichtigung verdienen als jene Beamte.“

— **Abänderung des pensionsfähigen Teiles der Nebenbezüge der Lokomotivführer, Schiffsmaschinisten und Lokomotivheizer bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Nachdem der Staatshaushaltsetat für 1904 die verfassungsmäßige Genehmigung erhalten hat, hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten durch einen im „E.-Verordn.-Bl.“ veröffentlichten Erlaß die Königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, fortan die in der Bemerkung 2 zu Ausgabetitel 1 des Etats der Staatseisenbahnverwaltung als pensionsfähig bezeichneten Beträge der Fahr-, Stunden- und Nachtgelder sowie der Prämien für Materialersparnisse bei der Festsetzung der Pensionen der betreffenden Beamten sowie der Bezüge für ihre Hinterbliebenen anzurechnen. Es sind dies folgende Beträge: bei den Lokomotivführern und Schiffsmaschinisten 540 ℳ, bei den Lokomotivheizern 300 ℳ. Die bereits festgesetzten Pensionen und Hinterbliebenenbezüge sind nur insoweit nachträglich zu erhöhen, als die Beamten noch über den 1. April d. J. hinaus sich im Genusse ihres Diensteinkommens befunden haben, also frühestens am 1. Mai d. J. in den Ruhestand versetzt worden oder am oder nach dem 1. April d. J. verstorben sind. Die Königlichen Eisenbahndirektionen haben wegen der anderweiten Bemessung der von ihnen bereits festgesetzten Pensionen und Hinterbliebenenbezüge alsbald das Erforderliche zu veranlassen. Die Erhöhung der vom Minister der öffentlichen Arbeiten in Gemeinschaft mit dem Herrn Finanzminister festgesetzten Pensionen ist zu beantragen. Die auf Grund Allerhöchster Ermächtigung gewährten Gnadenpensionen sowie die ausnahmsweise bewilligten Hinterbliebenenbezüge werden durch die Erhöhung des pensionsfähigen Teiles der Nebenbezüge nicht berührt. Soweit die nunmehr als pensionsfähig erachteten Beträge der Nebenbezüge auf Grund einzelner Pensionskassenstatuten zum pensionsfähigen Diensteinkommen gehören, sind sie bei Berechnung der nach diesen Pensionskassenstatuten zu entrichtenden Beiträge vom 1. April d. J. ab gleichfalls zu berücksichtigen. Falls den nach dem 1. April d. J. pensionierten Beamten oder den Hinterbliebenen der am oder nach dem 1. April d. J. verstorbenen Beamten Bezüge auf Grund der Pensionskassenstatuten gewährt werden, sind die Bezüge gegen Nachentrichtung der erhöhten Beiträge anderweit festzusetzen und die Unterschiedsbeträge nachzuzahlen. Soweit hiernach eine Abänderung der Pensionskassenstatuten geboten ist, sind entsprechende Nachträge vorzulegen.

— **Heizung der Personenzüge.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten hat sich die im Vorjahr angeordnete versuchsweise Anbringung von Thermometern an den Gepäckwagen einer Anzahl von Schnell- und Personenzügen und die Führung von Notizbüchern durch die Wagenwärter zur Feststellung der während der Fahrt erzielten Wärmegrade in den Wagen sowie der an den Wagen bemerkten Mängel nach den Berichten der beteiligten Eisenbahndirektionen im allgemeinen gut bewährt. Der Erlaß bestimmt daher, daß diese Einrichtung für alle Schnell- und längere Strecken durchfahrenden Personenzüge, also mit Ausnahme der Stadt-, Vorort- und sonstigen dem örtlichen Verkehr dienenden Züge sowie der Züge auf den Nebenbahnen erweitert und tunlichst schon zur Heizperiode im Herbst dieses Jahres eingeführt wird. Auf Grund der gemachten Erfahrungen wird es nunmehr nach Ansicht des Herrn Ministers angängig sein, einheitliche Muster für die Anbringung der Thermometer an den Gepäckwagen sowie für die Notizbücher und eine einheitliche Anweisung für die Wagenwärter festzusetzen. Die Eisenbahndirektionen in Berlin, Stettin, Altona, Posen und Halle a. S. werden daher beauftragt, hierüber zu beraten und innerhalb längstens vier Wochen Vorschläge zu unterbreiten. Es ist dabei zu berücksichtigen, daß die Messung der Wärme in einigen Abteilen auf Zwischenstationen anscheinend (abgesehen von den D-Zügen) insofern auf Schwierigkeiten gestoßen ist, weil die Wagenwärter bei der Kürze des Aufenthalts wegen ihrer übrigen Obliegenheiten hierzu nicht in der Lage waren und weil auch die Reisenden zuweilen Einspruch erhoben haben.

— **Expreßgut.** Bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen sind wegen der Behandlung des Expreßgutverkehrs nachstehende Ausführungsbestimmungen zu der Verkehrskontrollordnung erlassen: 1. Die Feststellung und Verrechnung der Einnahmen aus dem Expreßgutverkehr erfolgt durch die Verkehrskontrolle I. 2. Die von den Gepäckabfertigungen eingesandten Eisenbahnpaketadressen des Staatsbahnverkehrs sind von der Empfangskontrolle bis zum 15. des Monats an die Versandkontrolle zu senden. 3. Die Paketadressen sind auf richtige Berechnung der Fracht und der Nebengebühren zu prüfen und zwar im Staatsbahnverkehr von der Verkehrskontrolle, im direkten Verkehr von der Empfangskontrolle. 4. Von den Paketadressen jeder Gepäckabfertigung ist im Laufe des Rechnungsjahres mindestens der zwölfte Teil zu prüfen. 5. Fehler in der Berechnung der Frachten und Nebengebühren können bis zur Höhe von 50 ₰ unberücksichtigt bleiben. 6. Die Abgangsbücher sind rechnerisch festzustellen und ihre Schlußsummen mit den Eintragungen in den Monatsrechnungen abzustimmen. 7. Die Abgangsbücher jeder Abfertigung sind im Staatsbahnverkehr auf Grund der Paketadressen jährlich mindestens für einen Monat, im direkten Verkehr auf Grund der anzufordernden Empfangsrechnungen in dem von der kontrollführenden Direktion zu bestimmenden Umfange zu prüfen. 8. Die Empfangsrechnungen der direkten Verkehre sind auf Grund der Paketadressen zu prüfen. 9. Die Einnahmen aus dem Expreßgutverkehr werden bei Titel 1 Position 3 des Etats verrechnet.

Ferner hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnet, daß die Königlichen Eisenbahndirektionen die bahnamtliche Zuführung des Expreßgutes an die Empfänger tunlichst ausdehnen und die Abrollung der Sendungen vertraglich besonderen Unternehmern übertragen.

— **Gemeinsame Verkehrsfragen.** Am 23. und 24. d. M. haben im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Besprechungen stattgefunden zur Erörterung gemeinsamer Verkehrsfragen auf dem Gebiete des Güter- und Personenverkehrs.

Es beteiligten sich daran außer Preußen und der Reichsbahn Vertreter von Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden. Die Konferenz wurde von dem Minister der öffentlichen Arbeiten begrüßt, der der Köln. Ztg. zufolge der Hoffnung Ausdruck gab, daß ihr Ergebnis zur Förderung des allgemeinen Verkehrs dienen werde. Man beriet und verständigte sich über eine Reihe grundsätzlicher Fragen und prüfte insbesondere an der Hand der von der Eisenbahnverwaltung angefertigten Vorarbeiten die Verkehrsleitung im Güterverkehr in den Hauptrichtungen auf ihre wirtschaftliche Berechtigung. Eine Teilung des Verkehrs in zeitlichem Wechsel, wie sie bisher vielfach noch üblich war, wurde grundsätzlich als unwirtschaftlich verworfen. Auf Grund des Ergebnisses der Beratungen können nunmehr die neuen Leitungspläne von den Verwaltungen im einzelnen festgestellt und diese im Herbst in einer neuen Konferenz durchgeprüft und endgültig festgestellt werden.

— **Verkehrsmaßregeln.** Den Mitgliedern des Bezirkseisenbahnrats Münster-Hannover ist eine Zusammenstellung wichtiger neuer Verkehrsmaßregeln und Verkehrserleichterungen zugegangen, der wir das nachfolgende entnehmen: Im Verkehr mit Juist ist die Inselbahn auf Juist in den direkten Verkehr einbezogen, so daß nunmehr eine direkte Abfertigung bis Juist Inseldorf erfolgt. Im Verkehr mit Langeoog (ausgenommen im Nahverkehr) ist eine Erweiterung der Gültigkeit der Rückfahrkarten dadurch eingetreten, daß außer dem bisherigen Wege über Esens-Bensersiel auch die Schiffswege über Norddeich oder Bremerhaven oder Hamburg oder Cuxhaven-Norderney benutzt werden können. An neuen Ausnahmetarifen sind eingeführt worden: a) Ausnahmesätze für Seeschlick von den Schlickversandstationen (Emden, Petkum usw.) nach den Stationen der Bentheimer Kreis- und der Meppen-Haselünner Eisenbahn sowie nach Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Holländischen Eisenbahn; b) Ausnahmesätze für baumwollene Garne und Gewebe von süddeutschen Stationen nach den Weser- und Emshafenstationen zur Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern; c) Übergangstarif für den Verkehr mit der Kleinbahn Emden-Pewsum. Der Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen nach Seewerften ist auf die Bezüge der an oder in der Nähe von Seehafen- und Seekanalstationen betriebenen Eisenwerke ausgedehnt worden, die sich mit der Herstellung von Schiffsbaueisen befassen. In der Zeit vom 15. Mai bis 15. September verkehren zwei besondere Wagen mit Eiskühlung zur Butterbeförderung auf den Strecken Wittmund-Norden-Cöln bezw. Elberfeld.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen mit Einschluß der an die Strecken der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. M. in 6 Arbeitstagen 115 206 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 19 201 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 112 727 und auf den Arbeitstag 18 788 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 6 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. M. auf den Arbeitstag 413 und im ganzen 2479 Doppelwagen oder 2,2 % mehr gefördert und zum Versand gebracht als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitte entfiel auf den 18. d. M. und betrug 19 478 Wagen gegen 19 347 am 20. Juni im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 25 217 Doppelwagen zu 10 t gegen 24 284 im gleichen Zeitraum des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 12 sowie von anderen Gütern 27 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 22 882 offene Wagen gegen 22 517 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 2365 oder 10,5 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Der erste Verbandstag des preußisch-hessischen Staatseisenbahnverbandes** hat am 31. Mai und 1. Juni zu Cassel stattgefunden, wo der gedachte Verband am 20. Februar d. J. gegründet worden ist. An den Verhandlungen, die unter dem Vorsitz des Eisenbahndirektionspräsidenten Ulrich stattfanden, nahmen 84 Abgeordnete teil, die zur Hälfte dem Beamtenstande, zur Hälfte dem Arbeiterstande angehörten. Durch Beschluß der Versammlung wurden die Eisenbahnvereine im Bereiche der Reichsbahnen sowie ferner die Vereine Ludwigslust, Hagenow, Prenzlau, Neustrelitz und Oldesloe, welche sämtlich auch Bedienstete fremder Verwaltungen [als] Mitglieder zählen, in den Verband aufgenommen. Nach Erledigung der Tagesordnung wurde als Ort des nächsten Verbandstages Straßburg i. Elsaß gewählt. Mit einem vom Vorsitzenden ausgebrachten Kaiserhoch trennte man sich.

— **Deutscher Verein enthaltsamer Eisenbahner.** In der Zeitschrift dieses Vereins macht der Herausgeber, Eisenbahndirektor a D. de Terra in Marburg (Hessen), den Vorschlag, den Verein durch Angliederung von Freunden der Mäßigkeit (also auch von nicht ganz enthaltsamen Mitgliedern) zu ergänzen. Er schreibt u. a.:

„Die Anhänger der Mäßigkeit werden sich überzeugen, daß auch die ‚radikalen' Abstinenten Leute sind, mit denen sich leben läßt, daß einer frohen Geselligkeit der Mangel künstlicher Reizmittel nichts weniger als abträglich ist und daß die völlige Alkoholenthaltung sich schon heute sehr viel leichter durchführen läßt, als die meisten annehmen. Und auf seiten der Abstinenten könnte es manchem nur zum Vorteil gereichen, wenn er durch den Verkehr mit Andersdenken zu der Einsicht käme, daß es auch hier an sittlichem Ernst und Streben keineswegs fehlt, wenn er sich mehr als bisher daran gewöhnt, nicht alles ‚unter dem Gesichtswinkel der Alkoholvergiftung' zu beurteilen, und wenn er sich namentlich der übel angebrachten Selbstgerechtigkeit entäußerte, in der sich nicht wenige auf ihrer vermeintlichen sittlichen Höhe gefallen. Je mehr wir Abstinenten es vermeiden, als Sonderlinge beiseite zu stehen, je weniger begründeten Anlaß wir unseren Mitmenschen geben, uns der Übertreibung, der Einseitigkeit oder gar des ‚Fanatismus' zu zeihen, desto besser dienen wir unserer Sache; desto eher wird es gelingen, durch Wort und Beispiel andere dafür zu gewinnen.

In England und Frankreich ist man, offenbar aus ähnlichen Erwägungen, von vornherein weniger radikal als bei uns zu Werke gegangen, und verdankt vielleicht gerade diesem Umstande die dort erzielten guten Erfolge.

Der im Jahre 1882 gebildete britische Eisenbahn-Temperenzbund (United Kingdom Railway Temperance Union) bezweckt nach einer mir vorliegenden Flugschrift: 1. die Förderung der Temperenzgewohnheiten (wobei unter Temperenz nach amerikanischem Brauche die völlige Alkoholenthaltung zu verstehen ist); 2. die Änderung (reformation) der Unmäßigkeit; 3. die Beseitigung der zur Unmäßigkeit führenden Ursachen. Für die Beitrittserklärungen sind drei verschiedene Fassungen vorgesehen:

Wer sich zu völliger Abstinenz verpflichten will, hat das schriftliche Versprechen abzugeben, sich des Genusses aller berauschenden Getränke zu enthalten.

Wer bereits Abstinent ist, hat folgende Erklärung zu vollziehen: Seit . . . Jahren alkoholenthaltsam (total Abstainer), wünsche ich dem Eisenbahn-Temperenzbund beizutreten und werde bemüht sein, seine Ziele in jeder Weise zu fördern.

Von einer weiteren Art von Mitgliedern (Associate Members) wird die Erklärung verlangt: Ich erkenne es als meine Pflicht, für die Unterdrückung der Unmäßigkeit zu wirken, und werde als Mitglied dieses Bundes bemüht sein, seine Ziele in jeder Weise zu fördern.

Der Bund nimmt übrigens nicht nur die Eisenbahner selbst, sondern auch ihre Frauen und Kinder als Mitglieder auf.

Der französische Eisenbahn-Alkoholgegnerverein (Société Antialcoolique des Employés et Ouvriers des chemins de fer) bezweckt nach seinen Satzungen die Bekämpfung des Alkoholismus und die Verbreitung der Grundbegriffe der allgemeinen Gesundheitslehre. Der Verein unterscheidet in erster Linie drei Arten von Mitgliedern: membres adhérents, die durch Vorträge, Drucksachen usw. aufgeklärt werden sollen, 2. tätige Mitglieder (membres actifs), die sich verpflichten, sich des Branntweins vollständig zu enthalten und von den gegorenen Getränken nur einen mäßigen Gebrauch zu machen; 3. abstinente Mitglieder, die alkoholischen Getränke entsagen. Ferner können als beratende Mitglieder Ärzte oder andere mit der Alkoholfrage vertraute Personen sich dem Verein anschließen, die geneigt sind, zur Verbreitung seiner Grundsätze beizutragen, und als Wohltäter solche Personen, die durch finanzielle Zuwendungen die Werbetätigkeit des Vereins unterstützen. Endlich können zu Ehrenmitgliedern Personen ernannt werden, die dem Verein wichtige Dienste geleistet haben oder dazu berufen werden.

Die hier befürwortete Erweiterung des Deutschen Vereins enthaltsamer Eisenbahner bezweckt einen engeren Zusammenschluß aller Alkoholgegner innerhalb der Eisenbahnverwaltung zu wirksamerer Bekämpfung des gewohnheitsmäßigen Alkoholgenusses. Sie will dem Deutschen Verein enthaltsamer Eisenbahner eine breitere Grundlage gewinnen und ihm dadurch namentlich auch die Entfaltung einer regeren Werbetätigkeit ermöglichen. Die Heranziehung von ‚Anhängern' nach dem französischen Vorbild ist hiernach nicht zu empfehlen. Damit läßt sich zwar die Mitgliederzahl ohne Schwierigkeit erheblich

vermehren, wirkliche Vorteile wären für den Verein aber schwerlich damit verbunden. Ungleich zweckmäßiger erscheint das englische Verfahren. . . . Vollberechtigte stimmfähige Mitglieder könnten selbstverständlich nach wie vor nur völlig alkoholenthaltsame Berufsgenossen sein, und als außerordentliche Mitglieder (nur mit beratender Stimme) wären solche Berufsgenossen zuzulassen, die sich verpflichten, dem gewohnheitsmäßigen Genuß alkoholischer Getränke zu entsagen, sie namentlich während des Dienstes völlig zu meiden und die auf Verringerung des Alkoholgenusses gerichteten Vereinsbestrebungen nach Kräften zu fördern. Eine andere (schärfere) Umgrenzung dieser Verpflichtung wäre natürlich nicht ausgeschlossen. Die von solchen außerordentlichen Mitgliedern zu zahlenden Beiträge dürften nicht unter einen bestimmten Beitrag (3 bis 5 ℳ) herabgehen. Die hier und da gehegte Besorgnis, der nähere Verkehr mit nicht völlig alkoholenthaltsamen Berufsgenossen könne die abstinenten Mitglieder ungünstig beeinflussen und schwache Naturen wohl gar der Abstinenz abwendig machen, erscheint mir gänzlich belanglos. Abgesehen davon, daß bei den gemeinsamen Zusammenkünften der Genuß alkoholischer Getränke auch für die nichtabstinenten (außerordentlichen) Mitglieder selbstverständlich ausgeschlossen wäre, ist, wie schon früher angedeutet, nichts verkehrter, als eine strenge Absonderung der Abstinenten von der übrigen Menschheit. Denn wie will er durch Wort und Beispiel auf Andersdenkende einwirken, wenn er jede Berührung mit ihnen ängstlich meidet? Und wie schlimm wäre es um seine Überzeugung von dem Wert und dem Nutzen der Abstinenz bestellt, wenn ein vor seinen Augen getrunkenes Glas Bier oder Wein ihn darin wankend zu machen vermöchte?

Sehr viel eher ist anzunehmen, und ich stütze mich dabei auf persönliche Erfahrung, daß es den Abstinenten gelingt, einen Vertreter wirklicher Mäßigkeit mehr und mehr davon zu überzeugen, daß er seinen vielen durch den Alkohol schwer geschädigten Mitmenschen ein verhältnismäßig so geringfügiges Opfer, wie den Verzicht auf den zeitweiligen ‚Genuß' eines Glases Bier oder Wein, geradezu schuldig ist."

Soweit Herr de Terra. Es freut uns, daß er von seinem bisher festgehaltenen radikalen Standpunkt zurückgekommen ist. Wir empfehlen ihm aber einen Schritt weiter zu tun und seinen Verein so zu erweitern, daß er alle diejenigen umfaßt, welche im Sinne der französischen tätigen Mitglieder zu 2. den Branntweingenuß bekämpfen, gegorene Getränke (Bier und Wein) dagegen in mäßigen Grenzen gestatten, ohne sich zu einer völligen Alkoholenthaltsamkeit zu verpflichten.

— **Lage und Aussichten der deutschen Kohlen- und Eisenindustrie.** In der Generalversammlung des Vereins für die bergbaulichen Interessen in Rheinland und Westfalen gab das geschäftsführende Vorstandsmitglied Bergmeister Engel u. a. einen interessanten Überblick über die bisherige Entwicklung der beiden Hauptindustriezweige (Kohle und Eisen) im laufenden Jahre: Der Versand an Kohlen, Koks und Briketts in den drei wichtigsten preußischen Kohlenbezirken: Ruhr, Oberschlesien und Saar, bis zum 15. d. M., verglichen mit demselben Zeitraum des Vorjahres, hat betragen: im Ruhrkohlenbezirk 2 583 090 t (7,3 % mehr als im Vorjahre), in Oberschlesien 771 245 t (2,7 % mehr) und im Saarbezirk 421 327 t (4,2 % mehr). Nach den allerdings erst bis zum Ende April d. J. vorliegenden Ziffern der Roheisenproduktion sind bis dahin 3 295 000 t Roheisen hergestellt worden gegen 3 225 000 t im Vorjahre. Der Anteil des Thomas-Eisens, der im Vorjahre 1 963 000 t betrug, ist im laufenden Jahre auf 2 072 000 t gestiegen. Bemerkenswert in bezug auf die Gestaltung des Eisenmarktes ist insbesondere der Rückgang der Ausfuhr, der im Jahre 1903 bis Ende April noch 171 500 t betrug, während sie im Jahre 1904 nur rund 74 000 t betragen hat. Dagegen macht sich ein wesentliches Steigen der Einfuhr geltend, indem der vom Jahre 1903 mit 34 000 t am Ende April fast 54 000 t im Jahre 1904 gegenüberstehen. Von großer Bedeutung ist dabei auch die Festigung des heimischen Marktes und das Entstehen des Stahlwerkverbandes, dessen Werke zumeist über die ihnen zuerkannte Beteiligungsziffer hinaus beschäftigt sind. Die Berichte über den Eisenmarkt unserer Hauptwettbewerbsländer haben in der letzten Zeit weniger günstig gelautet; insbesondere liegen vom amerikanischen Markte Berichte, u. a. der eines Handelssachverständigen, vor, welche die Aussicht des amerikanischen Marktes als sehr ungünstig schildern, wie ja auch die Mitteilungen über die zahlreichen starken Betriebseinschränkungen und die Entlassung vieler Tausend von Arbeitern ohne jede Fürsorge für deren Unterbringung die Schwäche des amerikanischen Eisenmarktes zur Genüge erkennen lassen.

Für die wirtschaftliche Entwicklung der nächsten Zeit, so führte der Vortragende weiter aus, ist in erster Reihe die Entwicklung der politischen Verhältnisse in Ostasien von Bedeutung. Wenn es, wie es den Anschein hat, weiter gelingt, die dort bestehenden Schwierigkeiten zu lokalisieren, so dürfte nach den bisher zu beobachtenden Anzeichen eine ruhige Weiterentwicklung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse zu erwarten sein. An den öffentlichen Arbeitsnachweisen Deutschlands, soweit sie an den Verband deutscher Arbeitsnachweise angeschlossen sind, kamen auf 100 offene Stellen im Mai 1903 noch 146,3 Arbeitsuchende, hingegen im Mai d. J. nur 123,4. Lebhaft blieb insbesondere im Mai die Nachfrage nach landwirtschaftlichen Arbeitern. Dazu kommt ein anderes überaus bedeutsames Moment, nämlich der Stand unserer Ernten, der nach den bisher vorliegenden Nachrichten als günstig angesprochen werden darf. Tritt in diesen Verhältnissen keine Änderung ein, so ist eine große und ergiebige Ernte zu erwarten, was um so bedeutungsvoller ist, als die Nachbarländer, z. B. Österreich-Ungarn, keineswegs auf eine derartig günstige Ernte rechnen können und die russischen Ernten zum großen Teile für das Feldheer gebraucht werden. Ebenso wie die Verhältnisse auf landwirtschaftlichem Gebiete eine günstige Aussicht eröffnen, so steht es auch auf industriellem Gebiet, wo der Zusammenschluß der Kohlen- und Eisenindustrie in besonderen Verbänden eine sichere Grundlage für die ruhige industrielle Entwicklung geschaffen hat.

Österreich.

— **Länge der österreichischen Eisenbahnen.** Die Länge der mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen Österreichs einschl. Liechtensteins betrug am Schlusse des Jahres 1902: Baulänge 20 425 km, Betriebslänge 20 696 km. Zu Ende des Jahres 1903 betrug die Baulänge 20 902 km und die Betriebslänge 21 192 km.

— **Verträge über Privatanschlußgleise (Schleppbahnen) im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen.** Der Staatseisenbahnrat hat in seiner jüngst abgehaltenen Sitzung den Bericht des von dieser Körperschaft in der Herbstsitzung 1903 eingesetzten Sonderausschusses für die Vorberatung des Entwurfs eines neuen Musters für Verträge über Schleppbahnen im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen entgegengenommen und den bezüglichen vom Ausschusse im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium ausgearbeiteten Bestimmungen, welche demnächst in Kraft treten sollen, zugestimmt. Der Ausschuß hat für den Abschluß von Schleppbahnverträgen bei den österreichischen Staatsbahnen an Stelle des bisher verwendeten Vertragsmusters allgemeine Bedingnisse für den Abschluß von Schleppbahnverträgen aufgestellt, welche dem im einzelnen Falle abzuschließenden Vertrage beigegeben werden sollen. Diese Bedingnisse stellen sich für die Industrie wesentlich günstiger dar als die bisherigen Vertragsbestimmungen. Die wesentlichsten Verbesserungen zu gunsten der Interessenten sind folgende: Die Erbauung von Schleppbahnen wurde Industriellen bisher nicht selten dadurch unmöglich gemacht, daß die Eigentümer des für die Schleppbahnen erforderlichen Grundes sich weigerten, diesen abzutreten, oder eine übertriebene Ablösungssumme verlangten. Diesem Übelstande wird durch eine Bestimmung der allgemeinen Bedingnisse abgeholfen, wonach die Staatseisenbahnverwaltung im Falle der Unmöglichkeit der Erwerbung des im Besitze dritter Personen befindlichen Grundes im Vertragswege sich bereit erklärt, beim Zutreffen der gesetzlichen Voraussetzungen, das ist der Anerkennung der Gemeinnützigkeit der betreffenden Schleppbahn durch die staatliche Verwaltungsbehörde, die Enteignung des Grundes zu veranlassen. Während ferner nach dem bisherigen Vertrage die Staatsbahnen für zu Zwecken der Schleppbahnanlage beigestellte Materialien jede Haftung ablehnen, erscheint in den Bedingnissen bestimmt, daß die österreichischen Staatsbahnen für die genannten Materialien nach Maßgabe der ihnen selbst zustehenden Haftungsansprüche hatten. Den Wertbetrag des von der Staatseisenbahnverwaltung beigestellten Eisenoberbaumaterials hat der Schleppbahninhaber nur mit 6 % zu verzinsen. Für die Erhaltung der auf Bahngrund liegenden Anlagen, welche von den österreichischen Staatsbahnen auf Kosten des Schleppbahninhabers bewirkt wird, hat dieser die entfallenden Kosten nur mit einem 15prozentigen Regiezuschlag (bisher 20 %) von der aufgewendeten Lohnsumme und von etwa aufgelaufenen Akkordlöhnen zu ersetzen.

Eine wesentliche Änderung wurde in den Bestimmungen über die Mitbenutzung der Schleppbahnen vorgenommen. Während der Schleppbahninhaber bisher die Einbindung einer zweiten Schleppbahn in jene eigene „unbeschadet der ungehinderten Manipulation" gestatten mußte, ist diese Mitbenutzung nunmehr an die Voraussetzung geknüpft, daß diese vom Standpunkte des öffentlichen Interesses erforderlich erscheint. Auch darf sich die Mitbenutzung nur auf den außerhalb der eigentlichen Betriebsstätte des Schleppbahninhabers liegenden Teil der Schleppbahnanlage erstrecken.

In bezug auf die Haftung für Schäden, welche sich beim Schleppbahnbetriebe ereignen, sind durch die neuen Bestimmungen den Schleppbahninhabern gleichfalls Erleichterungen zugestanden worden. Bei Übertragung der Rechte aus einem Schleppbahnvertrage an Dritte soll die bisherige Bedingung der Zustimmung der österreichischen Staatsbahnen entfallen. Die als Anhang zu den allgemeinen Bedingnissen für Schleppbahnverträge erscheinenden, bereits seit 1. September 1903 eingeführten „Bestimmungen über die Berechnung der Ladefristen bezw. Wagenstandsgelder auf den an die österreichischen Staatsbahnen anschließenden Schleppbahnen" wurden gleichfalls unter weitgehendster Berücksichtigung der Wünsche der Interessenten festgestellt.

— **Südbahn.** Die Verwaltung dieser Bahn hat in dem Übereinkommen mit den Prioritätenbesitzern vereinbart, daß sie einen Teil der Tilgungsrücklässe auch für die Bezahlung der jeweils fälligen Kaufschillingsraten an den österreichischen Staat verwenden darf. In ihrem Bericht über den Abschluß des Abkommens mit den Prioritätenbesitzern hat sie darauf hingewiesen, daß die Gesellschaft vom Jahre 1905 ab ihre konzessionsmäßige Verpflichtung zur Abstattung des noch aushaftenden Kaufschillingsrestes an den Staat in jährlichen Raten bei sonstiger Verpflichtung zur Vergütung 6prozentiger Zinsen nachzukommen habe. Die Südbahngesellschaft wird nun demnächst einen Betrag von 2 000 000 Kr. an die Finanzverwaltung auf Rechnung des Kaufschillings erlegen.

— **Die Staatsbahnbeamten in Triest.** Der Eisenbahnminister empfing kürzlich Abordnungen der in Triest stationierten Staatsbahnbeamten und Diener, welche die Bitte um Gewährung einer Zulage für das gesamte in Triest verwendete Staatsbahnpersonal vorbrachten. Der Minister machte der Abordnung gegenüber auf die Schwierigkeiten aufmerksam, welchen eine wenn auch nur auf einzelne Orte beschränkte Erhöhung der Bezüge wegen der unvermeidlichen Rückwirkungen auf andere Gebiete und Dienstzweige begegne. In dieser Erwägung habe die Staatsbahnverwaltung den Schwerpunkt ihrer Bestrebungen zur Verbesserung der materiellen Lage der Bediensteten in die Vorsorge für die günstigere Gestaltung der Beförderungsverhältnisse gelegt, denen sie fortgesetzt ihr angelegentliches Augenmerk zuwende.

— **Die Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft** hat kürzlich ihre diesjährige Generalversammlung abgehalten. Diese stimmte dem Ausbau der Strecke Drachenloch-Landesgrenze zum Anschlusse an die bayerische Strecke Landesgrenze-Berchtesgaden unter der Voraussetzung zu, daß die Bahn auf bayerischem Gebiete bis Ende 1905 vollspurig in Angriff genommen wird und die Regierung die Genehmigung zu diesem Bau sowie zur Beschaffung der nötigen Geldmittel erteilt.

— **Die Wiener Stadtbahn im Jahre 1903.** Die Staatsbahndirektion Wien hat soeben den Bericht über die Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn erstattet. Im Jahre 1903 wurden rund 32 000 000 Reisende (gegen 33 800 000 im Jahre 1902) befördert. Es ist also der Verkehr im abgelaufenen Jahre um annähernd 5 % zurückgegangen, welcher Rückgang eine Folge der Ausgestaltung des Netzes der Wiener elektrischen Straßenbahnen ist.

Von der Gesamtzahl der Reisenden entfallen 28 631 220 (89,44 %) auf den engeren Stadtbahnverkehr und 3 381 020 (10,56 %) auf den Anschlußverkehr mit den Lokalstrecken der Staatsbahnen. Von den Reisenden benutzten 29 778 585 (93,02 % gegen 93,32 % im Jahre 1902) die III. Klasse, 2 233 655 (6,98 % gegen 6,68 % im Jahre 1902) die II. Klasse. 9 485 985 Personen (29,6 % gegen 30,3 % im Jahre 1902) machten Fahrten innerhalb der 1. Zone (bis 3 km), 22 526 255 Personen (70,4 % gegen 69,7 % im Jahre 1902) solche in der 2. Zone (über 3 km). An einem Werktage wurden durchschnittlich 82 300 (gegen 86 871 im Jahre 1902) und an einem Sonn- oder Feiertage durchschnittlich 112 188 (gegen 118 678 im Jahre 1902) Personen befördert, wobei der stärkste Sonntagsverkehr sich auf 277 229 Reisende stellte. Die beförderte Gütermenge betrug 408 879 t (gegen 398 536 t im Jahre 1902).

Die Transporteinnahmen beziffern sich auf 5 074 900 Kr., von welchem Betrage 4 394 321 Kr. (86,59 %) auf den Personenverkehr, 9288 Kr. (0,18 %) auf den Gepäckverkehr und 671 290 Kr. (13,23 %) auf den Güterverkehr entfallen. Von den Einnahmen aus dem Personenverkehre entfallen auf die II. Klasse 601 347 Kr. (13,67 %), auf die III. Klasse 3 738 919 Kr. (85,1 %). Die Gesamteinnahmen belaufen sich auf 5 287 042 Kr. (gegen 5 453 874 Kr. im Jahre 1902). Diesen stehen Gesamtausgaben von 5 918 642 Kr. (gegen 5 911 599 Kr. im Jahre 1902) gegenüber. Es ergibt sich sonach ein Betriebsabgang von 631 620 Kr. (gegen einen solchen von 457 725 Kr. im Jahre 1902). Die Kosten eines Zugkilometers haben sich infolge der weiteren wirtschaftlichen Ausgestaltung des Betriebes um 1,5—4 % ermäßigt.

— **Vorarbeiten zum Wasserstraßenbau.** Der Bau der Kanäle (Donau-Oder-, Donau-Moldau-, Donau-Oder-Elbe- und Donau-Oder-Weichselkanal) soll nach dem Gesetze von 1901 in 20 Jahren durchgeführt werden. Dieser Zeitraum ist in Bauabschnitte eingeteilt, von denen der erste von 1904 bis 1912 reicht. Für diesen ersten Bauabschnitt hat die Regierung folgenden Bauplan aufgestellt: a) die Kanalisierung der Moldau in Prag; b) die Kanalisierung der Elbe von Melnik bis Königgrätz; c) ein Teil des Donau-Oderkanals von Wien bis in das Ostrauer Kohlenbecken; d) ein Teil der Verbindung des Donau-Oderkanals mit dem Stromgebiete der Weichsel bis Krakau. Als Vorarbeiten für die Ausführung dieses Bauplans hat man nun im Jahre 1902 die Trassierungsarbeiten und Verbesserungen durchgeführt und die Projekte für die Trassenrevisionsverhandlung ausgearbeitet. Ende Mai 1903 war das Generalprojekt für die Strecke des Donau-Oderkanals von Wien bis Prerau mit einer Abzweigung gegen Olmütz in einer Gesamtlänge von nahezu 200 km fertiggestellt, und im Juli 1903 wurde die Trassenrevision dieser Kanalstrecke durchgeführt. Gleichzeitig wurde das Generalprojekt für einen Teil der Kanalstrecke zwischen Oderberg und Krakau, nämlich die 43 km lange Strecke von Zátor bis an die Weichsel bei Krakau, samt der Kanalisierung der Weichsel im Stadtgebiete von Krakau vollendet und im November 1903 der Trassenrevision unterzogen. Die Arbeiten zur Herstellung der Einzelprojekte für die erwähnten Kanalstrecken sind im Zuge. Das Einzelprojekt für die ersten 40 km des Donau-Oderkanals von der Donau bei Wien bis Stillfried a. d. March ist bereits fertiggestellt; ebenso wird das Einzelprojekt für die Strecke Zátor-Krakau bald vollendet werden, so daß die politische Begehung dieser beiden Strecken noch im Frühherbst dieses Jahres wird erfolgen können. Auch die Ausarbeitung der Projekte über die Wasserversorgung der hochgelegenen Strecken des Donau-Oderkanals ist so weit vorgeschritten, daß die Verhandlungen über die Wasserversorgungsanlagen und über die Grundeinlösung beginnen können. Wenn diese Verhandlungen beendet sind, kann die Inangriffnahme der Bauarbeiten für die Bystrycka-Talsperre und zwei Seitenbecken an der Becsva zwischen Wsetin und Walachisch-Meseritsch noch im laufenden Jahre erfolgen. Die Arbeiten werden durch die „Direktion für den Bau der Wasserstraßen" geleitet; dieser steht ein aus Fachmännern und Vertretern der Interessenten zusammengesetzter „Wasserstraßen-Beirat" zur Seite.

— **Der internationale Straßen- und Kleinbahnkongreß** für 1904 wird vom 5. bis 8. September d. J. zu Wien abgehalten werden. Auf der Tagesordnung stehen u. a. folgende Fragen: Kontrolle der Umsteigefahrscheine im Straßenbahnbetriebe; Vor- und Nachteile der verschiedenen Bremssysteme für elektrische Straßenbahnen; Vor- und Nachteile der Anwendung von Anhängewagen in städtischen Straßenbahnbetrieben. Die Verhandlungen beginnen am Sonntag, den 4. September, abends 8 Uhr, mit einer Begrüßung der Teilnehmer im Kursaal des Stadtparkes.

Ungarn.

— **Regelung der Gehälter der Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen.** Die entsprechende Gesetzvorlage wurde vom ungarischen Abgeordnetenhause am 22. d. M. nach mehrtägiger Verhandlung angenommen. Der Beratung lag ein umfassender Bericht des Finanzausschusses zugrunde. Der Bericht empfiehlt die Annahme der Regierungsvorlage, bemängelt jedoch jene Bestimmung des vom Handelsminister zur Einführung in Aussicht genommenen neuen Gebührenregulativs für die Staatsbahnbediensteten, nach welcher die Wohnungsgelder für die Bediensteten am Sitze der Betriebsleitungen herabgesetzt werden sollen. Der Finanzausschuß empfiehlt diesbezüglich, den Handelsminister anzuweisen, in den im Verordnungswege hinauszugebenden Gebührenregulativ für die Orte, in welchen sich Betriebsleitungen befinden, die Wohnungsgelder unverändert zu lassen. Das Abgeordnetenhaus stimmte diesem Antrage zu.

Der Bericht des Ausschusses bespricht u. a. auch die Frage, ob das Gehaltsschema der Staatsbahnangestellten, welches der Handelsminister mit der Motivierung des Gesetzentwurfes einreiche, als ein Landesgesetz zu inartikulieren sei. Diese Frage, die in der Presse und im Kreise der Interessenten so viel erörtert wurde, verneint der Bericht, und zwar nicht nur aus dem Grunde, weil die Gehaltsregelung der Staatsbahnangestellten auch bisher in den Wirkungskreis der Regierung gehörte, sondern auch deshalb, weil durch die Inartikulierung des Gebührennormales der Staatsbahnangestellten und die infolgedessen sich ergebende Festlegung für keinen längeren Zeitraum die Verbesserung der Lage der Eisenbahnangestellten innerhalb des Rahmens des Gehaltsregelungsgesetzes erschwert werden würde.

Der Bericht erörtert sodann eine Reihe von Einzelfragen, so zunächst die Frage der Gewährung von Nachtdienstzulagen. Wie der Bericht erwähnt, erklärte der Minister, daß die Frage der Gewährung von Nachtdienstzulagen den Gegenstand des Studiums bilde, daß sich indessen diese Frage nicht durch ein allgemeines, für das gesamte Netz gültiges Normale lösen lasse, vielmehr nach den besonderen Verhältnissen des Dienstes der Stationen geordnet werden müsse.

Der Bericht bespricht auch die Notwendigkeit der Regelung der Verhältnisse jener provisorisch dienenden Eisenbahnpraktikanten, die nach Vollendung des Eisenbahnbeamten-Bildungskurses gegen ein Tagegeld oder einen Monatslohn Dienst versehen. Solcher Beamten, die den Eisenbahnkurs absolviert haben oder in anderer Weise geeignet erscheinen, gebe es an 350 im Dienste der Staatsbahnen; nicht wenige von ihnen erwarten schon seit drei bezw. vier Jahren ihre Anstellung.

Die große Anzahl dieser provisorischen Beamten sei eine Folge der Tatsache, daß in den Eisenbahnkurs eine weit größere Anzahl von Hörern aufgenommen worden sei, als der Bedarf der ungarischen Eisenbahnen erfordere, und seien vom Handelsminister bereits Anordnungen getroffen worden, um in dieser Richtung eine Besserung der Verhältnisse herbeizuführen.

Der Bericht hebt auch die Tatsache hervor, daß in Ungarn im äußeren Eisenbahndienste mit einem Personal von beträchtlich höherer Qualifikation und daher auch von größeren Selbstkosten gearbeitet werde, als die Natur des äußeren Eisenbahndienstes es erheische. Bei den preußischen Eisenbahnen gebe es im Verkehrs- und Stationsdienste Tausende von Beamten, die aus dem Kreise der ausgedienten Unteroffiziere hervorgehen, in der Praxis die durch Ablegung einer Fachprüfung nachgewiesene Qualifikation erwerben und ihren Dienst sehr zufriedenstellend versehen. In Ungarn verwende man auch auf solchen Posten, die in Preußen mit Unteroffizieren besetzt werden, Beamte, welche die Studien an einer Mittelschule oder an dem Eisenbahnlehrkurs vollendet haben. Die Vorbereitung dieser höher qualifizierten Beamten koste natürlich weit mehr, als die Vorbereitung derjenigen, welche von den preußischen Eisenbahnen verwendet werden, und sei es natürlich, daß solche höher qualifizierte Beamte größere Ansprüche stellen. Die richtige Ökonomie erheische es, daß man auch in Ungarn zu dem preußischen System übergehe. Dadurch werde man in die Lage kommen, in jenen Dienstzweigen, die in der Tat eine höhere Qualifikation erfordern, ohne eigentliche Mehrkosten die Beamten besser besolden zu können.

Diese Anordnungen erheischen gründliche Erwägung. Der Handelsminister erklärte, sich mit dieser Frage, die er für wichtig halte, befassen zu wollen.

Bei der Beratung der Gesetzvorlage wurde von mehreren Seiten die Vorlage als unzulänglich bezeichnet. Ein Redner verwies darauf, daß die ungarischen Staatsbahnen seit ihrem Bestande eine größere Rentabilität ergeben haben als irgend ein anderes Unternehmen des Staates. Aber eben aus diesem Grunde müsse man nicht mehr so sehr auf die weitere Hebung der Rentabilität, als vielmehr auf eine billige und gerechte Berücksichtigung der mit diesem Betriebe verbundenen anderen Interessen sehen, in erster Linie auf Befriedigung der berechtigten Forderungen der Angestellten, umsomehr, als ein dienstwilliger, zufriedener Beamtenkörper zugleich eine Garantie des weiteren Gedeihens des ganzen Unternehmens bildet.

Der vorliegende Gesetzentwurf über die Regelung der Gehälter der Staatsbahnangestellten entspreche diesem Zwecke nicht ganz, denn es gebe gewisse Kategorien von Beamten, die nach dieser Regelung ungünstiger gestellt sein werden, als bisher. Auch die Beförderungsverhältnisse — wie sie der Gesetzentwurf zu regeln plant — seien ungünstiger als beispielsweise jene der Beamten der Südbahn.

Diese Verhältnisse haben zum Ausstand geführt, der leider solcher Natur war, daß alle Parteien im Hause lediglich darauf bedacht sein mußten, diesem um jeden Preis sofort ein Ende zu machen. Damals habe der Ministerpräsident seine „starke Hand“ bewiesen, aber besser wäre es gewesen, früher schon weise Voraussicht walten zu lassen, anstatt — unter dem Vorwande der Herstellung der Ruhe und Ordnung — das Versammlungsrecht der Staatsbahnangestellten anzutasten. In der Hoffnung, daß die Regierung weise Mäßigung bekunden werde, erklärt Redner die Vorlage anzunehmen.

Ein anderer Redner wies darauf hin, daß die Staatsbahnbediensteten besser als die sonstigen Staatsbahnbediensteten behandelt werden sollten. Die Eisenbahnen seien eher mit den Soldaten zu vergleichen, als mit den Beamten, da auch das Leben der Eisenbahnbediensteten stets in Gefahr sei. Redner gibt der Hoffnung Ausdruck, daß den in der Vorlage den Eisenbahnern gewährten Aufbesserungen noch weitere folgen werden.

Gegenüber den vorgebrachten Wünschen nach weitergehender Verbesserung der Lage der Bediensteten machte der Minister darauf aufmerksam, daß die Erträgnisse der ungarischen Staatsbahnen durchaus nicht glänzende seien. Wenn die Staatsbahnen auch große Einnahmen haben, so haben sie doch auch riesige Belastungen, und sie kämpfen insofern noch immer mit einem Abgang, als die Überschüsse nicht zur Verzinsung des investierten Kapitals hinreichen.

Was die Nachtdienstzulage betrifft, so habe man sich hierbei auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn berufen, welche bekanntlich nicht weiß, was sie mit ihrem Gelde machen soll; denn sie sei die reichste Bahn in ganz Europa und gebe ihren Beamten unter dem erwähnten Titel eine Zulage. Aber eine solche Zulage komme, wie der Minister weiß, bei anderen Bahnen nicht vor. (Diese Behauptung dürfte nicht ganz zutreffen, da u. a. auch bei den österreichischen Staatsbahnen eine Nachtdienstzulage eingeführt ist. Anm. d. Schriftl.)

Der Minister verwies übrigens darauf, daß, wenn die Beamten in Ungarn mit ihren Bezügen nicht das Auslangen finden, hieran vielfach der Umstand Schuld trage, daß sie über ihre Verhältnisse leben. Der Minister sei wochenlang in Deutschland herumgereist und habe gesehen, wie die dortigen höheren Beamten leben und ihre Häuslichkeit einrichten. Im Punkte der Einfachheit und der Sparsamkeit stehen sie sehr hoch über den unter ähnlichen Verhältnissen lebenden Beamten in Ungarn.

Von einzelnen Rednern der Gegenpartei wurde der Regierung zum Vorwurf gemacht, daß sie die Bediensteten wegen des Ausstandes verfolge. Der Minister stellte dies auf das entschiedenste in Abrede und betonte, daß die Direktion bis zur äußersten Grenze der Nachsicht gegangen sei. Es sei gegen die Schuldigen kein Disziplinarverfahren eingeleitet worden, vielmehr habe man es den Gerichten überlassen, darüber zu urteilen, wer schuldig sei.

— **Der Güterverkehr der ungarischen Staatsbahnen im Mai d. J.** Infolge der sechstägigen Verkehrsstockung, welche im April d. J. durch den Ausstand der Bediensteten veranlaßt wurde, ergab sich im Mai eine außergewöhnliche Steigerung des Güterverkehrs. Aufgegeben wurden im Mai 218 336 Wagen Parteigüter, um 66 453 Wagen mehr als im April und um 13 237 Wagen mehr als im Mai des Vorjahres. Vom Beginn des Jahres bis Ende Mai betrug die Zahl der von Parteien aufgegebenen Wagen 913 170, d. i. um 2,6 % weniger als im Vorjahr.

— **Sind die Angestellten der ungarischen Staatsbahnen Staatsbeamte?** Ein Lokomotivführer der ungarischen Staatsbahnen, der mit einem jährlichen Gehalt von 1040 Kr. angestellt war, wurde vor einiger Zeit entlassen. Er beschwerte sich über den Entlassungsbescheid und wurde aus Gnade — unbeschadet seiner Pensionsansprüche — aufs neue, jedoch nur mit dem Gehalt von 960 Kr. wieder zurückgenommen. Bevor dieser Bescheid noch zugestellt wurde, starb der Lokomotivführer. Seine Witwe erhob bei dem Pensionsausschusse der ungarischen Staatsbahnen auf jene Pension Anspruch, die ihr nach dem früheren Gehalte ihres Gatten, d. i. nach dem Betrage von 1040 Kr., zukam. Der Pensionsausschuß bewilligte ihr jedoch nur die Pension nach dem gekürzten Gehalte ihres Gatten. Da die Berufung der Witwe gegen diesen Bescheid von der Direktion abschlägig beschieden wurde, wandte sie sich an das Verwaltungsgericht. Dieses wies nun die Beschwerde der Witwe ohne Sachverhandlung zurück und übermittelte die Akten zur weiteren Amtshandlung dem Handelsminister. In der Begründung dieses abweislichen Bescheides wird darauf hingewiesen, daß die einschlägigen Gesetze nur den Staatsbeamten, Subalternen und Dienern oder den in ähnlicher Stellung befindlichen Angestellten hinsichtlich ihrer Pensionsangelegenheiten Rechtsschutz gewähren. Da nun das Gesetz jene Angestellten, die den Staatsbeamten, Subalternen und Dienern gleichgestellt sind, einzeln anführt, die Angestellten der Staatsbahnen aber sich nicht unter diesen befinden, da ferner die Angestellten der Staatsbahnen nicht aus der Staatskasse, sondern aus einem hierzu gebildeten Pensionsfonds ihre Pension beziehen, könne sich die Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts auf die Pensionsangelegenheiten der Angestellten der ungarischen Staatsbahnen nicht erstrecken und mußte die Beschwerde wegen Unzuständigkeit abgewiesen werden.

— **Personalnachrichten.** Der Betriebsleiter der ungarischen Staatseisenbahnen und Vorstand der Betriebsleitung in Szombathely, Gustav v. Pottyondy, ist in den Ruhestand getreten, und wurde mit der Wahrnehmung dieser Geschäfte der Inspektor und Stellvertreter des Vorstandes der Betriebsleitung Zágráb, Josef v. Kussevics, unter gleichzeitiger Beförderung zum Oberinspektor betraut.

Übrige europäische Länder.

— **Belgische Staatsbahnen.** Nach Brüsseler Blättern will die belgische Staatsbahnverwaltung die bisher für die Abonnements von fünf Tagen geforderte Kaution von 5 Fr. abschaffen, da sie viele Unzukömmlichkeiten biete, ohne gegen Betrug von entsprechendem Nutzen zu sein.

Auf dem belgischen Staatsbahnnetz ist eine große Anzahl neuer Wagen III. Klasse in Verkehr gesetzt, welche, ähnlich wie die Wagen II. Klasse, größere Fenster haben und heller sind als die alten Wagen.

— **Einnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.** Im laufenden Jahre sind die Ausgaben weit mehr gestiegen als die Einnahmen. Im Mai betrug der Einnahmeüberschuß 3 696 000 Fr. gegen 4 414 276 Fr. im Vorjahre, in den ersten fünf Monaten 13 958 232 gegen 15 793 377 Fr.

— **Die Konzession für die Lötschbergbahn.** Die Regierung des Kantons Bern — welche besonders seit der Verstaatlichung der Hauptbahnen durch den Bund für den größten schweizerischen Kanton möglichst eine eigene „bernische Eisenbahnpolitik“ betreibt — hatte an den Bundesrat ein Gesuch um Fristverlängerung für die Konzession der Lötschbergbahn bezw. für die Einreichung der vorschriftsmäßigen Vorlagen bis Ende 1907 gerichtet. Die zur Begutachtung aufgeforderte Generaldirektion der Bundesbahnen hatte die Abweisung befürwortet mit der Begründung: Gerade bei der großen verkehrspolitischen Bedeutung eines Durchstichs der Berner Alpen müsse eine folgerichtige Staatsbahnpolitik dahin führen, eine so wichtige Verkehrslinie im geeigneten Zeitpunkt durch den Bund erstellen zu lassen, unter angemessener Beitragleistung durch die beteiligten Kantone. Einem Dritten, einem Kanton oder einer Privatgesellschaft, dürfe man eine so wichtige Zufahrtlinie zum Simplon nicht überlassen. Der Regierungsrat von Bern bezeichnete in seiner Rückäußerung den grundsätzlichen Standpunkt der Generaldirektion hinsichtlich der Eisenbahnkonzessionen als unhaltbar und allein den des freien Wettbewerbs als richtig. Der Ausbau des Hauptnetzes der schweizerischen Eisenbahnen dürfe nicht in erster Linie von den Behörden der schweizerischen Bundesbahnen abhängig gemacht werden, es sei vielmehr die Bedürfnisfrage vor allem nach dem für diesen Ausbau bekundeten öffentlichen, volkswirtschaftlichen Interesse und der davon geleiteten Privattätigkeit der betreffenden Gegend zu beurteilen. Eine Einschränkung dieser sei nur zulässig, wenn der Bund sich an ihre Stelle setze und den Bau einer zur Ausführung reifen Linie selbst übernehme. Diese Ausführung dürfe aber nicht nach Belieben hinausgeschoben werden. Der Bundesrat vermeidet nun in seinem Beschluß eine grundsätzliche Entscheidung, da er über allgemeine Behandlung der Konzessionsbegehren einen besonderen Berichterstatter will. Im vorliegenden Falle aber beantragt er die Bewilligung der Fristverlängerung, da die Konzession für die Lötschbergbahn schon im Jahre 1891, also mehrere Jahre vor der Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen, erteilt worden sei. Der Nationalrat aber verschob das Gesuch betreffs der Lötschbergkonzession auf die nächste Tagung.

— **Die Bahnhofswirtschaft in Bern.** Die Frage betreffs der Gültigkeit der Polizeistunde für die Bahnhofswirtschaft in Bern ist nun endlich auch vom schweizerischen Parlament entschieden worden. Die Berner Regierung hatte die Bahnhofswirtschaft gemäß dem Kantonsgesetz, wie andere Wirtschaften, nachts 12 Uhr geschlossen, der Bundesrat hatte auf Beschwerde der Bundesbahnen diesen Beschluß aufgehoben, Bern dagegen „Rekurs“ an die Bundesversammlung ergriffen. Die Sache spielt schon zwei Jahre lang. Nationalrat und Ständerat billigten die Auffassung der schweizerischen Zentralregierung, wonach die Bahnhofswirtschaften wesentliche Bestandteile des Eisenbahnbetriebes sind, welche nach dem Verkehrsbedürfnis von der Bahnverwaltung offen zu halten oder zu schließen sind, nicht aber wie andere Wirtschaften nach den verschiedenen Kantonsgesetzen und Polizeistunden geregelt werden dürfen. In Bern aber kommen gegen Mitternacht mit den letzten Zügen regelmäßig Reisende an, welche um 2 Uhr den Nachtzug benutzen wollen. Bundesrat Zemp sagte: Wo anders sollen sich diese Reisenden bis zur Abfahrt des Zuges aufhalten, als in der Bahnhofswirtschaft? Es nehme sich nicht gut aus, daß die Polizei in Bern, einer Residenzstadt, eine gewisse Klasse von Reisenden auf dem Bahnhof belästigen will, wie es keine andere schweizerische Stadt tut. Art. 26 der Bundesverfassung bestimmt: „Die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen ist Bundessache.“

— **Betreffs des passiven Wahlrechts der schweizerischen Bundesbahnbeamten** hat die Generaldirektion an den Zentralvorstand der schweizerischen Transportanstalten, welcher in dieser Beziehung Klage geführt hatte, ein Schreiben gesandt, wonach laut früherem Beschluß gegen die Wahl von Beamten der Bundesbahnen in kantonale und Gemeindebehörden grundsätzlich keine Einwendung erhoben wird, „wenn die Beanspruchung mit den dienstlichen Anforderungen vereinbar ist“.

— **Eisenbahnunglück in Spanien.** Zwischen Calamocha und Luco auf der Aragonischen Zentralbahn entgleiste am 22. d. M. ein Schnellzug, der dann in Brand geriet. Die Entgleisung geschah, wie die Voss. Ztg. meldet, auf der Brücke über den Fluß Gilesa bei Entramasaguas (Provinz Ternel). Es sollen, wie es heißt, 50 Personen ums Leben gekommen sein, und zwar sollen 30 in den Wagen verbrannt und 20 ertrunken sein. Die Lokomotive trennte sich mit drei Wagen von den übrigen Wagen. Diese drei Wagen schoben sich übereinander und wurden durch fliegende Funken von der Lokomotive in Brand gesetzt. Der starke Sturm, der in der Nacht herrschte, trieb dann die Flammen von den drei Wagen über den ganzen Zug weg. Die Lokomotive arbeitete unterdes weiter, brach dabei durch die Brustwehr der Brücke und blieb in dieser hängen, mit den Rädern in der leeren Luft arbeitend. Einige Stützen der Brücke gerieten ebenfalls in Brand und gaben nach, so daß mehrere Wagen in den Fluß stürzten. Andere Wagen fingen sich in den Strebepfeilern der Brücke und wurden dadurch vor dem gleichen Schicksal bewahrt. Die Schreckensszenen erreichten ihren Höhepunkt, als der Dampf aus dem Lokomotivkessel in den Feuerraum drang und die glühende Asche unter die um ihr Leben kämpfenden Reisenden trieb. Wegen der weiten Entfernung von der nächsten Stadt konnte die Hilfstätigkeit nur langsam vor sich gehen. Viele Landleute, die aus der Umgegend zur Hilfeleistung herbeieilten, wurden bei dem entsetzlichen Anblick, der sich ihnen an der Unglücksstelle bot, ohnmächtig. König Alfons sandte sofort Geldunterstützung. Ein Eisenbahnzug wurde sofort mit allen verfügbaren Kräften von Ternel an den Ort des Eisenbahnzusammenstoßes abgelassen. Die Opfer sind fast sämtlich Gendarmen. Wahrscheinlich war die Ursache des Unglücks eine große Überschwemmung des Flusses infolge eines Unwetters, das in der dortigen Gegend ungeheuren Schaden anrichtete und zahlreiche Unglücksfälle verursachte.

— **Die neuen Fahrpreise für die IV. Klasse in Rußland,** über die wir in Nr 29 d. Ztg. berichteten und die u. E. einen Fortschritt bedeuten, weil sie das Hindernis, das eine gute Ausnutzung der IV. Klasse ermöglichte, beseitigten, nämlich die zu hohen Fahrpreise im Vergleich zu denjenigen der III. Klasse, haben bei den Russen schon Beklemmungen hervorgerufen. Wie das in Rußland oft beobachtet werden kann, so ist es auch diesmal geschehen: erst wird mit vollen Händen überreichlich gegeben, und dann nach einiger Zeit, wenn man entdeckt, daß doch des Guten zuviel geschehen ist, kommen die Gegenmaßregeln, wodurch in der Regel die ursprünglich beabsichtigte Wirkung der Maßnahme erheblich herabgedrückt wird. So geht es auch allem Anscheine nach mit der Fahrpreisermäßigung für die IV. Klasse. In der Nr 125 der „Torgowo-Prom. Gaseta“ wird bereits zum Rückzuge geblasen.

Es wird ausgeführt, daß der Unterschied in der Höhe der Fahrpreise zwischen der III. Klasse und der IV. Klasse gegenwärtig ein sehr erheblicher ist und daher zu befürchten sei, daß viele Reisende statt wie bisher die III. Klasse nächstens die IV. Wagenklasse benutzen werden und infolgedessen ein großer Ausfall in den Einnahmen eintreten werde.

Wenn man eine solche amtliche Auslassung liest, traut man kaum seinen Augen. Offenbar überrascht durch die schnell eingetretene Wirkung — was auffallenderweise nicht erwartet zu sein scheint — der verfügten Ermäßigung, wird sofort auf Gegenmaßregeln Bedacht genommen.

Und was geschieht!

„Um einen möglichen bedeutenden Einnahmeausfall“, schreibt die „Torg. Prom. Gaseta“ wörtlich, „zu verhindern, der den Eisenbahnen daraus erwachsen müßte, daß einer großen Anzahl Reisender III. Klasse die Möglichkeit gegeben ist, in die IV. Klasse überzugehen, empfiehlt der Verwaltende des Ministeriums der Verkehrsanstalten den Staats- und Privatbahnen sorgsam in jedem einzelnen Falle zu prüfen: ob es sich nach dem Umfange des im Bereiche ihrer Bahn stattfindenden Arbeiterverkehrs als unumgänglich notwendig erweist, während des ganzen Jahres Reisende IV. Klasse zu befördern, oder ob es genügen würde, sie nur zu gewissen Zeiten zu befördern, ferner ob die Beförderung auf einzelne Fahrkarten in irgend einem der vorhandenen Züge des zeitweiligen Verkehrs (gemischte, Militär-, Schnell- usw. Züge) stattfinden soll, in welchem Falle die Nummer des Zuges zu bezeichnen wäre. Hierbei wäre dann davon abzusehen, daß die Bezeichnung solcher Züge einen geringen Übergang von Reisenden der III. Klasse von den regelmäßigen

Personen- und gemischten Zügen nach sich ziehen würde. Oder könnte es vielleicht schon als genügend erachtet werden, wenn die Beförderung der Reisenden IV. Klasse in bestimmten Partien auf Beförderungsscheine in gewöhnlichen Personen- oder gemischten Zügen stattfände, oder daß zur Reise Einzelfahrscheine ausgegeben werden?"

Man fragt sich unwillkürlich, was soll das, warum die Angst? War das nicht von vornherein klar, daß eine so bedeutende Preisermäßigung eine Erhöhung der Zahl der Reisenden in der IV. Klasse nach sich ziehen würde, natürlich zum Teil auch à conto der III. Klasse? Oder hat die Maßnahme nur den Zweck gehabt, ausschließlich den Arbeitern zugute zu kommen, und man hat es unterlassen, diese Einschränkung zum Ausdruck zu bringen? Kurz, das Verhalten der leitenden Eisenbahnkreise erscheint in einem ganz eigenartigen Lichte. Man wird durch diese Vorgänge an längst vergangene Zeiten erinnert, als man sich noch fürchtete, durch Verbesserungen und Erleichterungen im Verkehr Einnahmeausfälle zu erleiden, weil man noch nicht wußte, daß diese durch Mehreinnahme infolge der allgemeinen Steigerung überreichlich gedeckt werden. Es fällt auch eigenartig auf, daß man in dem Lande, in dem die Sammlung statistischer Angaben mit so großem Fleiß gepflegt wird und man danach vermuten sollte, daß man dieser Statistik einen gewissen Wert beimißt, daß man da ganz und gar nicht die Erfahrungen anderer Länder zu Rate gezogen und die dort gefundenen Zahlen studiert hat. Man hätte da ohne weiteres sich vor diesem doch nicht schönen Rückzuge bewahren können, denn alles, was jetzt in Rußland beobachtet worden ist, ist sonst in der Welt schon längst überwunden worden, so daß es gar nicht notwendig gewesen wäre, eigene Erfahrungen zu machen, die natürlich unter Umständen Geld kosten und, wie in diesem Falle, offenbar Mißvergnügen und Unzufriedenheit im Gefolge haben werden.

— **Beratung über die Vereinfachung der Eisenbahntarife in Rußland.** Eine Klage, die nie ganz verstummt ist, sowohl bei den Verkehrsinteressenten, als auch bei den Eisenbahnbeamten, bezieht sich schon lange auf die Form und die Bekanntgabe neuer Tarife. Erstere ist nicht einfach genug, so daß die Interessenten nur mit großer Mühe oder auch gar nicht sich in den Tarifen zurecht finden können, und letztere erfolgt zu häufig, so daß es schwer ist, den Änderungen zu folgen. Zur Prüfung, ob diese Klagen begründet sind und wie ihnen, falls sie anerkannt werden können, Abhilfe geschaffen werden könne, ist beim Ministerium der Verkehrsanstalten eine Kommission niedergesetzt worden, über deren Tätigkeit gegenwärtig die „Torg. Prom. Gaseta" in den Nummern 115, 117 und 118 ausführlich berichtet. Leider fehlt in der Berichterstattung eine Angabe der einzelnen Programmpunkte, so daß sich nicht genau übersehen läßt, wie umfangreich die Aufgabe war, die die Kommission hatte, und ob sie sie vollständig gelöst hat. An der Hand des von der „Torg. Prom. Gaseta" Gebrachten sei hier kurz berichtet. Zunächst muß aber noch daran erinnert werden, daß das russische Eisenbahnnetz bis 1882 fast ausschließlich aus Privatbahnen bestand, die auf Grund ihrer Statuten weitgehende Befugnisse in bezug auf Inhalt und Form der Tarife hatten. Die Konkurrenz unter diesen Bahnen hatte dann eine ganz wilde Tarifwirtschaft zur Folge, der erst in den 80 er Jahren durch das Gesetz über die Eisenbahntarife ein Ende gemacht wurde, indem die gesamte Tarifwirtschaft dem Finanzministerium unterstellt wurde. Damit war Einheitlichkeit in diese wichtige, Handel und Verkehr so eng berührende Frage gekommen. Allein mit der Zeit waren auch hierbei Mängel und Unzuträglichkeiten hervorgetreten — wie schon vor bemerkt —, deren Beseitigung Aufgabe der Kommission war.

Zunächst hat sich die Kommission mit der Frage der Veröffentlichung der Veränderungen beschäftigt und kam hierbei gegen den Vorschlag des Ministeriums, halbjährlich diese vorzunehmen, dazu, nur einmal im Jahre Tarifänderungen eintreten zu lassen und zu veröffentlichen.

Sodann zur formellen Gestaltung des Tarifs übergehend, wurde bestimmt, daß enthalten soll:

Teil I alle allgemeinen Regeln für die Anwendung des Tarifs für Frachtgut und für Eilgut in einer einzigen Ausgabe unter der Bezeichnung „Allgemeiner Warentarif der russischen Eisenbahnen, erster Teil";

Teil II des allgemeinen Warentarifes die Klassifikation und Nomenklatur aller Waren, für welche keine besondere Ausgabe vorhanden ist. Dieser Teil ist mit einem alphabetischen Register zu versehen und hat alle einschlägigen Angaben in möglichst übersichtlicher Form zu enthalten, namentlich auch über die Höhe der Stationskosten und Ladegebühren bei Wagenladungen, Hinweise auf die Regeln über die Anwendung der Tarife, auf bestehende Ausnahmetarife usw.;

Teile IV—VI die Tarifausgaben für: a) Getreide, b) Naphthaprodukte und c) Steinkohle als besondere Ausgaben. Diese sind als vierter, fünfter und sechster Teil des allgemeinen Tarifs der russischen Eisenbahnen zu bezeichnen. Obwohl die Konferenz sich grundsätzlich gegen die Herausgabe einzelner Tarifsammlungen aussprach, durch welche die Sache nur verwickelter gemacht wird, erklärte sie es dennoch für unvermeidlich, daß vorläufig jene drei besonderen Tarifausgaben und außerdem diejenige für Holz beibehalten werden.

Als Teil III waren die Rechnungstabellen in Aussicht genommen.

Die Konferenz kam jedoch zu dem Ergebnis, daß diese Tabellen, da sie nicht einen Bestandteil des Tarifs, sondern nur ein Hilfsmittel zum Feststellen der Frachtsätze bilden, nur als Beilage zum Tarif herauszugeben sind und demzufolge auch nicht im „Sbornik Tarifow" zu veröffentlichen sein werden.

Endlich wurde über eine grundsätzliche Frage verhandelt. Bekanntlich wird zur Zeit die endgültige Frachtfeststellung beim Gütertransport von der Bestimmungsstation ausgeführt. Die Versandstation gibt zwar im Frachtbrief die Höhe des Frachtbriefes an, ist aber für die Richtigkeit der Angabe nicht verantwortlich.

Es fragt sich nun, ob es nicht zweckentsprechender wäre, die Versandstation für die richtige Berechnung verantwortlich zu machen.

Der Vorschlag, die Verantwortlichkeit und somit die endgültige Feststellung des Frachtbetrages der Versandstation aufzuerlegen, wurde jedoch von der Konferenz nicht angenommen, wobei hauptsächlich folgende eigenartige Gründe geltend gemacht wurden: Die Bestimmungsstation, auf welcher die Stücke geöffnet werden können, kann die Gattung des Gutes leichter kontrollieren als die Aufgabestation. Da bei der jetzigen Ordnung der Dinge das Gut nur nach erfolgter Frachtzahlung ausgeliefert wird, so kann sich die Bestimmungsstation im Falle der Nichtzahlung an der Ware schadlos halten, was der Aufgabestation nicht möglich ist. Die Bestimmungsstation hat ferner mehr Zeit, eine richtige Feststellung des Frachtbetrages auszuführen, während die Aufgabestation bei sorgfältiger und zeitraubender Berechnung des Frachtbetrages die Fuhrleute aufhalten und die Ausfertigung des Duplikats verzögern würde.

D a s sind die Gründe, die mit großer Stimmenmehrheit dazu führten, daß die endgültige Frachtrechnung verantwortlich auf der Bestimmungsstation vorgenommen werden soll.

Allgemeines.

— **Zum 25 jährigen Gedenktage der ersten elektrischen Bahn 1. Mai 1879—1904.** Bereits in Nr 44 d. Ztg. ist die von der Aktiengesellschaft Siemens & Halske herausgegebene, mit zahlreichen Schaubildern ausgestattete Festschrift, die in übersichtlicher Weise die Entstehung und Entwicklung des elektrischen Bahnbetriebes bis in die neueste Zeit zur Darstellung bringt, kurz erwähnt worden. Wir tragen dem noch einige Bemerkungen nach.

Die Festschrift geht aus von der auch im Bilde vorgeführten kleinen elektrischen Versuchslokomotive, die der Erfinder der dynamo-elektrischen Maschine, Werner v. Siemens, am 31. Mai 1879 gelegentlich der Großen Berliner Gewerbeausstellung der Öffentlichkeit vorführte, ein winziges Fahrzeug, auf dem der Steuermann, wie auf einem Stuhle sitzend, die Fortbewegung zu regeln hatte. Der geniale Erfinder hat aber mit dieser ersten elektrischen Bahn der Welt bewiesen, daß es ihm gelungen war, das von Jacobi, Davenport, Haal u. a. seit Jahrzehnten angestrebte Ziel zu erreichen, die Elektrizität zum Antrieb von Fahrzeugen nutzbar zu machen. Der 31. Mai 1879 ist also als der Geburtstag des elektrischen Bahnbetriebes anzusehen. Werner v. Siemens wandte sich nach diesen ersten Erfahrungen sofort schon größeren Zielen zu, aber sein Wunsch, in Berlin im Zuge der Friedrichstraße eine elektrisch betriebene Standbahn zur Ausführung zu bringen, scheiterte damals an dem Einspruch der Hausbesitzer, und da auch andere Vorschläge wegen Einrichtung einer elektrischen Bahn in Berlin abgelehnt wurden, war es der Gemeinde Groß-Lichterfelde beschieden, im Mai 1881 die erste, dem öffentlichen Verkehr dienende elektrische Straßenbahn zu erhalten. Die Wagen liefen auf dieser mit einer Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde. Noch im gleichen Jahre führte Siemens auf der Pariser Weltausstellung die erste elektrische Bahn mit o b e r i r d i s c h e r Stromzuführung vor. Für diese Ausstellungsbahn wurden geschlitzte Rohre von 25 mm Innenweite benutzt, in denen ein vom Wagen nachgezogener Kontaktstift schleifte. Daß die elektrische Oberleitung für Straßenbahnen in Europa zunächst nicht von den Behörden gestattet wurde, weil nach der engen kleinlichen Ansicht vieler maßgebender Kreise das Straßenbild dadurch in unzulässiger Weise gestört würde, war die Ursache, daß der von der Firma Siemens & Halske so erfolgreich in die Wege geleitete Bau elektrischer Bahnen in Europa viele Jahre hindurch zum Stillstand kam. Um angesichts dieses Widerstrebens dennoch vorwärts zu kommen, wurde versucht, die

elektrische Kraft durch Akkumulatoren zu beschaffen, die die Wagen mit sich führten. Diese Betriebsart wurde jedoch infolge vielfacher Mißstände nach verhältnismäßig kurzer Zeit wieder verlassen. Das gleiche Schicksal hatte ein anderer Ausweg, der sogenannte Teilleiterbetrieb, bei dem die für gewöhnlich stromlosen Kontaktschienen oder Kontaktklötze nur für die kurze Dauer, während der der Wagen sich über dem Kontakt befindet, selbsttätig unter Strom gesetzt werden. Die zum Teil noch heute auf verschiedenen Bahnen bestehende, von der Firma Siemens & Halske entworfene unterirdische Stromzuführung eröffnete dem Bau elektrischer Bahnen wieder bessere Wege; aber erst nachdem man sich durch den gewaltigen Aufschwung, den die elektrischen Straßenbahnen vom Jahre 1890 ab in Amerika nahmen, auch in weiteren Kreisen Europas mehr über die Bedeutung des elektrischen Betriebes an Stelle des Pferdebetriebes klar geworden war, wurden auch in Europa der Einführung der Oberleitung nicht mehr unüberwindliche Schwierigkeiten entgegengesetzt, und es entstand in Halle im Jahre 1891 die erste elektrische Bahn nach amerikanischem Muster unter Anwendung der Rolle, an deren Stelle bei Bahnen Siemensschen Ursprungs der Gleitbügel tritt. Von nun an entwickelte sich der Bau elektrischer Bahnen mehr und mehr, und von den durch die Firma Siemens & Halske ausgeführten zahlreichen elektrischen Bahnanlagen seien hier nur die Budapester Straßenbahn mit unterirdischer Stromzuführung, die Unterpflasterbahn daselbst, die Wiener Straßenbahn, die elektrische Vollbahn Düsseldorf-Crefeld, die elektrische Zahnradbahn (Bergbahn) zu Barmen und die bekannte Berliner Hoch- und Untergrundbahn erwähnt. Die Festschrift schildert ferner die elektrischen Fahrversuche auf der Wannseebahn und der Wiener Stadtbahn. Die Fortschritte der elektrischen Technik hatten der Firma aber den Weg zur Anwendung hochgespannter Wechselströme im Bahnbetrieb gewiesen. Die ersten Versuche mit Drehstrombetrieb wurden im Charlottenburger Werk der Firma und auf einer Probestrecke bei Lichterfelde ausgeführt. Die bei diesen Versuchen gesammelten Erfahrungen bildeten dann die Grundlage für die denkwürdigen Schnellfahrversuche der Studiengesellschaft auf der Militärbahnstrecke Marienfelde-Zossen. Bekanntlich erzielte hier die Firma Siemens & Halske mit dem von ihr konstruierten Schnellbahnwagen bereits im Jahre 1901 auf dem noch unveränderten schwachen Oberbau der Militärbahn eine Fahrgeschwindigkeit von 160 km in der Stunde, die bei Verwendung eines verstärkten Oberbaues nach und nach im Jahre 1903 bis auf über 200 km gesteigert werden konnte. Im Jahre 1902 erbaute die Firma eine Drehstrom-Vollbahnlokomotive für Schnellbahnen, deren Motoren imstande sind, Drehstrom von 10000 Volt Spannung unmittelbar — also ohne Zwischenschaltung eines Umformers — aufzunehmen, wodurch der Beweis geliefert wurde, daß auch im Bahnbetriebe Hochspannungsmotoren selbst mit Spannung von über 10000 Volt noch tadellos arbeiten.

— **Eine hängende Fähre** wurde vor kurzem in Nantes über die Loire errichtet. An jedem Ufer des Stromes befindet sich ein vierkantiger, aus Stahlgitterwerk hergestellter 50 m hoher Turm; die beiden Turmenden sind, um auch den höchsten Masten Durchgang zu gestatten, in einer lichten Höhe von 48,7 m durch eine Brücke von 150 m Länge verbunden, die ein Gleis trägt, auf dem sich ein kräftiger Wagen bewegt. An dem Wagen hängt etwas oberhalb des Wasserspiegels auf Drahtseilen die eigentliche Fähre, welche Fußgänger, Pferde, Straßenfahrzeuge und Eisenbahnwagen aufnimmt. Der Wagen wird durch elektrische Kraft bewegt. Die Kosten der Anlage betrugen etwa 2000000 Fr.

— **Ehrung eines Bildes.** Die Kaiserin-Witwe von China, so berichtet ein japanisches Blatt, ließ für die Ausstellung von St. Louis ihr Bildnis in Lebensgröße malen, das, sobald es den Palast verließ, eine Ehrenwache erhielt. „Nachdem der Kaiserin der Gedanke unerträglich war, ihr Bild den Händen von Kulis anvertrauen zu müssen, befahl Ihre Majestät, daß zwischen dem Auswärtigen Amte und dem Chung-wan-Tor (eine Entfernung von etwa 800 m) eine Eisenbahn gelegt werde, um das Bild aus dem Palast zu befördern.“ Die Eisenbahn kann sich fast ebenso geschmeichelt fühlen, wie das Bild.

Rechtspflege.

— **Können ausländische Bahnverwaltungen, welche ihren Betrieb auf österreichisches Gebiet erstrecken, wegen einer im Auslande eingetretenen körperlichen Verletzung vor einem österreichischen Gericht auf Schadenersatz belangt werden?** Diese Frage wurde vom Obersten Gerichtshof zu Wien kürzlich entschieden. Die betreffende Klage wurde gegen die preußischen Staatsbahnen vor dem Kreisgericht in Teschen angestrengt und damit begründet, daß die Klägerin am 2. April 1900 auf der Eisenbahnstrecke Löwen-Dambrau in Preußisch-Schlesien (früher Oberschlesische Eisenbahn) bei dem Zusammenstoß eines Zuges mit einer Hilfsmaschine einen bleibenden Schaden erlitten habe. Die Zuständigkeit des österreichischen Gerichts wurde durch die Berufung auf die Bestimmungen der §§ 99 (Gerichtsstand des Vermögens), 87 (Gerichtsstand der Niederlassung) und auch § 101 (Reziprozität) der Jurisdiktionsnorm zu begründen gesucht, insbesondere durch die Behauptung, die preußische Staatsbahn besitze in den österreichischen Anschlußstationen im Sprengel des obengenannten Kreisgerichts Liegenschaften.

Gegen diese Klage erhob die Beklagte die Einwendung der Unzuständigkeit des österreichischen Gerichts unter Berufung auf den § 3 des Haftpflichtgesetzes und den zwischen den Staaten Österreich und Preußen geschlossenen Eisenbahnvertrag vom 23. Februar 1861, inhalts dessen der österreichische Staat der Oberschlesischen Eisenbahn den Anschluß auf österreichischem Gebiete zugestand und beide Staaten sich ausschließliche Territorialhoheit auf den ihr Staatsgebiet durchziehenden Strecken vorbehielten.

Das Kreisgericht Teschen wies die Einwendung der örtlichen Unzuständigkeit ab und wies hierbei darauf hin, daß die Voraussetzungen für den Gerichtsstand des Vermögens gemäß § 99 der Jurisdiktionsnorm (Nichtvorhandensein eines inländischen Wohnsitzes und das Vorhandensein von Vermögen der Beklagten im Bezirk des Gerichts) gegeben seien. Die Beklagte gebe selbst zu, daß die Klage richtigerweise gegen die preußische Eisenbahndirektion in Kattowitz hätte gerichtet werden müssen, da nach § 6 Abs. 4 der Verwaltungsordnung für die preußischen Staatsbahnen aus dem Jahre 1894 die preußische Staatsbahnverwaltung in allen Rechtsangelegenheiten durch die Eisenbahndirektionen innerhalb ihres Geschäftsbereiches vertreten werde und die Eisenbahnstrecke Löwen-Dambrau in dem Geschäftsbereiche der Eisenbahndirektion Kattowitz gelegen ist, daher außerhalb des Geltungsgebietes der Jurisdiktionsnorm sich befinde.

Weiter sei durch das Geständnis der Parteien bewiesen, daß das der preußischen Staatsbahn gehörige Vermögen in der Gemeinde Schönichl und laut Eisenbahnbuch in den Gemeinden Dzieditz und Czechowitz, somit im Geltungsgebiet der Jurisdiktionsnorm belegen erscheine. Demgemäß werden diese Tatsachen durch die Normativbestimmung des § 99 Jurisdiktionsnorm gedeckt. Der § 99 Lit. c spreche allerdings nur von Personen, und man könnte der Anschauung Raum geben, daß hiermit nur eine physische Person gedacht sei. Allein abgesehen von der allgemeinen Fassung dieses Wortes gehe aus dem Wörtchen „überdies“ des Abs. 3 des § 99, Lit. c klar hervor, daß, obgleich Abs. 3 des § 99 besondere Zuständigkeitsbestimmungen rücksichtlich ausländischer juristischer Personen treffe, außerdem der Gerichtsstand des § 99, Abs. 1 und 2 auf diese juristischen Personen ebenfalls anwendbar sei.

Die Territorialhoheit des preußischen Staates werde hierdurch nicht berührt, weil nach völkerrechtlichen Grundsätzen die Exterritorialität ein höchstpersönliches Recht sei und nur den Souveränen und ihren Gesandten zukomme. Der Staat als solcher sei niemals exterritorial und insbesondere der Eisenbahnfiskus, der als Betriebsunternehmer erscheine, Rechtshandlungen vornehme und Rechtsgeschäfte abschließe.

Das Oberlandesgericht Brünn hat das erstinstanzliche Urteil aufgehoben und die Klage wegen Unzuständigkeit des Gerichts abgewiesen.

In der Begründung wird zunächst hervorgehoben, daß der Grundsatz der Territorialhoheit, welcher im § 37 Allgem. Bürgerl. Gesetzbuchs Ausdruck finde, hier in volle Geltung trete, zumal der in der Klage beschriebene Unfall auf preußischem Staatsgebiete sich ereignete und für diesen Fall durch einen Staatsvertrag Vorsorge getroffen sei, welcher laut ausdrücklicher Vorschrift des Art. IX Jurisdiktionsnorm die Geltung der sonst für das Inland zur Anwendung kommenden Kompetenzbestimmungen ausschließe.

Daß dieser Staatsvertrag vom 23. Februar 1861, welcher zwar anläßlich des Baues des Teiles der Oberschlesischen Eisenbahn, welcher von Neuborne nach Oświęcim gehe, und noch einer anderen Teilstrecke errichtet worden sei, nicht die einschränkende Auslegung finden könne und dürfe, welche ihm die ihn nur bezüglich dieser Teilstrecken als gültig bezeichnende Klageseite beilege, sondern seinem ganzen Inhalt nach aufgefaßt und ausgelegt werden müsse, ergebe sich aus seinen Einzelbestimmungen, namentlich aus dem Eingange mit der Angabe des Zweckes des Vertrages und insbesondere auch aus den Art. 2, 4, 8, 11 und 21, aus welchen hervorgehe, daß die Teilstrecken zwar zunächst dazu Anlaß boten, daß der erwähnte Staatsvertrag zustande kam, um die Anschlüsse zwischen den preußischen und österreichischen Bahnen zu erleichtern, daß hierbei jedoch auch die Stellung der anzuschließenden Bahnstrecken im allgemeinen den österreichischen Ländern und anderseits dem preußischen Staate gegenüber zu regeln bezweckt worden sei. Dies folge weiter auch,

selbst abgesehen von den übrigen Eisenbahnverträgen mit Preußen mit der gleichen Tendenz der Aufrechterhaltung der beiderseitigen Territorialhoheit, aus den allgemeinen Auslegungsregeln des Völkerrechts, gleichwie des internationalen Privatrechtsverkehrs, deren Grundsätze auch dahin gehen, daß die geschlossenen Verträge ihre Gültigkeit erlangen und behalten, und daß es daher nicht absehbar wäre, daß bezüglich eines geringeren Teiles des Ganzen die Territorialhoheit aufrecht erhalten werden sollte, bezüglich des übrigen Teiles, welcher überdies noch näher dem Zentrum des fremden Staates liege, jedoch nicht.

Es könne daher weder auf die Bestimmungen des § 99 Jurisdiktionsnorm, noch jene des erst bei der Verhandlung behaupteten Retorsionsgerichtsstandes des § 101 Jurisdiktionsnorm zurückgegriffen werden, noch auch auf den Gerichtsstand der Niederlassung des § 87 Jurisdiktionsnorm, welcher auch nicht zutreffen würde, wenn die vorangeschickten internationalen Rechtsverhältnisse nicht vorlägen, nachdem eine Güterexpeditionsstelle noch durchaus keine selbständige Abteilung mit leitender Tätigkeit sei, um die sich ein eigener selbständiger Rechtskreis bilden würde. Es sei daher dem Rekurse der beklagten Seite stattzugeben und das Urteil der ersten Instanz aufzuheben gewesen.

Der Oberste Gerichtshof hat dem Revisionsrekurse der Klägerin gegen den Beschluß des Brünner Oberlandesgerichts keine Folge gegeben, weil es schon nach den den Begriff der Territorialgewalt bestimmenden Grundsätzen unzulässig erscheine, daß wegen der Beschädigung, welche die Klägerin auf preußischem Staatsgebiete erlitten haben will, gegen das preußische Eisenbahnärar vor einem österreichischen Gerichte die Klage erhoben werde, ferner aber auch, weil die weiteren Ausführungen des Obergerichts als richtig anzuerkennen seien.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juli 1904 wird die 9,5 km lange Neubaulinie Herford-Kirchlengern als vollspurige Haupteisenbahn mit den Stationen Schweicheln und Oberbehme für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr in Betrieb genommen.

Die zum Direktionsbezirk Hannover gehörige Station Schweicheln ist nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

Auf der mit dem Eröffnungstage in den Direktionsbezirk Münster übergehenden Station Oberbehme findet außerdem die Annahme und Auslieferung von Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Tieren und Leichen statt.

Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie Sprengstoffe werden auf den neuen Stationen nicht angenommen und ausgeliefert.

Die Züge werden auf der Strecke nach den veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die neuen Stationen direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der preußischen Staatsbahnen, sowie für die Station Oberbehme direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen mit den Stationen der preußischen und hessischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn und den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen in Kraft.

Näheres ist in unserem Verkehrsbureau und durch die Güterabfertigungen zu erfahren.

Hannover, den 22. Juni 1904. (1664)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird der an der Nebenbahnstrecke Nakel-Konitz zwischen den Stationen Kamin i. Westpr. und Görsdorf — und zwar 5,6 km von Kamin i. Westpr. und 3,4 km von Görsdorf — neu eingerichtete Personenhaltepunkt Obkaß für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Der Fahrkartenverkauf erfolgt durch den Zugführer. Gepäckstücke werden von Obkaß unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der nächsten geeigneten Station erhoben.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge für Obkaß sind bereits in dem Fahrplan vom 1. Mai d. J. enthalten.

Bromberg, den 23. Juni 1904. (1665)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 1. Juli bis 30. September werden die z. Z. nur zwischen Gera und Gotha verkehrenden Züge 404 und 405 bis und von Eisenach durchgeführt. Zug 404 fährt ab Gotha 12.11, Fröttstädt 12.22 bis 12.25, an Eisenach 12 42; Zug 405 ab Eisenach 1.37, Fröttstädt 1.57 bis 2 00, an Gotha 2.11.

Erfurt, im Juni 1904. (1666)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Querfurt-Vitzenburg, dem 1. Juli d. J. ab, verkehren im Anschluß an Zug 862 von Querfurt

Zug 661 a ab Vitzenburg 8.40, an Nebra 8.48

und zum Anschluß an Zug 865 nach Querfurt

Zug 662 a ab Nebra 9.50, an Vitzenburg 9 58.

Erfurt, im Juni 1904. (1667)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird die Station Sulzbach (Grube), welche bisher nur der Abfertigung von Kohlensendungen in Wagenladungen diente, für den Versand und Empfang aller von der Bergbehörde aufgegebenen oder an sie gerichteten Wagenladungen eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von lebenden Tieren und Fahrzeugen bleibt ausgeschlossen. (1668)

St. Johann-Saarbrücken, 22. Juni 1904.
Königliche Eisenbahndirektion.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Buch.

Am 1. Juli 1904 wird die zwischen den Stationen Blankenburg bei Berlin und Zepernick an der Bahnstrecke Berlin-Eberswalde gelegene Haltestelle Buch, welche bisher nur dem Güterverkehr in Wagenladungen diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern eröffnet.

Berlin, den 24. Juni 1904. (1669)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Personenhaltepunktes Sinsen für den Wagenladungs-Güterverkehr der Anschlußwerke.

Am 1. Juli d. J. wird der zwischen Recklinghausen und Haltern i/Westf. gelegene seitherige Personenhaltepunkt Sinsen unseres Bezirks für den Wagenladungs-Güterverkehr der Anschlußwerke, mit Ausnahme von Fahrzeugen und Sprengstoffen, eröffnet.

Die im Staatsbahn-Gruppentarif III und in den Gruppenwechseltarifen I/III, II/III und III/IV enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für Sinsen treten daher mit dem genannten Tage in Kraft.

Kohlen- usw. Sendungen von Sinsen nach Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen werden bis auf weiteres zu den Frachtsätzen des Rohstofftarifs abgefertigt.

Essen, den 24. Juni 1904. (1670)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die Abfertigungsbefugnisse der Station Nordenham (Fischereihafen) werden dahin abgeändert, daß sie vom 1. Juli d. J. ab auf die von der Deutschen Dampffischerei-Gesellschaft „Nordsee“ und von der Firma Friedrich Schröder in Nordenham zur Aufgabe kommenden oder an diese gerichteten Sendungen beschränkt sind.

Oldenburg, den 24. Juni 1904. (1671)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

6. Güterverkehr.

I. Bayerisch-schweizerischer Gütertarif. Teil II,
1. Heft (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. Juni 1899,
2. Heft (Verkehr mit V. S. B.) vom 1. Dezember 1899,
3. Heft (Verkehr mit S. C. B. u. weiter) vom 1. Januar 1900.

II. Übernahmetarife für den Güterverkehr Bayern-schweizer. Nordostbahn vom 1. August 1900 und Bayern-schweizer. Zentralbahn und weiter vom 1. August 1900.

Die vorbezeichneten Gütertarife bleiben noch bis auf weiteres in Kraft.

München, den 26. Juni 1904. (1672)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Am 1. Juli d. J. wird die Station Fleißen der sächsischen Staatsbahn in den Tarif einbezogen. Frachtberechnung erfolgt bis auf weiteres durch Anstoß von 4 km an die Entfernungen für Brambach oder von 7 km für Voitersreuth, je nachdem sich die niedrigste Gesamtentfernung ergibt.

Breslau, den 20. Juni 1904. (1673)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Gruppentarif I (östliches Gebiet).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Marsdorf (Dir.-Bez. Halle a. d. Saale) in den Ausnahmetarif 6 d (Braunkohlen — auch pulverisiert — etc.) als Versandstation aufgenommen. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Breslau, den 22. Juni 1904. (1674)

Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-sächsischer und Berlin-Stettin-sächsischer Verkehr.

Am 1. Juli d. J. wird die Station Fleißen der sächsischen Staatseisenbahnen in den norddeutsch-sächsischen Verkehr (Tarifheft Nr 1) einbezogen. Außerdem werden im norddeutsch-sächsischen Verkehre (Tarifheft Nr 1) und im Berlin-Stettin-sächsischen Verkehre unter demselben Tage eingeführt: a) Frachtsätze des Seehafen-Ausnahmetarifes E 2 für den Verkehr von Grimma (ob. Bhf.) und Zittau, b) Frachtsätze des Seehafen-Ausnahmetarifes F für den Verkehr von Zwickau i. Sachs., c) ein neuer Seehafen-Ausnahmetarif E 4 für Eisen und Stahl usw. zur Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern für den Verkehr von Bodenbach, Tetschen und Reichenberg (S. St. und S. N. V. B.). Nähere Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, am 24. Juni 1904. (1675)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Zum elsässisch-badischen Expreßguttarif vom 1. Juli 1898 ist mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. der Nachtrag II, enthaltend Änderungen der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, erschienen.

Der Nachtrag ist zum Preise von 10 ₰ für das Stück erhältlich.

Straßburg, den 15. Juni 1904. (1676)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

In dem Magdeburg-Halle-sächsischen Güterverkehr wird am 1. Juli d. J. die Station Fleißen der sächsischen Staatseisenbahnen einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Dresden, am 24. Juni 1904. (1677)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Zu dem norddeutsch-sächsischen Tarifhefte Nr 2 tritt am 1. Juli 1904 der Nachtrag IV in Kraft. Er enthält außer den seit 1. Juli 1903 im Bekanntmachungswege eingeführten Neuerungen im wesentlichen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der Brandenburgischen Städtebahn, für die Stationen Breitenborn und Fleißen der sächsischen Staatseisenbahnen, neue und abgeänderte Entfernungen für eine Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Altona, der Großherzoglich mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn und der Ruppiner Kreisbahn, ferner Frachtsätze des Ausnahmetarifs E für den Verkehr von Coswig i. Sachs. und Potschappel, Frachtsätze des Ausnahmetarifes E 2 für den Verkehr von Grimma (ober. Bf.) und Zittau, einen neuen Ausnahmetarif E 4 für Eisen und Stahl usw. nach außereuropäischen Ländern für den Verkehr von Bodenbach, Tetschen und Reichenberg (S. Stb. und S. N. V. B.) und endlich Frachtsätze des Ausnahmetarifs F im Verkehre von Zwickau i. Sachs. Abdrücke dieses Nachtrags können von den Verwaltungen der Endbahnen und durch Vermittlung der beteiligten Stationen käuflich bezogen werden.

Dresden, am 23. Juni 1904. (1678)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Preußisch-hessischer Staatsbahn-Tiertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1904 ab werden im Übergangsverkehr von und nach der Kleinbahn Kirchhain-Nieder-Ofleiden die Ladungssätze der Staatsbahnstationen Kirchhain und Nieder-Ofleiden um 20 ₰ für 1 qm gekürzt.

Berlin, 24. Juni 1904. (1679)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab werden die Besonderen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung §§ 51 und 63 ergänzt und zu dem Seehafen-Ausnahmetarif A eine die Anwendungsbedingungen erweiternde Anmerkung aufgenommen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Die Abfertigungsstellen erteilen Auskunft.

Altona, den 20. Juni 1904. (1680)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab tritt der Nachtrag 4 zu den Tarifheften 1 und 2 in Kraft. Die Nachträge enthalten Entfernungen für die neu in den Tarif einbezogenen Stationen der Königlichen Militäreisenbahn, teilweise geänderte Entfernungen für den Verkehr mit der Brandenburgischen Städtebahn und neue Sätze des Ausnahmetarifs E 1. Soweit durch die Nachträge Frachterhöhungen eintreten, werden sie erst vom 15. August d. J. ab gültig. Druckstücke der Nachträge können zum Preise von 0,20 ℳ für Heft 1 und 0,05 ℳ für Heft 2 bei den beteiligten Abfertigungsstellen und beim Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 22. Juni 1904. (1681)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-süddeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. August 1904 wird der Frachtsatz Mariagrube-Beerfelden im Nachtrag VII zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Januar 1898 von 0,60 ℳ auf 0,82 ℳ für 100 kg berichtigt.

Essen, den 20. Juni 1904. (1682)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Von den in unserer Bekanntmachung vom 14. Mai l. J. auf den 1. Juli l. J. angekündigten neuen Tarifen für den südwestdeutsch-schweizerischen Güterverkehr ist mit Gültigkeit von diesem Zeitpunkt nur das den Ausnahmetarif für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Briketts usw. enthaltende Heft 10 erschienen, welches zum Preise von 30 ₰ von den beteiligten Verwaltungen und von unserem Verkehrsbureau bezogen werden kann.

Die hiernach nicht ersetzten Tarife des südwestdeutsch-schweizerischen Güterverkehrs bleiben vorerst noch bis 30. August l. J. in Geltung.

Das Erscheinen der neuen Tarife wird besonders bekanntgemacht werden.

Karlsruhe, den 22. Juni 1904. (1683)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Königlich preußische Staatseisenbahnen, Königlich preußische Militär-Eisenbahn.

Gütertarif, Teil II. Tarifheft II C für das mittlere Gebiet.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1904 wird zum Tarifheft II C (Gruppe II) ein Nachtrag 2 ausgegeben. Er enthält neben sonstigen Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Leimbacher Gasthof, Lodensleben, Niederschmon und Spielberg bei Vitzenburg.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden sie erst vom 15. August 1904 ab gültig.

Exemplare des Nachtrags können durch die Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbureau, hier Bahnhof Alexanderplatz, zum Preise von 0,10 ℳ für das Stück bezogen werden.

Berlin, den 23. Juni 1904. (1684)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Frachtermäßigung im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Viesecke-Glöwen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Viesecke-Glöwen die Fracht für Ziegelsteine in 10 t-Sendungen von der Station Havelberg um den Betrag von 2 ₰ für 100 kg gekürzt.

Altona, den 23. Juni 1904. (1685)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Kohlenverkehr.

Am 1. Juli d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Mai 1900 der Nachtrag VI, welcher u. a. neue Frachtsätze für Kohlen usw. in Einzelsendungen von den Stationen Mathias Stinnes und Sinsen unseres Bezirks enthält und bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben ist.

Die Frachtsätze von Mathias Stinnes gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr.

Essen, den 25. Juni 1904. (1686)

Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Am 4. Juli d. J. gelangen für die Beförderung lebender Tiere in Wagenladungen zwischen der Station Töppeln des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der sächsischen Station Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) direkte Frachtsätze zur Einführung.

Über die Höhe derselben erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 25. Juni 1904. (1687)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Station Bodenwerder-Linse der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn im Verkehre von verschiedenen Schiffsbaueisen-Versandstationen als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Münster, den 23. Juni 1904. (1688)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-belgischer Gütertarif.

Teil II, Heft 3 und 4 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1904 wird für Steinkohlenteerpech im Verkehre zwischen Antwerpen transit und einer Anzahl Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Elberfeld und Essen ein neuer Ausnahmetarif 39 eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 20. Juni 1904. (1689)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Die im Abschnitt A des Tarifs vom 1. März 1904 enthaltenen besonderen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Cöln, den 22. Juni 1904. (1690)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Die nach unserer Bekanntmachung vom 12. Juni d. J. mit dem 1. Juli d. J. in Kraft tretenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 von Trattenbach nach den Seehäfen gelten nicht allgemein für Messer, sondern nur für ordinäre Messer, sogenannte Taschenfeitel, der Position E—b 6 der Güterklassifikation.

Altona, den 25. Juni 1904. (1691)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

2. Heft. Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. wird der Artikel Steinkohlenkoks jeder Art für den Verkehr von Straßburg Zentralbahnhof, Neudorf und Lauterburg Hafen nach württ. Stationen in den Ausnahmetarif Nr 14 für Steinkohlen usw. neu aufgenommen.

Stuttgart, den 20. Juni 1904. (1692)

Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Süddeutschland.)

Einbeziehung der Station Nürnberg-Doos in den Ausnahmetarif Nr 7 (Sperrige Güter).

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1904 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1904, eventuell bis zur Einführung im Tarifwege, ist die Station Nürnberg-Doos der Königl. bayer. Staatsbahnen in dem Ausnahmetarif Nr 7 (Sperrige Güter) auf Seite 92 des Verbandstarifs vom 1. März 1904 mit nachstehenden Teilfrachtsätzen b) nachzutragen:

Centimes pro 100 kg

bis zu den Schnittpunkten	a	b
I	2083	422
II	2355	481
III	2190	459
IV	1951	427
V	1837	412

Wien, am 22. Juni 1904. (1693)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Öle, fette in Fässern usw. des A.-T. Nr 20 des Elbeumschlagstarifes für Österr. vom 1/I. 1904 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Dzieditz sowie in umgekehrter Richtung	186 ℳ	162 ℳ
Von Schönpriesen-Umschlag nach Dzieditz sowie in umgekehrter Richtung	181 ℳ	157 ℳ
Von Dresden-Elbkai nach Dzieditz sowie in umgekehrter Richtung	240 ℳ	209 ℳ

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ℳ, bei Aussig-Landungsplatz 10 ℳ für 100 kg beträgt.

Wien, am 24. Juni 1904. (1694)

Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

7. Verdingungen.

Verding von Oberbaumaterialien für die Direktionen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen, und zwar:

Gruppe A: 7642000 Stück Klemmplatten, 312000 Stück Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 266 t Seitenbleche, 131 t Fußbleche und 508 t Unterlagsplatten zu Herzstücken;

Gruppe B: 563 t Hakennägel, 2964 t Hakenschrauben, 3986 t Laschenschrauben, 5707 t Schwellenschrauben, 18 t Stützknaggen und 429 t Weichenschrauben.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr 1, hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,25 ℳ für Gruppe A und 1,25 ℳ für Gruppe B — in bar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin am 12. Juli d. J., vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 5. August d. J.

Essen (Ruhr), den 19. Juni 1904. (1695)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung

der Lieferung von 5600 t Braunkohlenbriketts ist Termin

auf den 20. Juli 1904, vormittags 10 Uhr,

bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen nebst allein gültigem Angebots-Vordruck sind gegen postgeldfreie Einsendung von 25 ℳ in barem Gelde (nicht in Briefmarken) von dem Vorstande unseres Zentralbureaus zu beziehen.

Zuschlagsfrist bis 18. August 1904 einschließlich.

Erfurt, den 23. Juni 1904. (1696)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von 23 500 Porzellan-Isolatoren, 13 500 Hakenstützen, 10 000 geraden Stützen, 1500 Doppelwinkelstützen, 200 Kabelwerkzeichen, 4600 kg Kupferdraht, 1300 kg Bronzedraht, 200 kg isoliertem Draht, 3000 kg Stahldraht und 90 000 kg verzinktem Eisendraht am Dienstag, den 12. Juli 1904, vormittags 11 Uhr.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 1 ℳ (nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbureau, Zimmer 129, hier, Thielenplatz 4, abgegeben.

Hannover, den 23. Juni 1904. (1697)

Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Die in unserem Bezirk lagernden alten Oberbaumaterialien, wie Eisenschienen, Stahlschienen, eiserne Schwellen, Weichenteile, Kleineisenzeug usw., sollen öffentlich verkauft werden.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 80 ℳ in bar — nicht in Briefmarken — von unserem Zentralbureau zu beziehen.

Die Angebote sind bis zum 14. Juli d. J., vormittags 10 Uhr, dem Zeitpunkt der Eröffnung, an uns einzureichen.

Mainz, den 22 Juni 1904. (1698)

Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Verkauf alter Wagen usw.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbureau, Zimmer 29 des Verwaltungsgebäudes eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 30 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. (1699)

Versiegelte, mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von alten Wagen usw.“ versehene Gebote sind bis zum 9. Juli d. J., vormittags 11 Uhr, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist: 20. Juli 1904.

St. Johann-Saarbrücken, 20. Juni 1904.

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 073259407